

*Jak wojewódzkie ośrodki ruchu  
drogowego maksymalizują własne  
przychody i utrudniają życie Polakom*

Na przykładzie egzaminu praktycznego na kat. B.

Rafał Dostatni  
Paulina Gołdon  
Karolina Polak  
Maciej Smółko

## Spis Treści:

1. Streszczenie.....	3
2. Wstęp .....	4
3. Zdawalność a bezpieczeństwo .....	6
3.1. W Polsce jest trudniej zdać egzamin na prawo jazdy niż zagranicą.....	6
3.2. Niska zdawalność nie idzie w parze z wysokim bezpieczeństwem na drogach .....	7
4. Przychody WORD.....	8
4.1. WORDy prawie całe przychody czerpią z egzaminów na prawo jazdy .....	8
4.2. WORDy są w wysokim stopniu uzależnione od przychodów z egzaminów poprawkowych .....	8
4.3. WORDy mają dużą dowolność w dysponowaniu przychodami .....	9
5. WORDy maksymalizują własne przychody zmniejszając zdawalność .....	11
5.1. W Polsce za pierwszym razem egzamin praktyczny na kategorię B prawa jazdy zdaje tylko co trzecia osoba .....	12
5.2. Polacy za granicą mają wyższą zdawalność egzaminów niż Polacy w Polsce .....	13
5.3. „Turystyka” egzaminacyjna potwierdza maksymalizowanie przychodów przez WORDy. ....	14
5.4. Nowy egzamin teoretyczny również potwierdza hipotezę o maksymalizowaniu wpływów przez WORDy.....	16
6. Czy niska zdawalność egzaminu na prawo jazdy ma sens dla obywateli? .....	17
6.1. Większy rygorystyczny egzamin w Polsce nie stanowi skutecznego „sita” na złych kierowców ...	17
6.2. Koszt dla obywateli.....	18
7. Propozycja naprawy .....	19
8. Załącznik I – szczegółowe dane z zagranicy.....	21
8.1. Wielka Brytania .....	21
8.2. Irlandia.....	26
8.3. Niemcy.....	29
8.4. USA .....	31
8.5. Szwecja .....	33
9. BIBLIOGRAFIA .....	36

## Jak wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego maksymalizują własne przychody i utrudniają życie Polakom

### 1. Streszczenie

- Dostępne dane wskazują, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego maksymalizują własne przychody poprzez zwiększanie liczby osób niezdających egzaminy. W Polsce egzaminy praktyczne na prawo jazdy na samochód osobowy zdaje się rzadziej niż w innych państwach, dla których zebraliśmy dane.
- Tę niedobłą praktykę umożliwia i do niej zachęca prawo, które ośrodkom egzaminacyjnym:
  - dało monopol na egzaminowanie,
  - stanowi, że całe wpływy z egzaminów, w tym egzaminów poprawkowych, stanowią środki do własnej dyspozycji ośrodków egzaminacyjnych,
  - pozwala samodzielnie decydować o sposobie wykorzystania przychodów ośrodkom egzaminacyjnym.
- Certyfikowanie i reglamentowanie uprawnień do prowadzenia pojazdów mechanicznych jest współcześnie rolą państwa. Niestety w obecnym stanie prawnym wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego stanowią instytucjonalny dziwotwór:
  - Realizują zadanie publiczne,
  - Zachowują się prawie jak podmiot gospodarki rynkowej,
  - Nie podlegają ograniczeniom typowym dla podmiotów publicznych – same ustalają sobie, ile zarobić i co z tymi pieniędzmi zrobić.
- Na podstawie informacji o zdawalności na egzaminie praktycznym na prawo jazdy kategorii B (samochód osobowy) oraz o tym, jak kształtowane są przychody ośrodków egzaminacyjnych w Polsce i za granicą, uprawdopodobniliśmy, że ważna instytucja publiczna częściowo odeszła od swojej misji, a przy okazji niepotrzebnie utrudnia życie Polakom.
- Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są ważną i potrzebną instytucją, która jednak wymaga naprawy. W pierwszej kolejności należy rozbić proste przełożenie:
  - więcej oblatanych = więcej przychodów WORD, oraz
  - zwiększyć przejrzystość i kontrolę nad wydatkowaniem przychodów z egzaminów poprawkowych.

*Ten raport nie byłby możliwy bez pomocy Moniki Ziegler, Katarzyny Ćwiek oraz firmy Emano Limited, którym serdecznie dziękujemy.*

## 2. Wstęp

O jakości instytucji państwa świadczy, czy działają dla dobra ogółu, czy też zostały przechwycone przez grupy interesów do realizacji partykularnych korzyści. Zjawiska te często trudno udokumentować w sposób nadający się do prezentacji w poważnej dyskusji publicznej, choć w codziennym życiu łatwo je odczuć.

Jednak na przykładzie dopuszczania Polaków do prowadzenia pojazdów mechanicznych<sup>1</sup> zidentyfikowaliśmy i opisaliśmy, jak uczynienie przychodów z egzaminów, w tym egzaminów poprawkowych, przychodem własnym Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego („WORD”) spowodowało, że ta ważna instytucja odeszła częściowo od swej misji. W skrócie: **czym więcej oblanych egzaminowanych, tym wyższe przychody WORDów.**

Co gorsza, całe wpływy z egzaminów stanowią środki do własnej dyspozycji WORD. Nie dość, że WORDy, decydując, ilu kandydatów na kierowców oblać, decydują o wysokości swoich przychodów, to jeszcze w znacznej mierze decydują, co z tymi przychodami zrobić. Ta niedobra struktura bodźców przekłada się na zdawalność. Polska ma niższą zdawalność na prawo jazdy niż kraje, dla których zebraliśmy dane, gdzie instytucje odpowiedzialne za egzaminowanie kandydatów na kierowców są finansowane na inne sposoby.

Na przykład w Wielkiej Brytanii ośrodki egzaminacyjne (Driving Standards Agency) są częścią Departamentu Transportu oraz podlegają ministrowi transportu, który może ingerować w finanse ośrodków, jeśli tylko „uzna, iż rezerwy finansowe przewyższają przewidywane potrzeby” (Government Trading Funds Act)<sup>2</sup> oraz może transferować nadwyżki do innych funduszy.

Ponadto, różnice zdawalności pomiędzy dużymi i małymi ośrodkami miejskimi w Polsce również są zbieżne z hipotezą o maksymalizowaniu wpływów przez wpływanie na zdawalność egzaminów. W skrócie, zdawalność w dużych ośrodkach miejskich, których „rewir” obejmuje wielu potencjalnych zdających, jest przeciętnie niższa. Natomiast w małych ośrodkach miejskich, które mają ubogi w potencjalnych zdających „rewir”, ale mogą przyciągnąć zdających z dużych miast, zdawalność jest przeciętnie wyższa. Ci, którzy tłumaczą wyższą zdawalność w mniejszych

---

<sup>1</sup> W niniejszej analizie odnosimy się poza wyraźnie zaznaczonymi fragmentami do stanu prawnego sprzed 1 stycznia b.r., t.j. sprzed wprowadzenia nowego egzaminu teoretycznego.

<sup>2</sup> Government Trading Funds Act z 1973 r., pkt 4, ust. 3: If at any time it appears to the responsible Minister that any amount standing in the reserves of the trading fund is surplus to any foreseeable requirements of the funded operations, he may with Treasury concurrence pay that amount out of the fund and] into the Consolidated Fund.”

ośrodkach mniejszym natężeniem ruchu, nie dają spójnego wytłumaczenia zróżnicowania zdawalności w mniejszych ośrodkach – jeśli wytłumaczeniem wyższej zdawalności w małych miastach byłoby mniejsze natężenie ruchu, to mniejsze natężenie ruchu powinno zdawalność podwyższyć jednolicie we wszystkich mniejszych ośrodkach. Fakt, że w niektórych mniejszych ośrodkach zdawalność jest niższa, czasem na poziomie dużych miast oznacza, że inny czynnik jest decydujący. Jak uprawdopodobniamy w niniejszej analizie, czynnikiem tym wydają się być ludzkie skłonności kształtowane przez bodźce ekonomiczne (w małych miastach, gdzie jest możliwość i zwyczaj dojeżdżania z dużych miast na egzamin warto podwyższyć zdawalność, by ściągnąć „klientów”).

Co ciekawsze, choć nie jest to przedmiotem niniejszej analizy, wprowadzenie nowego trudniejszego egzaminu teoretycznego na początku bieżącego roku jest zbieżne z hipotezą o maksymalizowaniu zysków w obliczu niżu demograficznego. Większość zdających na prawo jazdy to osoby przeciętnie młodsze. Niż demograficzny zmniejsza potencjalną „sprzedaż” WORDów. Stabilizowanie sprzedaży zmniejszeniem zdawalności, choć prawdopodobnie miało miejsce, o czym piszemy niżej, ma swoje granice w postaci cierpliwości obywateli. W takiej sytuacji przejście z odsiewania kandydatów na egzaminie praktycznym (który każdorazowo generuje koszty w postaci paliwa, czasu jednego egzaminatora na jednego egzaminowanego oraz amortyzacji samochodu) na „odsiewanie” kandydatów na egzaminie teoretycznym, które jest tańsze dla WORDów, stabilizuje zyski WORDów w obliczu niżu demograficznego.

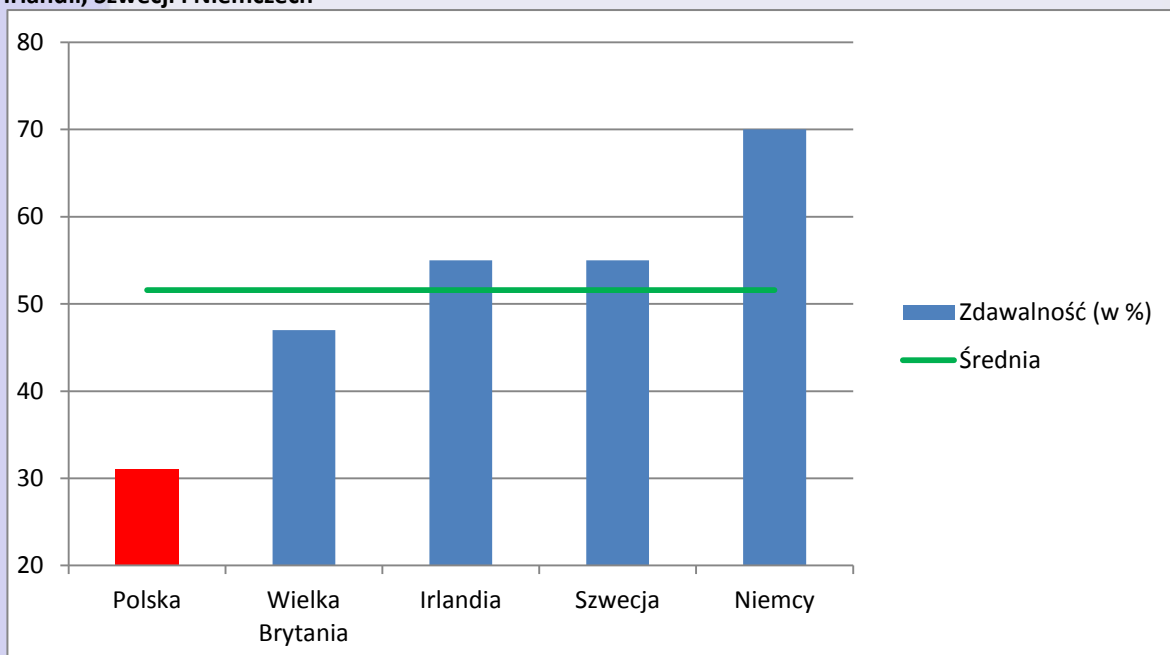
Dane do niniejszej analizy potrzebowaliśmy zebrać z próbki WORDów, korzystając z wniosków o dostęp do informacji publicznej. Niektóre ośrodki odpowiedziały nam w pełni i szybko, a niektóre stawiały nam różnego rodzaju przeszkody w dotarciu do tak podstawowych danych, jak zdawalność egzaminów czy przychody danego ośrodka.

### 3. Zdawalność a bezpieczeństwo

#### 3.1. W Polsce jest trudniej zdać egzamin na prawo jazdy niż za granicą

W Polsce zdawalność egzaminów na prawo jazdy jest niska, przeciętnie wynosi niewiele ponad połowę zdawalności w innych państwach, takich jak Wielka Brytania, Irlandia, Szwecja czy Niemcy. Poniższy wykres obrazuje zdawalność w 2011 r.:

**Wykres 1. Średnia zdawalność egzaminu praktycznego na prawo jazdy kat. B w Polsce, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Szwecji i Niemczech**



Źródło: <http://www.izbaosk.eu/index.php/wyniki-egzaminow-w-word-ach>  
[http://www.trafikverket.se/PageFiles/35010/korprov\\_b\\_2011.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/35010/korprov_b_2011.pdf)  
<http://www.rsa.ie/Documents/Learner%20Drivers/Pass%20Rate%202011.pdf>  
[http://www.kba.de/cln\\_031/nn\\_1319174/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/2011/2011\\_fe\\_p\\_dusl\\_art.html](http://www.kba.de/cln_031/nn_1319174/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/2011/2011_fe_p_dusl_art.html)  
<https://www.gov.uk/government/publications/operational-practical-driving-test-statistics>

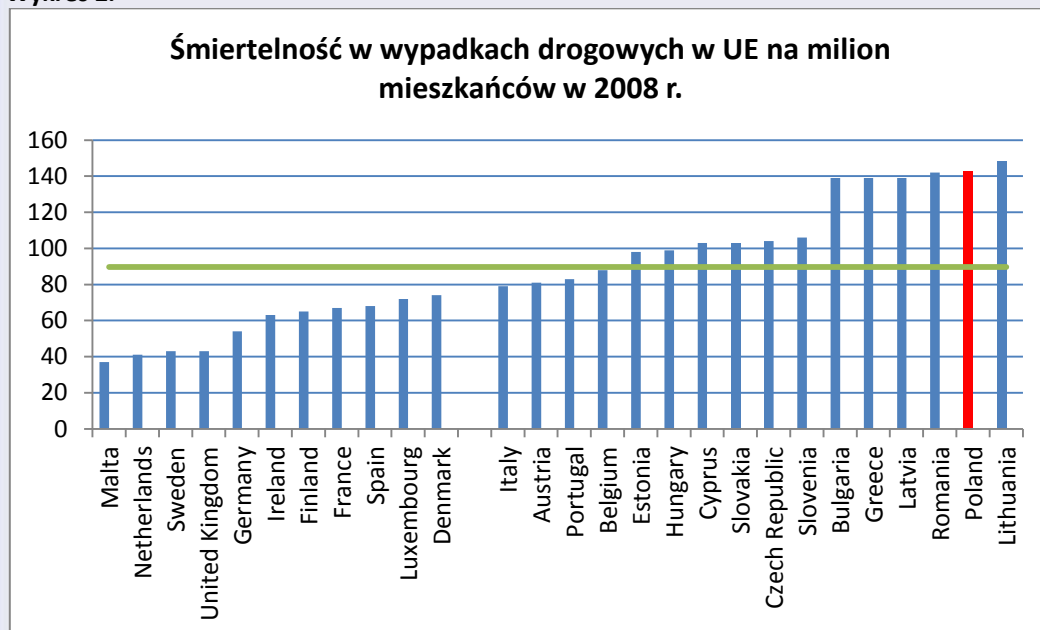
Zebrane przez nas dane potwierdzają powszechne przypuszczenie, że w Polsce trudniej zdać egzamin na prawo jazdy niż w innych państwach. Nie istnieje jedno źródło statystyk porównawczych o zdawalności egzaminów na prawo jazdy. Dlatego zebraliśmy dane z odpowiednich instytucji w poszczególnych krajach, z 45 WORDów w Polsce oraz z raportów Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców. Szczegółowe informacje o zdawalności, sposobie finansowania ośrodków egzaminacyjnych i śmiertelności na drogach w poszczególnych państwach przedstawiamy w załącznikach:

Państwo	Strona
Wielka Brytania	21
Irlandia	26
Niemcy	29
USA <sup>3</sup>	31
Szwecja	33

### 3.2. Niska zdawalność nie idzie w parze z wysokim bezpieczeństwem na drogach

W Polsce mamy zarówno niską zdawalność egzaminów praktycznych na prawo jazdy kat. B, jak i bardzo dużą liczbę wypadków drogowych.<sup>4</sup> Od kilku lat następuje nieznaczne obniżenie liczby wypadków. Jednak ciągle pozostaje ona na bardzo wysokim poziomie. Znaczący jest także wskaźnik śmiertelności, który wskazuje, że Polska jeszcze w 2008 r. była na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów Europy pod względem bezpieczeństwa na drogach.

Wykres 2.



Źródło: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)

<sup>3</sup> Danych z USA nie prezentujemy na powyższym wykresie, gdyż egzamin praktyczny jest organizowany przez Department of Vehicles na poziomie poszczególnych stanów, a nasze skromne zasoby na tym etapie wykluczyły zebranie danych z poszczególnych stanów.

<sup>4</sup>[http://dlakierowcow.policja.pl/porta/dk/807/47493/Wypadki\\_drogowe\\_\\_raporty\\_roczne.html](http://dlakierowcow.policja.pl/porta/dk/807/47493/Wypadki_drogowe__raporty_roczne.html)

## 4. Przychody WORD

W świetle prawa przychodami WORDów są wpływy z organizacji egzaminów państwowych na prawo jazdy, a także z organizacji kursów oraz innych zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.<sup>5</sup> WORDy mogą również prowadzić działalność gospodarczą, której wyniki powinny być przeznaczane na podstawową działalność.<sup>6</sup>

### 4.1. WORDy prawie całe przychody czerpią z egzaminów na prawo jazdy

Uzależnienie WORDów od przychodów z egzaminów poprawkowych jest wysokie. Szacujemy na podstawie informacji uzyskanych w odpowiedzi na złożone przez nas wnioski o dostęp do informacji publicznej<sup>7</sup>, że przychody WORDów przeciętnie w ponad 90% składają się z egzaminowania na prawo jazdy. Przy czym ok. 90% przychodów z egzaminowania na prawo jazdy stanowią przychody z tytułu egzaminów na kategorię B.<sup>8</sup> Tzn. ponad 80% ( $90\% \times 90\% = 81\%$ ) przychodów WORDów to przychody z tytułu egzaminów na kategorię B.

### 4.2. WORDy są w wysokim stopniu uzależnione od przychodów z egzaminów poprawkowych

Uzależnienie WORDów od przychodów z egzaminów poprawkowych jest wysokie.<sup>9</sup> Według Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców aż 70% przychodów WORDy osiągają z egzaminów poprawkowych.<sup>10</sup> Nasze dane zebrane na podstawie wniosków o dostęp do informacji publicznej i dotyczące jedynie egzaminów na prawo jazdy kat. B pokazują, że **ponad 50% przychodów z egzaminów praktycznych na kategorię B ma swe źródło w egzaminach poprawkowych. W niektórych ośrodkach relacja ta wynosi nawet ponad 70%.**<sup>11</sup>

---

<sup>5</sup> Art. 117 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym

<sup>6</sup> Art. 117 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym

<sup>7</sup> W Polsce jest 49 WORDów (nie licząc oddziałów). Wnioski o dostęp złożyliśmy do wszystkich WORDów, a pełną odpowiedź zgodną z naszym zapytaniem uzyskaliśmy od 27 WORDów.

<sup>8</sup> Dane uzyskane na podstawie rozmów telefonicznych z głównymi księgowymi WORD w Ostrołęce, Kielcach, Gorzowie Wielkopolskim i Pile.

<sup>9</sup> Dane zebrane na podstawie wniosków o dostęp do informacji publicznej. Nie wszystkie WORDy udostępniły dokładne informacje o swoich przychodach, w związku z tym obliczyliśmy je poprzez pomnożenie liczby egzaminów przez cenę egzaminu praktycznego obowiązującej w latach 2007-2012, tj. 112 zł.

<sup>10</sup> Ibidem

<sup>11</sup> Wszelkie dane o zdawalności egzaminów zawarte w niniejszym tekście, chyba że zaznaczymy inaczej, pochodzą z odpowiedzi na wnioski o dostęp do informacji udzielonych autorom.



Tabela 1. Udział przychodów z tytułu poprawkowych egzaminów praktycznych na kat. B w całkowitych przychodach z egzaminów praktycznych na kat. B, w latach 2007-2012.

Siedziba WORD	% udział przychodów z tytułu poprawkowych egzaminów praktycznych na kat. B w całkowitych przychodach z egzaminów praktycznych na kat. B <sup>12</sup>	Całkowite przychody z egzaminów praktycznych na kat. B (mln zł)	Przychody z tytułu poprawkowych egzaminów praktycznych na kat. B (mln zł)
Suwałki	86%	14,2	12,1
Częstochowa	77%	30,5	23,4
Piła	77%	34,6	26,8
Lublin	73%	43,6 <sup>13</sup>	32
Białystok	72%	26,8	19,1
Kielce	72%	31,3	22,5
Konin	72%	22,1	16
Zamość	71%	13,9	9,9
Kalisz	70%	23,1	16,1
Leszno	70%	16,6	11,7
Piotrków Tryb.	70%	21,9	15,4
Toruń	69%	18,3	12,6
Tarnobrzeg	67%	38,7	26,1
Wrocław	62%	36	22,2
Ostrołęka	59%	15,9	9,3
Krosno	34%	13	4,4
Wałbrzych i Kłodzko	29%	29,9	8,8

Źródło: odpowiedzi WORD na wnioski o dostęp do informacji publicznej w zakresie m.in. liczby egzaminów poprawkowych na kategorię B oraz ogólnej liczby egzaminów praktycznych na kat. B w latach 2007-2012

### 4.3. WORDy mają dużą dowolność w dysponowaniu przychodami

WORDy w praktyce mają dużą dowolność w dysponowaniu przychodami z egzaminów. Na podstawie prawa o ruchu drogowym WORDy prowadzą samodzielną gospodarkę finansową.<sup>14</sup> W opracowaniu pod redakcją prof. Cezarego Kosikowskiego oraz prof. Eugeniusza Ruśkowskiego jednostki

<sup>12</sup> Są to dane szacunkowe, gdyż we wnioskach o dostęp do informacji publicznej nie wnioskowaliśmy o informację na temat dokładnych przychodów, lecz o liczbę egzaminów. Pomnożyliśmy więc liczbę podawaną przez poszczególne WORDy przez cenę egzaminu, czyli 112 zł (identyczna dla pierwszego egzaminu, jak i poprawkowego oraz niezmieniona w latach 2007-2012). Nie jesteśmy jednak w stanie zapewnić, że dane te zgadzają się w 100 % z przychodami zaksięgowanymi przez WORDy.

<sup>13</sup> Dotyczy ogólnie „działalności egzaminacyjnej” (takie informacje dostaliśmy w odpowiedzi na wniosek o dostęp do informacji publicznej)

<sup>14</sup> Art. 119 ustawy Prawo o ruchu drogowym

sektora finansów publicznych prowadzące samodzielną gospodarkę finansową opisane są w następujący sposób:

„Gospodarka finansowa wskazanej kategorii jednostek sektora finansów publicznych jest bardziej elastyczna, niż to ma miejsce w przypadku jednostek gospodarki budżetowej. Jest ona prowadzona samodzielnie w ramach środków wygoszpodarowanych we własnym zakresie, jak i pochodzących z budżetu.(...) Samodzielnie decydują również o kierunkach wykorzystania dodatniego wyniku finansowego bądź na powiększenie funduszu zasobowego, bądź na potrzeby pracowników, ale też ponoszą skutki ujemnego wyniku finansowego, który pomniejsza fundusz zasobowy jednostki. (...) Prawnie określone sposoby wykonywania zadań oraz zasady prowadzenia gospodarki finansowej przez omawianą kategorię jednostek sektora finansów publicznych opierają się w pewnym zakresie, uzależnionym od rodzaju zadań publicznych, na elementach gospodarki rynkowej (...).”<sup>15</sup>

Warunki finansowania WORD dodatkowo normuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury.<sup>16</sup> Nie jest jednak ono ani precyzyjne, ani jasne. § 5 ust. 1 rozporządzenia stanowi, iż „fundusz zapasowy tworzy się z wygoszpodarowanych zysków z działalności ośrodka”. Następnie w ust. 2 czytamy, że:

„fundusz zapasowy przeznaczony jest do dyspozycji ośrodka na finansowanie działalności, o której mowa w art. 117 ust. 1 i 2 ustawy-Prawo o ruchu drogowym”.

Tymczasem art. 117 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi, iż:

„ośrodek może wykonywać inne zadania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Zwrot „inne zadania” jest niedookreślony i pozostawia WORDom znaczną dowolność w dysponowaniu środkami publicznymi.

Na co mogą być przeznaczane te środki? Na przykład na wynagrodzenia. Sposób wynagradzania egzaminatorów zatrudnionych w WORDach określa rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Finanse publiczne i prawo finansowe, pod red. Cezarego Kosikowskiego i Eugeniusza Ruśkowskiego, wyd. Wolters Kluwer Polska.

<sup>16</sup> Dz.U. 2002 nr 176 poz. 1443, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 października 2002 r. w sprawie szczegółowych warunków gospodarki finansowej wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz szczegółowych warunków ewidencji przychodów i kosztów związanych z działalnością ośrodka.

<sup>17</sup> Dz.U. 2007 nr 197 poz. 1437

Podstawowymi składnikami wynagrodzenia egzaminatorów są wynagrodzenie zasadnicze i dodatek zadaniowy, których stawki są zawarte w załącznikach do rozporządzenia. Jednak egzaminatorzy mogą otrzymywać również inne rodzaje świadczeń, np. premie. Warto więc zwrócić uwagę na § 9 ust. 2 rozporządzenia o wynagradzaniu, który stanowi, iż: „w ramach środków na wynagrodzenia Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego może utworzyć fundusz na premie dla egzaminatorów”.

Przepis ten daje bardzo dużą dowolność dyrektorom WORDów w premiowaniu egzaminatorów. Im większe przychody WORDów, tym wyższe środki na wynagrodzenia, które mogą być przeznaczone na premie.

Jak kształtują się wynagrodzenia egzaminatorów? Z odpowiedzi uzyskanych od 27 ośrodków wynika, że przeciętne wynagrodzenie egzaminatorów w latach 2007-2012 wyniosło 5871 zł brutto miesięcznie (w analogicznym okresie średnia płaca w gospodarce narodowej wg GUS stanowiła 3147 zł).

Przedstawiciele WORD twierdzą zgodnie z prawem<sup>18</sup>, że WORD jest samorządową osobą prawną, nad którą nadzór sprawuje zarząd województwa. Jednak w praktyce nadzór ten polega wyłącznie na kontroli formalnej działalności ośrodków. Dokumentowane w mediach<sup>19</sup> przypadki odwołania kierownictwa w WORDach mają raczej związek ze zmianą konfiguracji koalicji rządzących województwem, niż z analizą i kontrolą celowości budżetów po stronie przychodów i wydatków.

## **5. WORDy maksymalizują własne przychody zmniejszając zdawalność**

Wadliwy sposób finansowania WORDów jest znany od ponad dekady. Najwyższa Izba Kontroli we wnioskach z kontroli<sup>20</sup> przeprowadzonej w roku 2002 stwierdziła, że:

**„Kontrolerzy zwrócili również uwagę na wadliwy mechanizm finansowania ośrodków ruchu drogowego. Koszty ich działalności (w tym pensje egzaminatorów) finansowane były z opłat, jakie wnosili**

---

18 Dz.U. 1997 nr 98 poz. 602, art. 116 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym

19

<http://www.dziennikwschodni.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20090119/PODLASKA/377577937>

<http://www.nowiny24.pl/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110118/REGION00/302719554>

<http://czestochowa.gazeta.pl/czestochowa/1,88716,4986188.html>

20 [http://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/pobierz,px\\_2001192.pdf,typ,k.pdf](http://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/pobierz,px_2001192.pdf,typ,k.pdf)

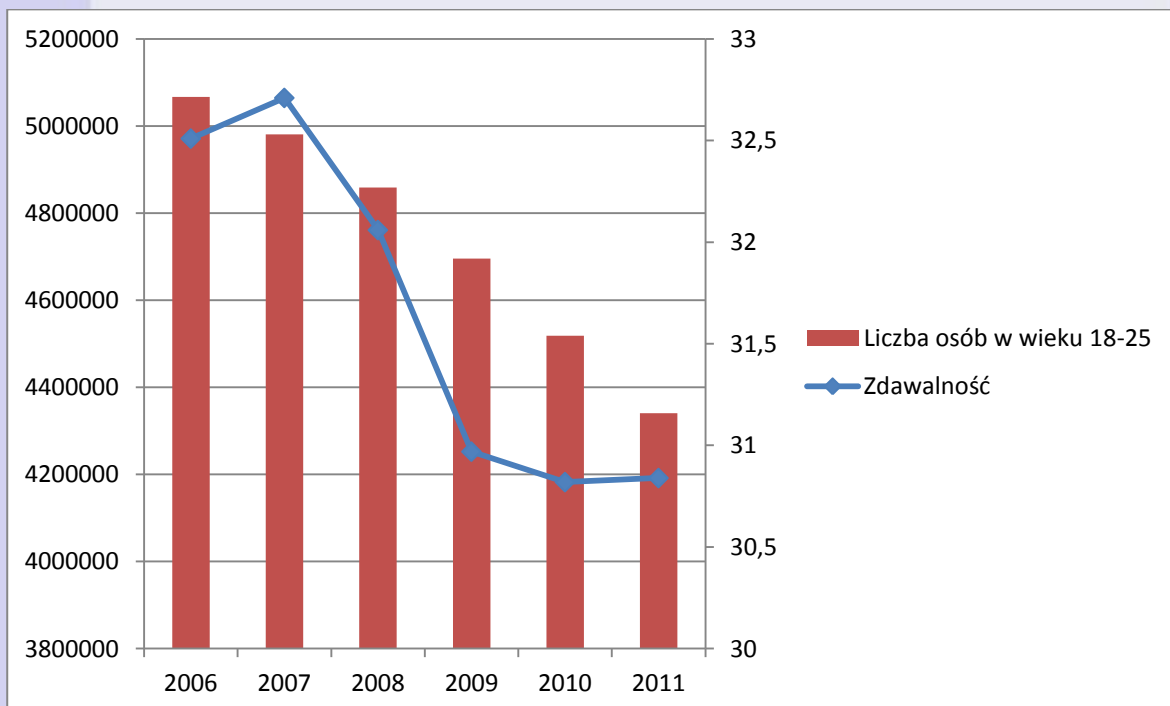
ubiegający się o prawo jazdy. W tej sytuacji najprostszym sposobem poprawiania kondycji finansowej punktów egzaminacyjnych było zwiększanie wpływów z opłat od kandydatów. Im więcej egzaminów, w tym poprawkowych, tym więcej pieniędzy wpływało do ośrodków.”

Wniosek ten NIK przypomniał i podtrzymał w komunikacie<sup>21</sup> z roku 2012. Nasza analiza pogłębia opis patologicznego sposobu finansowania WORDów. Zebrane przez nas informacje uprawniają do wniosku, że wysokie uzależnienie WORDów od przychodów z egzaminów poprawkowych oraz duża dowolność w kształtowaniu swoich budżetów powoduje, że sterują zdawalnością egzaminów, by uzyskać pożądaną ilość przychodów.

### 5.1. W Polsce za pierwszym razem egzamin praktyczny na kategorię B prawa jazdy zdaje tylko co trzecia osoba

Egzaminatorzy i dyrektorzy ośrodków ruchu drogowego, którzy mają finansowy interes w niskiej zdawalności egzaminów na prawo jazdy, zachowują się zgodnie z tym interesem. Zdawalność egzaminu praktycznego na prawo jazdy kat. B w Polsce od 2006 roku przeciętnie nie przekracza 33 proc.

Wykres 3. Zdawalność egzaminów praktycznych na prawo jazdy oraz liczba osób w wieku 18-25 w Polsce w latach 2006-2011



Źródło: GUS

<http://www.izbaosk.eu/index.php/wyniki-egzaminow-w-word-ach>

<sup>21</sup> <http://www.nik.gov.pl/aktualnosci/z-archiwum-nik-egzaminy-na-prawo-jazdy.html>

Co szczególnie niepokojące, ale zbieżne z hipotezą o maksymalizowaniu przychodów przez WORDy, spadek zdawalności widoczny od roku 2007 następuje bezpośrednio po spadku liczby młodych osób, która swoje maksimum osiągnęła w roku 2004.

## **5.2. Polacy za granicą mają wyższą zdawalność egzaminów niż Polacy w Polsce**

Teoretycznie możliwe jest, że młodzi Polacy, którzy stanowią większość zdających na prawo jazdy, są mniej kompetentni bądź gorzej szkoleni niż ich zagraniczni koledzy i koleżanki i dlatego w celu zwiększenia bezpieczeństwa WORDy słusznie „oblewają” tak wysoki odsetek Polaków zdających w Polsce. Przy takim założeniu, niska zdawalność egzaminu na prawo jazdy w porównaniu do zagranicy (patrz wykres na stronie 6) jest uzasadniona.

Ale jak wytłumaczyć powszechne poczucie, że Polacy za granicą zdają egzaminy na prawo jazdy częściej, bo zgodnie z zagraniczną zdawalnością? Tym bardziej, że nie wydaje się, że jest to tylko subiektywne poczucie. Nie ma co prawda oficjalnych statystyk porównujących zdawalność egzaminów na prawo jazdy przez Polaków w Polsce i za granicą. Jednak dostępne informacje<sup>22</sup> - generowane w ten sposób, że w Wlk. Brytanii istnieje możliwość zdawania egzaminu teoretycznego w języku innym niż angielski, w tym w języku polskim - potwierdzają, że Polacy zdający egzamin teoretyczny na prawo jazdy w Wlk. Brytanii zdają w większości (ok. 52-55%) za pierwszym razem, czyli podobnie do rodowitych Brytyjczyków.

Nie dotarliśmy do oficjalnych statystyk dla egzaminu praktycznego. Ale dostępne źródła<sup>23</sup> wskazują, że uprawnione jest przypuszczenie, że egzaminy praktyczne również są zdawane przez ok. połowę Polaków w Wlk. Brytanii za pierwszym razem. Podobne informacje uzyskaliśmy od firmy Emano Ltd., pomagającej Polakom na Wyspach w zdobyciu brytyjskiego prawa jazdy. Firma ta współpracuje z prawie wszystkimi polskojęzycznymi instruktorami w Wlk. Brytanii, a jest ich ponad 160 i twierdzi, że nie różni się w tej materii od innych narodowości (czyli w ostatnich latach mamy prawie 50% zdawalności za pierwszym razem).<sup>24</sup>

---

22 <https://www.gov.uk/government/publications/car-driving-theory-test-operational-statistics>

23 <http://www.emano.co.uk/czy-to-prawda-ze-wiekszosc-polakow-juz-za-pierwszym-razem-zdaje-egzamin-na-brytyjskie-prawo-jazdy.html>

24 <https://www.gov.uk/government/publications/car-practical-driving-test-operational-statistics>

### 5.3. „Turystyka” egzaminacyjna potwierdza maksymalizowanie przychodów przez WORDy

Z ekonomicznego punktu widzenia w systemie, w którym wpływ z egzaminów stanowią przychód ośrodków egzaminacyjnych, racjonalnym dla egzaminujących jest, by zdawalność egzaminów była niższa w dużych ośrodkach miejskich, gdzie występuje duża liczba potencjalnych zdających, niż w małych ośrodkach miejskich. Nie da się jednak tej tendencji uzasadnić społeczną użytecznością.

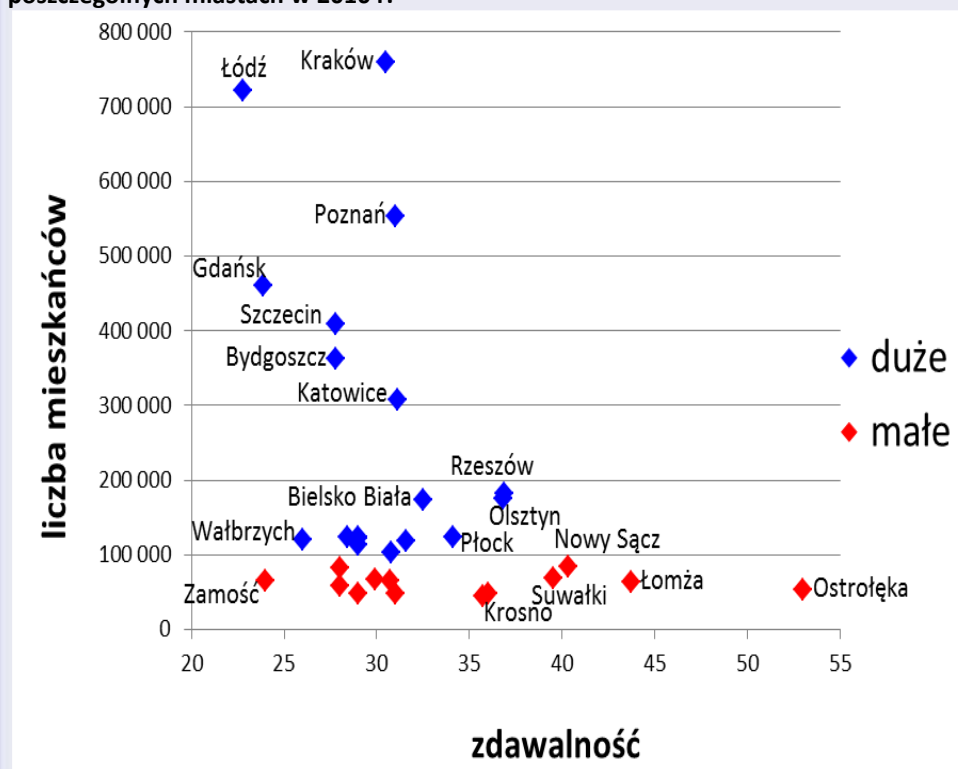
**Ośrodki egzaminacyjne w dużych miastach maksymalizują swoje przychody obniżając zdawalność egzaminów i zwiększając ilość egzaminów poprawkowych. „Klienci” z dużych miast będą wykazywać tendencję, by pomimo niższej zdawalności i tak zdawać u siebie, by uniknąć niedogodności i kosztów związanych ze zdawaniem w mniejszym mieście. Natomiast ośrodki egzaminacyjne z małych miast, dysponując na swoim terenie mniejszą liczbą „klientów”, maksymalizują swoje przychody zwiększając zdawalność i przyciągając „klientów” z dużych miast.**

Powyżej opisane bodźce ekonomiczne tłumaczą zjawisko tzw. „turystyki” egzaminacyjnej, która polega na zdawaniu egzaminów w ośrodkach ulokowanych w mniejszych miastach, a często również na ukończeniu tam całego kursu. Poniższa tabela przedstawia zdawalność egzaminów praktycznych na kat. B w latach 2007-2012 z podziałem na wybrane duże i mniejsze miejscowości, w których funkcjonują WORDy<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Dane odnoszą się do 2010 r. i pochodzą z analizy OISK (<http://dane.izbaosk.eu/dokumenty/raport-egzamin-y.pdf>).

**Wykres 4. Zdawalność egzaminów praktycznych na kat. B na tle liczby mieszkańców w poszczególnych miastach w 2010 r.**



Źródło: <http://www.izbaosk.eu/index.php/wyniki-egzaminow-w-word-ach>

Należy zauważyć, że na podstawie danych z powyższych 31 ośrodków możemy stwierdzić, iż w mniejszych miejscowościach średnia zdawalność wynosi o ponad 4 pkt. proc. więcej niż w dużych aglomeracjach. Ponadto, w pierwszej czwórce ośrodków o najwyższej średniej zdawalności nie ma ani jednego dużego miasta (są to w kolejności od najwyższej zdawalności do najniższej: Ostrołęka [53%], Łomża [43%], Nowy Sącz [40%], Suwałki [39%]). Natomiast z czterech WORDów o najniższej zdawalności, aż 3 funkcjonują w dużych miastach (Łódź [22%], Gdańsk [23%], Zamość [24%], Wałbrzych [26%]).

Na przykład w Małopolsce prym wiedzie Nowy Sącz, gdzie zdawalność wynosi około 40%, przy nieco ponad 30% w Krakowie.<sup>26</sup> Polskim liderem pod względem zdawalności pozostaje od kilku lat Ostrołęka, gdzie zdawalność na kat. B waha się w granicach 50%. Według doniesień medialnych, w Warszawie niektóre szkoły jazdy same organizują „wycieczki” do tych miejsc, gdzie o prawo jazdy jest łatwiej.<sup>27</sup> Oprócz Ostrołęki i Nowego Sącza duża zdawalność obserwowana jest także w

26 <http://krakow.naszemiasto.pl/artukul/763816,prawo-jazdy-z-calej-malopolski-najtrudniej-zdac-w-krakowie,id,t.html?kategoria=663>

27 <http://www.eostroleka.pl/egzaminacyjna-turystyka-w-ostrolece-zeby-zdobyc-prawo-jazdy-przyjezdza-do-nas-na-wycieczki8230,art30339.html>

Łomży oraz Suwałkach. Różnice w zdawalności są na tyle znaczne, że wielu kursantów „turystykę” egzaminacyjną uważa za bardzo opłacalną.

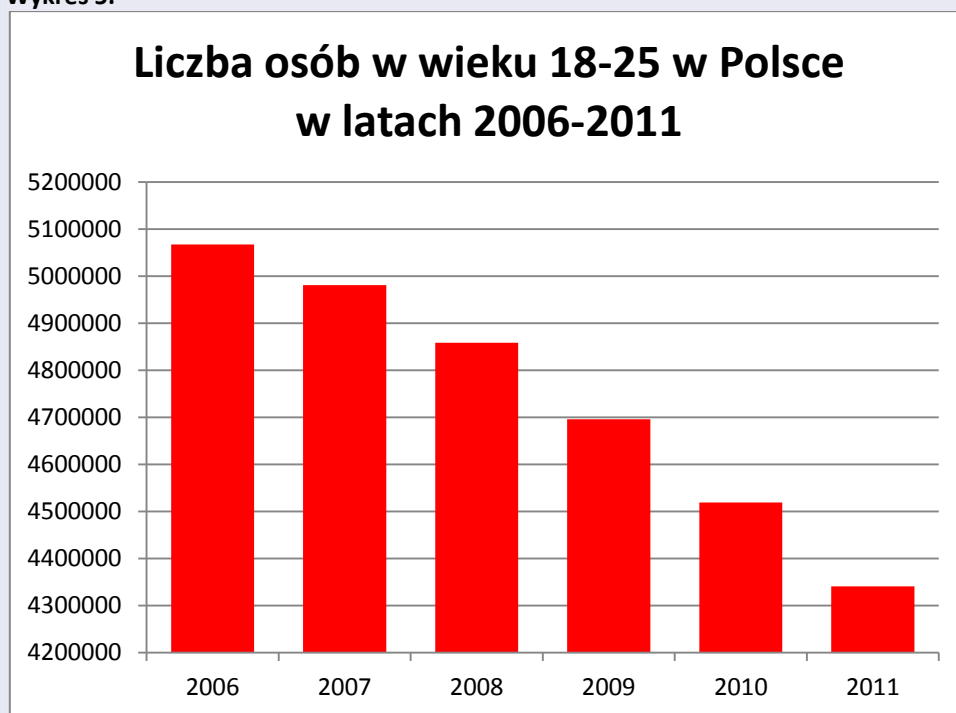
#### 5.4. Nowy egzamin teoretyczny również potwierdza hipotezę o maksymalizowaniu wpływów przez WORDy

Wprowadzenie nowego trudniejszego egzaminu teoretycznego na początku bieżącego roku jest zbieżne z hipotezą o maksymalizowaniu zysków w obliczu niżu demograficznego:

- spada liczba młodych osób, czyli tradycyjnych „klientów” WORD, co obniża wpływy możliwe do uzyskania z egzaminowania tej kategorii „klientów”,
- ten spadek wpływów można zrekompensować:
  - albo zmniejszając zdawalność egzaminu praktycznego, co mogło mieć miejsce, choć w dacie zamykania tekstu nie zdobyliśmy rozstrzygających dowodów,
  - albo zmniejszając koszty egzaminowania, co jest możliwe, gdy ciężar „odsiewania” przeczuci się z drogiego egzaminu praktycznego na tańszy egzamin teoretyczny.

Jak demonstrujemy na wykresie poniżej, liczba osób spada coraz szybciej:

Wykres 5.



Źródło: GUS

Niż demograficzny zmniejsza potencjalną „sprzedaż” WORDów, gdyż młode osoby stanowią istotną część „klientów” WORDów. Stabilizowanie sprzedaży zmniejszeniem zdawalności, choć prawdopodobnie miało miejsce, ma swoje granice w postaci cierpliwości obywateli.



Gdy spadają przychody, można stabilizować zysk zmniejszając koszty. W przypadkach WORDów efekt ten można osiągnąć przechodząc z „odsiewania” kandydatów na drogim egzaminie praktycznym, który każdorazowo generuje koszty w postaci paliwa, czasu jednego egzaminatora na jednego egzaminowanego oraz amortyzacji samochodu, na „odsiewanie” kandydatów na tańszy egzamin teoretyczny (jedna sala, wielu egzaminowanych, komputery i jeden egzaminator).

Nowy egzamin teoretyczny, który został wprowadzony przepisami obowiązującymi od 19 stycznia 2013, stabilizuje „zyski” WORDów w obliczu niżu demograficznego. Dotychczas egzaminowany odpowiadał na 18 pytań wielokrotnego wyboru z puli ok. 500. Obecnie pula zwiększyła się do 3000, a liczba pytań do 32. 20 z nich jest poprzedzone filmami symulującymi sytuacje drogowe. Na odpowiedź przeznaczone jest 15 sekund. Na pozostałe 12 pytań egzaminowany musi w ciągu 50 sekund udzielić tylko jednej odpowiedzi, a powrót do pytania nie jest możliwy. Aby pozytywnie zdać część teoretyczną, trzeba uzyskać 68 punktów na 74 możliwych, przy czym pytania punktowane są w skali od 1 do 3.<sup>28</sup> Nowy egzamin teoretyczny charakteryzuje się rażąco niską zdawalnością<sup>29</sup>, w porównaniu z 90% przy poprzedniej formie (przed zmianą przepisów).<sup>30</sup>

## 6. Czy niska zdawalność egzaminu na prawo jazdy ma sens dla obywateli?

### 6.1. Większy rygoryzm egzaminu w Polsce nie stanowi skutecznego „sita” na złych kierowców

Niska zdawalność egzaminów na prawo jazdy w Polsce tym bardziej boli, że nie przekłada się na zwiększone bezpieczeństwo na drogach.

---

28 [http://wyborcza.pl/1,76842,13260376,Spora\\_rewolucja\\_w\\_prawach\\_jazdy.html](http://wyborcza.pl/1,76842,13260376,Spora_rewolucja_w_prawach_jazdy.html)

29 [http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114871,13299270,Malo\\_osob\\_zdaje\\_teorie\\_ale\\_praktyke\\_duzo\\_Eksperci.html#MT](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114871,13299270,Malo_osob_zdaje_teorie_ale_praktyke_duzo_Eksperci.html#MT)

[http://superauto24.se.pl/przepisy/nowe-testy-na-prawo-jazdy-pogrom-na-egzaminach-teoretycznych-zdaje-tylko-8-proc\\_304419.html](http://superauto24.se.pl/przepisy/nowe-testy-na-prawo-jazdy-pogrom-na-egzaminach-teoretycznych-zdaje-tylko-8-proc_304419.html)

<http://www.dziennikbaltycki.pl/artukul/757417,nowe-egzamin-y-na-prawo-jazdy-2013-teoretyczne-testy-zdaje-1-na-5-kandydatow,id,t.html>

<http://pila.naszemiasto.pl/artukul/1952452,egzamin-y-na-prawo-jazdy-w-pile-teorie-zdaje-30-procent,id,t.html>

<http://natemat.pl/48569,nowy-egzamin-na-prawo-jazdy-zdawalnosc-czesci-teoretycznej-spadla-z-90-proc-do-10-proc>

30

[http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114883,13292020,Pogrom\\_na\\_nowych\\_egzaminach\\_teoretycznych\\_na\\_prawo.html](http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114883,13292020,Pogrom_na_nowych_egzaminach_teoretycznych_na_prawo.html)

Motywacją dla certyfikowania prowadzących samochody przez państwo jest troska o bezpieczeństwo na drogach. Jednak w przypadku Polski większy rygoryzm nie stanowi skuteczniejszego „sita” odsiewającego osoby nieprzygotowane do prowadzenia samochodów.

Niska zdawalność egzaminu nie przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa. Śmiertelność na polskich drogach, choć oczywiście ma więcej przyczyn niż sama jakość nauczania i egzaminowania, jest jedną z najwyższych w UE.

Przykłady takich państw, jak Niemcy czy Wielka Brytania pokazują, że wysoka zdawalność może współgrać z bezpieczeństwem na drogach.

## 6.2. Koszt dla obywateli

Egzamin na prawo jazdy jest usługą narzucaną obywatelom przez państwo. W porównaniu do innych krajów, zwłaszcza biorąc pod uwagę niską zdawalność, czyli wymuszone wielokrotne płacenie za tę usługę, jest to usługa droga.

Tabela 2.

Szacunkowy koszt uzyskania prawa jazdy w Polsce i innych państwach, zakładając zdanie w pierwszym podejściu					
	koszt pozyskania prawa jazdy do PKB na głowę	PKB na głowę (w USD [PPP])	cena kursu	egzamin teoretyczny	egzamin praktyczny
Niemcy	5,72 %	37 897	1475 euro	187,81 euro	
Polska	2,11 %	20 334	1 200 zł	30 zł	140 zł
Irlandia	1,41 %	39 639	375 euro	55 euro	
Wielka Brytania	0,4 %	36 090	nie ma obowiązku	31£	65- 75£
USA <sup>31</sup>	0,06 %	48 387		\$30	

Źródło: <https://www.gov.uk/government/organisations/driving-standards-agency>  
<http://www.word.wroc.pl/content/view/18/26/>  
<http://www.rsa.ie/>  
[http://www.kba.de/cln\\_031/DE/Home/homepage\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cln_031/DE/Home/homepage__node.html?__nnn=true)  
<http://dmv.ca.gov/portal/home/dmv.htm>

Tym, którzy by chcieli powiedzieć, że 170 zł to nie jest tak dużo, odpowiadamy, że cena usług świadczonych przez sektor publiczny jest jedną z miar jakości państwa. Jeśli bogaty Amerykanin w stanie California

<sup>31</sup> Cena egzaminu na przykładzie stanu California, w innych stanach opłaty są podobne

potrzebuje zapłacić zaledwie 0,06% dochodu narodowego na głowę, by uzyskać prawo jazdy, a Polak aż 2,11% to uznajemy, że źle to świadczy o naszym państwie. Tym bardziej, że polski system certyfikowania kierowców jest tak zorganizowany, że Polak ma spore ryzyko, że będzie musiał do egzaminu podchodzić kilka razy.

## 7. Propozycja naprawy

Głównym celem niniejszej analizy jest zobrazowanie, jak instytucje państwa mogą być przechwycone do realizacji partykularnych interesów. Czynimy to poprzez uprawdopodobnienie, że WORDy maksymalizują własne przychody zawyżając liczbę osób niezdających egzaminy.

Jednak czujemy się zobowiązani przedstawić kierunkowe propozycje naprawy sposobu finansowania WORDów:

- Nie ma powodu, by WORDy stanowiły „dziwotwór”: jednostkę sektora publicznego, dysponującą znaczną władzą nad obywatelami, a zachowującą się w sposób przystający do prywatnego przedsiębiorstwa maksymalizującego zysk.
- WORDy z powodzeniem mogą być finansowane przez państwo (minister transportu lub wojewoda) bądź samorzady. Rozdział finansowania egzaminów oraz prowadzenia egzaminów pomiędzy dwie różne części administracji zwiększy możliwość wzajemnej kontroli urzędników mających różną podległość oraz utrudni „wyciskanie” przychodów z egzaminowanych poprzez zaniżanie zdawalności, ponieważ dysponentem pieniędzy będzie inny urząd niż ten, który odpowiada za prowadzenie egzaminów.
- Przychody z egzaminów powinny stanowić przychód państwa bądź samorządu wojewódzkiego, a WORDy mogą być finansowane na podstawie przedłożonych budżetów przez ministerstwo transportu, wojewodę lub samorząd wojewódzki. Taka zmiana rozerwie proste i bezpośrednie przełożenie: większa liczba niezdających równa się większe wpływy jednostki egzaminującej.

Proponowane rozwiązanie nie usuwa wszystkich niedobrych bodźców – można wyobrazić sobie sytuację, gdzie minister transportu naciska na WORDy, by zwiększyły wpływy do jego ministerstwa, zmniejszając zdawalność – ale nasza propozycja na pewno utrudnia wykorzystywanie systemu certyfikowania kierowców do łupienia obywateli.

Wdrożenie naszej propozycji oznacza zniesienie zasady samodzielnej gospodarki finansowej WORD, co jest pożądane, gdyż obecny stan prawny

stworzył podmiot, który zachowuje się jak maksymalizujący przychody przedsiębiorca.

## 8. Załącznik I – szczegółowe dane z zagranicy

Niniejszy raport uprawdopodobnił, że niedobre bodźce stworzone przez polskie prawo utrudniają Polakom zdanie egzaminu na prawo jazdy. Niniejszy raport traktujemy jako początek publicznej dyskusji, która będzie wymagała pozyskania bardziej szczegółowych informacji, dalszych analiz i wypracowania szczegółowych rozwiązań.

By ułatwić prowadzenie opartej o fakty dyskusji publicznej, poniżej dajemy załączniki ze szczegółowymi informacjami o zdawalności, sposobie finansowania ośrodków egzaminacyjnych i śmiertelności na drogach w Wielkiej Brytanii, Szwecji, Irlandii, Niemczech oraz USA.

### 8.1. Wielka Brytania

#### Egzamin na prawo jazdy w Wielkiej Brytanii

##### Podstawowe informacje

Osoby mieszkające na Wyspach - w Wielkiej Brytanii (w Anglii, Walii, Szkocji) lub w Irlandii Płn. - mogą uzyskać prawo jazdy w momencie ukończenia 17 lat.<sup>32</sup> Nie ma obowiązku uczestniczenia w profesjonalnych kursach prowadzonych przez wyszkolonych instruktorów, ani określonej liczby godzin jazd koniecznej do przystąpienia egzaminu. Podczas nauki można korzystać z prywatnego samochodu, pod okiem dowolnie wybranej przez siebie osoby, która ukończyła 21 lat i posiada ważne prawo jazdy od przynajmniej 3 lat, wydane w jednym z krajów Unii Europejskiej. Samochód prywatny musi spełniać poniższe wymagania:

- Z przodu i z tyłu musi posiadać specjalne oznaczenie – czerwoną literę „L” (w Walii litery „L” lub „D”), która informuje pozostałych uczestników ruchu, o tym że pojazdy kierowany jest przez osobę uczącą się jeździć.
- Musi posiadać polisę ubezpieczeniową wystawioną na nazwisko kursanta. Jego dane osobowe powinny zostać wpisane do ubezpieczenia osoby będącej głównym użytkownikiem samochodu, wykorzystywanego do nauki jazdy.

Aby rozpocząć kurs na prawo jazdy, należy wypełnić formularz zgłoszeniowy D1 w celu otrzymania tymczasowego prawa jazdy. Okres oczekiwania na dokument to około trzy tygodnie. Tymczasowe prawo jazdy upoważnia do rozpoczęcia jazd szkoleniowych i rezerwacji terminu egzaminu teoretycznego.

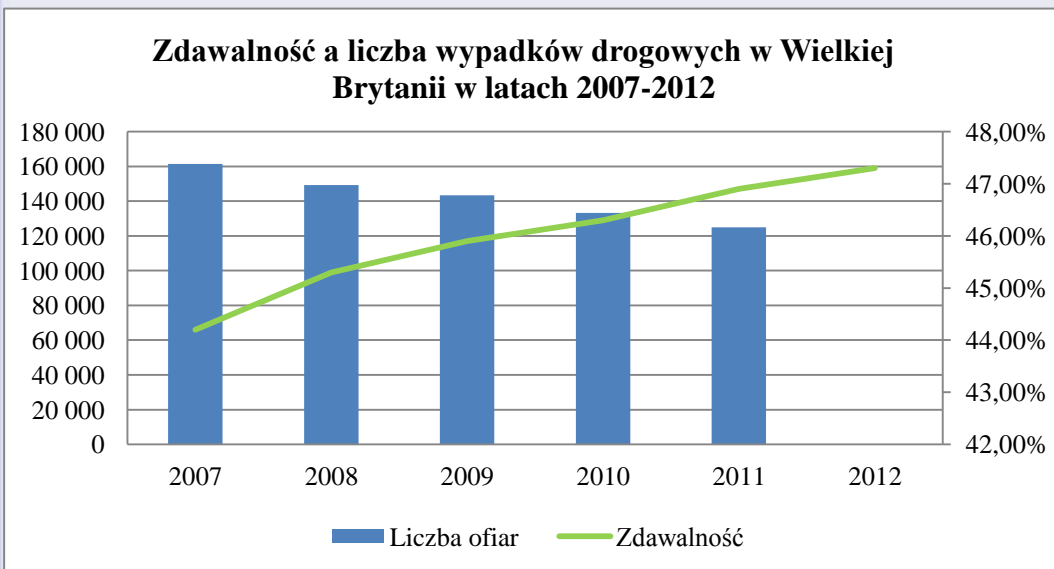
---

<sup>32</sup> Imigranci mają obowiązek przebywania na terenie Wielkiej Brytanii minimum 185 dni.

### Zdawalność a liczba ofiar

Wykres przedstawia średnią zdawalność egzaminów praktycznych na kategorię B w Wielkiej Brytanii i liczbę wypadków śmiertelnych na drogach.

Wykres 6.



Źródło: Własne opracowanie na podstawie danych:

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf) oraz  
<https://www.gov.uk/government/publications/car-practical-driving-test-operational-statistics>

## Zdawalność przy pierwszym podejściu do egzaminu:<sup>33</sup>

Wykres 7.



Źródło: Własne opracowanie na podstawie danych:

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf) oraz  
<https://www.gov.uk/government/publications/car-practical-driving-test-operational-statistics>

### Egzamin teoretyczny

Egzamin teoretyczny składa się z następujących części:

- Test wyboru
- Studium przypadku
- „**Hazard perception**” (test w postaci filmów pozwalających ocenić czy osoba zdająca dostrzega zagrożenia na drodze)

### Egzamin praktyczny

Egzamin praktyczny trwa około 40 minut. Zdający sam musi zadbać o samochód, w którym będzie zdawał egzamin. Musi on spełniać określone wymagania (np. auto musi być ubezpieczone na osobę zdającą, mieć kierownicę po prawej stronie. Aby mieć prawo kierowania samochodem z

<sup>33</sup> Własne opracowanie na podstawie danych:

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/9066/reported-road-casualties-in-great-britain-main-results-2011.pdf) oraz  
<https://www.gov.uk/government/publications/car-practical-driving-test-operational-statistics>

manualną skrzynią biegów, trzeba przygotować na egzamin taki właśnie model samochodu; nie może to być auto z automatyczną skrzynią biegów).

Cały egzamin można podzielić na trzy etapy:

- Badanie wzroku.
- Pytania z zakresu bezpiecznej eksploatacji pojazdu.
- Jazda.

Od 4 października 2010 r. niewielkim zmianom uległa część praktyczna egzaminu – zdający muszą bez wskazówek egzaminatora przejechać wyznaczony wcześniej odcinek drogi. Egzaminator przedstawi przebieg trasy, ale ostatecznie będzie liczyło się zgodne z przepisami i bezpieczne dotarcie do wyznaczonego celu; zboczenie (np. przez pomyłkę) z wyznaczonej trasy nie będzie traktowane jako błąd. Samodzielna jazda musi trwać około 10 minut.

Dodatkowym efektem wprowadzenia nowej części egzaminu praktycznego jest to, że zdający wykonuje tylko jeden manewr (poprzednio trzeba było wykonać dwa) - może być to zawracanie na drodze, cofanie po łuku, parkowanie równoległe albo parkowanie w zatoczce. Należy pamiętać, że podczas całego egzaminu praktycznego najważniejsza jest bezpieczna jazda, a egzaminator zwraca uwagę na decyzje i reakcje kierowcy.

Trzeba przede wszystkim wykazać się znajomością przepisów i odpowiedzialnością, właściwie reagować na znaki drogowe, wszystkie manewry wykonywać z zachowaniem ostrożności i unikać sytuacji powodujących zagrożenie w ruchu drogowym.

Można popełnić 15 mniej ważnych błędów i mimo to zdać egzamin (16 i więcej popełnionych błędów powoduje niezaliczenie jazdy). Popełnienie jednego poważnego lub zagrażającego bezpieczeństwu na drodze błędu powoduje niezaliczenie egzaminu. W momencie zdania egzaminu, istnieje możliwość otrzymania prawa jazdy natychmiast.



## Opłaty za prawo jazdy

Tabela 3. Koszt egzaminu w 2012 r. w Wielkiej Brytanii<sup>34</sup>

Kategoria	Anglia, Walia	Szkocja,
Tymczasowe prawo jazdy	50 £	
Egzamin teoretyczny	31 £	
Godzina nauki jazdy z instruktorem	18 £ – 28 £	
Egzamin praktyczny	62 £ – dni robocze	
o	75 £ – wieczory i	
:	weekendy	

Źródło: <http://www.emano.co.uk/jak-zrobic-prawo-jazdy-w-uk/angielskie-prawo-jazdy-kat-b-samochody-osobowe.html>

### Finansowanie ośrodków egzaminacyjnych

Za przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy w Wielkiej Brytanii odpowiedzialna jest Driving Standards Agency, będąca agencją wykonawczą Departamentu Transportu. DSA odpowiedzialna jest m.in. za:

- wypracowywanie standardów bezpieczeństwa na drogach,
- przeprowadzanie teoretycznych i praktycznych egzaminów na wszystkie rodzaje prawa jazdy,
- rejestrację instruktorów jazdy.

Podstawowe przychody DSA to opłaty za egzaminy. W roku finansowym 2011/2012 przychody za „działalność statutową” DSA tj. egzaminy i szkolenia wyniosły ponad 184 mln funtów. Przychody z działalności podstawowej (operacyjnej) stanowiły ok. 95% całości przychodów. Inne przychody DSA to m.in. dochody ze sprzedaży publikacji czy też testów na taksówkę (łącznie ponad 9 mln funtów w roku fin. 2011/2012).<sup>35</sup>

DSA jest tzw. „trading fund”, który funkcjonuje na podstawie Government Trading Funds Act z 1973 r. Ustawa ta pozwala Ministrowi Transportu na szeroką ingerencję w finanse ośrodków egzaminacyjnych, np. poprzez przeniesienie części nadwyżki finansowej do innego funduszu

<sup>34</sup> <http://www.emano.co.uk/jak-zrobic-prawo-jazdy-w-uk/angielskie-prawo-jazdy-kat-b-samochody-osobowe.html>

<sup>35</sup>

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/3475/dsa-annual-report-accounts-2011-12.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3475/dsa-annual-report-accounts-2011-12.pdf)

państwowego („Consolidation Fund”), jeśli Minister uzna, że rezerwy finansowe przewyższają potrzeby DSA.<sup>36</sup> Ponadto, Minister Transportu może inwestować środki DSA, które nie są przeznaczane na wydatki bieżące w różnorodne inicjatywy państwowe w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu.<sup>37</sup>

## **8.2. Irlandia**

### **Egzamin na prawo jazdy w Irlandii**

#### **Podstawowe informacje**

W Irlandii, aby prowadzić pojazd mechaniczny w miejscu publicznym, należy posiadać prawo jazdy lub zezwolenie szkoleniowe<sup>38</sup>, które zastąpiło tymczasowe prawo jazdy. Jest ono wydawane w celu umożliwienia osobie podjęcia kursu. Po zaliczeniu egzaminu teoretycznego należy złożyć odpowiednie dokumenty do lokalnego urzędu komunikacji, by otrzymać zezwolenie szkoleniowe. Po otrzymaniu zezwolenia szkoleniowego, aby nauczyć się zasad bezpieczeństwa na drodze, należy zapisać się na lekcje praktyczne u zawodowego instruktora nauki jazdy. Obowiązkiem każdej osoby posiadającej zezwolenie szkoleniowe jest jazda z pełnoprawnym kierowcą przez okres minimum dwóch lat. Osoba nadzorująca musi być obecna w każdej chwili, gdy pojazd jest pod kontrolą osoby uczącej się. Osoba posiadająca zezwolenie szkoleniowe ma bezwzględny zakaz wjazdu na autostradę.

#### **Egzamin praktyczny**

Po otrzymaniu zezwolenia szkoleniowego i odbyciu zajęć praktycznych, dana osoba może złożyć podanie o przystąpienie do testu praktycznego.

Celem takiego systemu jest zmniejszenie liczby kolizji oraz wypadków śmiertelnych. W Irlandii przyjmuje się, że największym zagrożeniem na drogach są osoby w wieku od 17 do 24 lat. Stopniowy system otrzymywania prawa jazdy oparty jest na zdobywaniu doświadczenia przez długi okres czasu oraz początkowym unikaniu przez kursanta

---

<sup>36</sup>Government Trading Funds Act pkt 4 ust. 3: “If at any time it appears to the responsible Minister that any amount standing in the reserves of the trading fund is surplus to any foreseeable requirements of the funded operations, he may with Treasury concurrence pay that amount out of the fund and into the Consolidated Fund.”

<sup>37</sup> Government Trading Funds Act pkt 4 ust. 5: “Any money in the fund which appears to the responsible Minister not to be immediately required for the funded operations may be invested by him in such securities of the Government of the United Kingdom or of the Government of Northern Ireland as the Treasury may approve, including Treasury Bills and Ways and Means advances.”

<sup>38</sup> Od 30 października 2007

trudnych sytuacji (zezwolenie szkoleniowe nie pozwala na wjazd na autostradę).

### Opłaty za prawo jazdy w Irlandii

Po decyzji Ministra Transportu, Turystyki i Sportu opłaty za prawo jazdy i zezwolenie szkoleniowe wzrosły od 1 stycznia 2013:

Tabela 4. Opłaty za prawo jazdy w Irlandii od 2013 r.

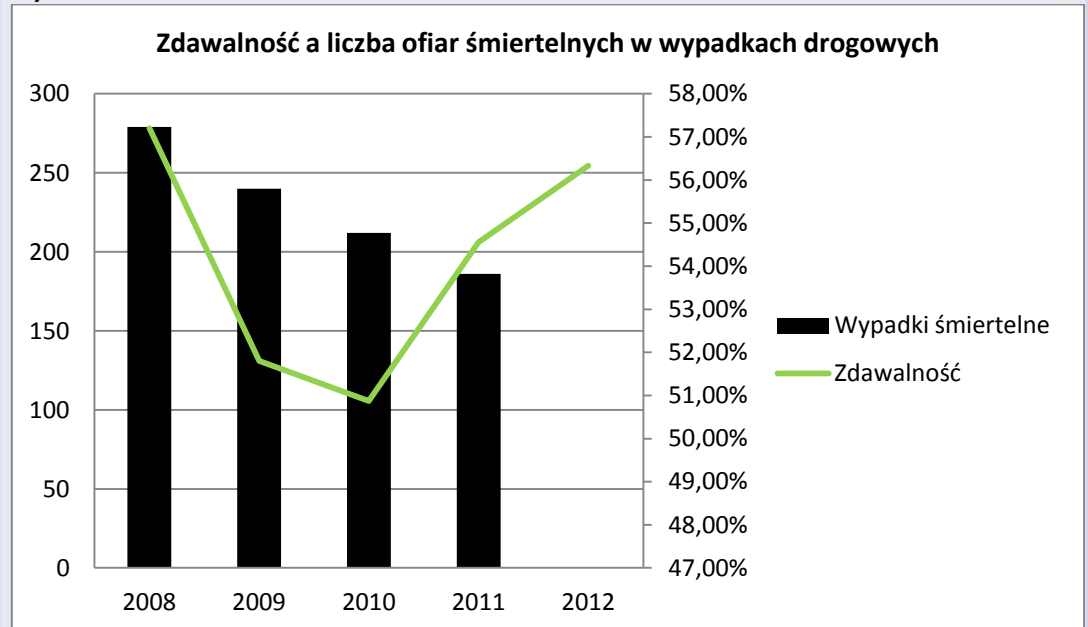
1 stycznia 2013 Prawo Jazdy	
Nowe prawa jazdy i walidacja starych	€ 55,00
3-letnie prawo jazdy (Podstawa zdrowotna bądź wiekowa)	€ 35,00
Prawo jazdy jednoroczne (Podstawa zdrowotna)	€ 25,00
Duplikat lub wymiana prawa jazdy	€ 35,00
Wymiana zagranicznego prawa jazdy	€ 55,00
Zezwolenie Szkoleniowe	
Zezwolenie dla wszystkich kursantów	€ 35,00
Wymiana bądź duplikat zezwolenia dla kursantów	€ 35,00
Od 12 stycznia 2013 Prawo Jazdy / Zezwolenia Szkoleniowe	
Zmiana obecnego prawa jazdy/Pozwolenia np. dodanie/usunięcie kategorii	€ 35,00

Źródło: <http://www.rsa.ie/en/>

## Zdawalność

### Wypadki a zdawalność

Wykres 8.



Źródło: <http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/Our-Research/Collision-Statistics/>

Za organizację egzaminów na prawo jazdy w Irlandii odpowiedzialna jest Road Safety Authority (RSA), powołana w 2006 r. poprzez ustawę „Road Safety Authority Act”, jako instytucja wyspecjalizowana w zakresie bezpieczeństwa drogowego.

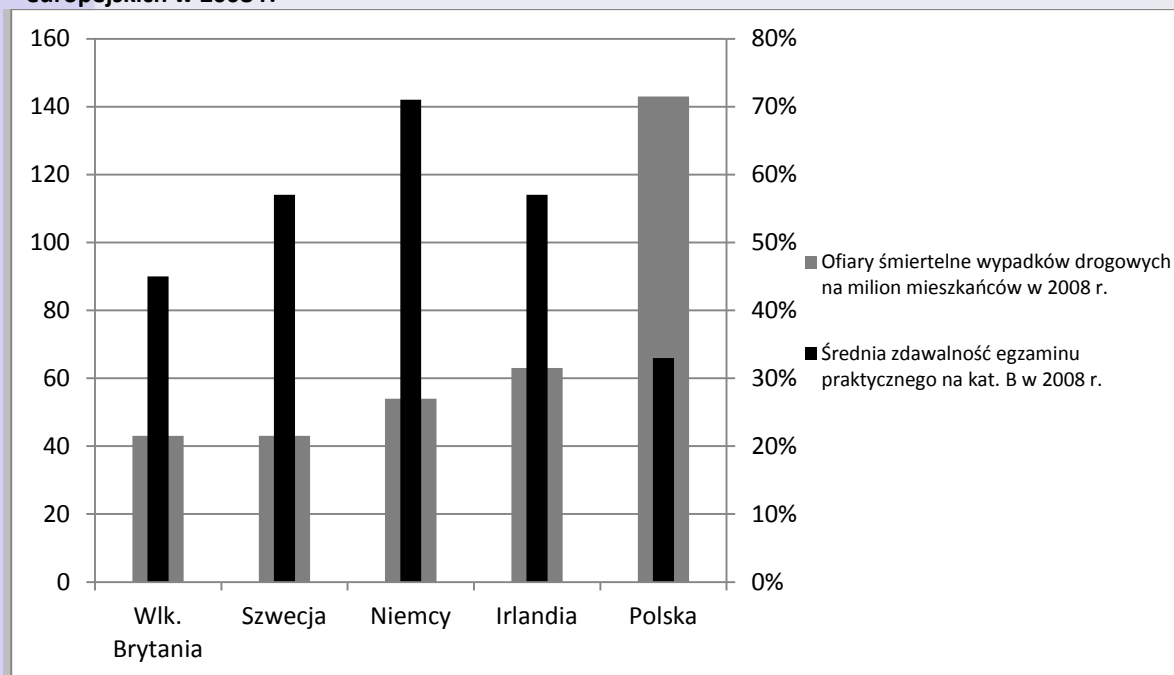
Powyższa ustawa daje Ministrowi Transportu szerokie możliwości ingerencji w jej działalność. Każda istotna decyzja musi być podejmowana za zgodą Ministra Transportu, niekiedy również Ministra Finansów. Przykładowo, każdy program realizowany przez RSA musi być uprzednio przedstawiony do akceptacji Ministra Transportu, a jeśli Minister zgłosi poprawki do programu, muszą być one uwzględnione.<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Zob. Road Safety Authority Act z 2006 r. art.7 pkt 4: “The Minister may approve of a programme submitted to him or her or may request the Authority to make such amendments to the programme as he or she specifies. The Authority shall comply with any such request. The Minister may approve of the amended programme re-submitted to him or her by the Authority.” oraz art. 17 pkt. 10: “The chief executive shall hold office on and subject to such terms and conditions (including terms and conditions relating to remuneration and superannuation) as may be determined by the Board with the consent of the Minister and with the agreement of the Minister for Finance. The chief executive may be removed from his or her position at any time, for stated reasons, by the Board, with the consent of the Minister.”

Należy również zaznaczyć, że istotną część wpływów RSA (np. w 2010 r. prawie 50%) stanowią środki pochodzące z budżetu Departamentu Transportu.<sup>40</sup>

### 8.3. Niemcy

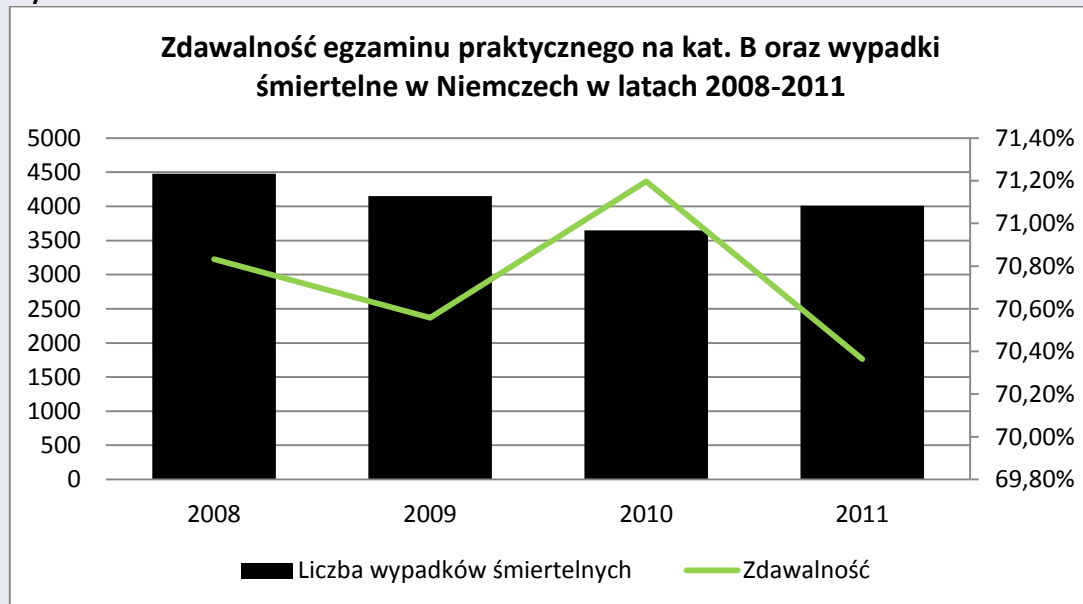
**Wykres 9. Ofiary śmiertelne wypadków drogowych na milion mieszkańców oraz średnia zdawalność egzaminu praktycznego na kat. B w Niemczech i wybranych państwach europejskich w 2008 r.**



Źródło: [http://www.kba.de/cln\\_031/nn\\_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cln_031/nn_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen__node.html?__nnn=true) oraz zob. rozdziały dot. poszczególnych państw

<sup>40</sup> <http://www.rsa.ie/Documents/About%20Us/RSA%20AR2010%20english.pdf>

Wykres 10.



Źródło: [http://www.kba.de/cln\\_031/nn\\_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisspruefungen/fahrerlaubnisspruefungen\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cln_031/nn_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisspruefungen/fahrerlaubnisspruefungen__node.html?__nnn=true)

### Podstawowe informacje

Według nowych zasad, obowiązujących od 2009 roku, w Niemczech można uzyskać prawo jazdy w wieku 17 lat. Za zgodą rodziców 16-letnia osoba może zapisać się do szkoły jazdy i uczęszczać na zajęcia przygotowujące do zdania egzaminu praktycznego i teoretycznego na prawo jazdy typu B albo BE. Do obu egzaminów można przystąpić najwcześniej po upływie jednego miesiąca od 17 urodzin. W momencie zdania egzaminów kursant otrzymuje certyfikat, który akceptowany jest jedynie na terenie Niemiec. Dokument zezwala do momentu ukończenia 18 lat na jazdę pod okiem dowolnie wybranej przez siebie osoby, który ukończyła 30 lat, posiada od co najmniej 5 lat prawo jazdy i nie otrzymała więcej niż 3 punkty karne. W przypadku, gdy osoba zdająca egzamin ma 18 lat, dopiero po upływie trzech miesięcy otrzymuje prawo jazdy. Do tego czasu posiada jedynie certyfikat, który (ze względu na wiek) zezwala na samodzielną jazdę. Na terenie Niemiec, aby otrzymać prawo jazdy, obowiązkowo trzeba ukończyć kurs prowadzony przez szkoły jazdy. Kurs w szkole jazdy składa się z 12 lekcji teoretycznych oraz 12 zajęć praktycznych.

Aby otrzymać dokument należy spełnić następujące wymagania:

- Ukończyć kurs pierwszej pomocy
- Posiadać badanie wzroku
- Złożyć wniosek do Resident Registration
- Pozytywnie zdać test teoretyczny
- Pozytywnie zdać egzamin praktyczny

### Egzamin teoretyczny

Test teoretyczny musi być zdany przed testem praktycznym w centrum egzaminacyjnym. Składa się z 30 pytań wielokrotnego wyboru, dotyczących między innymi ograniczeń prędkości czy obciążeń pojazdów. W zależności od stopnia trudności, za błędną odpowiedź kursant otrzyma od -2 do -5 punktów. Niektóre pytania posiadają kilka poprawnych odpowiedzi. Jeśli osoba zdająca otrzyma więcej niż 10 ujemnych punktów, nie zdaje testu. Testy teoretyczne ważne są przez 12 miesięcy. Zdawalność tego egzaminu wynosi 71,30%.

### Egzamin praktyczny

Egzamin praktyczny trwa od 30 do 45 minut. Kierowca musi wykazać zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem, kompetentnej i spokojnej jazdy. Przy negatywnym wyniku test może zostać powtórzony 3 razy w dwutygodniowych odstępach. Nie ma limitu jeśli chodzi o liczbę przystąpień do egzaminu, jednak po 3-,6-,9- niezaliczeniu jazdy musi nastąpić trzymiesięczna przerwa. W czasie egzaminu towarzyszy zdającemu jego instruktor ze szkoły jazdy. Jeśli kandydat zdał test, **natychmiastowo** otrzymuje prawo jazdy od egzaminatora. Prawo jazdy jest ważne przez całe życie. Zdawalność egzaminu wynosi ok. 70%.<sup>41</sup>

## 8.4. USA

### Egzamin w USA

Osoba, która chce posiadać prawo jazdy w USA musi udać się do urzędu będącego równocześnie odpowiednikiem polskiego wydziału komunikacji i WORD. Tam dokonuje formalności takich, jak :

- wypełnienie odpowiedniego wniosku,
- wniesienie opłaty,
- przekazanie zdjęcia i odcisnięcie kciuka w celach identyfikacyjnych,
- podanie tzw. „Social Security Number”, imienia i nazwiska oraz daty urodzenia.

---

<sup>41</sup>

[http://www.kba.de/clin\\_031/nn\\_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/clin_031/nn_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen__node.html?__nnn=true)

Następnie przystępuje do egzaminu teoretycznego, minimalny wiek to 16 lat. Składa się on z 46 pytań dotyczących znajomości zasad ruchu drogowego, znaków drogowych i zasad bezpieczeństwa na drodze. Minimalna liczba punktów, przy której egzamin zostaje zaliczony, to 39.

Osoba zdająca ma **trzy** próby. Jest możliwość ponownego pisania egzaminu w tym samym dniu. Jednak po 3 oblanych egzaminach należy odczekać 7 dni, aby przystąpić po raz kolejny. Następnie otrzymuje się zezwolenie do jazdy, które pozwala na jazdę w towarzystwie osoby mającej ukończone 25 lat i posiadającej ważne prawo jazdy. Można wziąć lekcje u instruktora, natomiast nielegalna jest samodzielna jazda. Zezwolenie do jazdy przeznaczone jest dla osób poniżej 18 roku życia. Jednak jeżeli starsza osoba stara się o prawo jazdy po raz pierwszy, obowiązuje ją ta sama procedura.

Następny krok polega na zapisaniu się na egzamin praktyczny. Konieczne jest dostarczenie wymaganych dokumentów:

- „Dowód odpowiedzialności finansowej” (*Proof of financial responsibility*)
- Zaświadczenie o ubezpieczeniu samochodu

Do egzaminu praktycznego można tak samo podchodzić **trzykrotnie**, za każdy kolejny dopłaca się \$6. Egzamin praktyczny trwa 10-15 minut, można uzyskać 100 punktów, zalicza 70. Po zdaniu egzaminu otrzymuje się tymczasowe prawo jazdy na 60 dni.

### Finansowanie

Ośrodki egzaminacyjne mają różne nazwy w każdym stanie. Są to ośrodki stanowe, dlatego finansowane są ze stanowych podatków.

Przychody z egzaminów są przychodami ośrodków, jednakże ogólny model finansowania zależy od stanu. Na przykład w stanie New Hampshire „Division of Motor Vehicles” przekazuje nadwyżki finansowe do ogólnego funduszu przeznaczonego dla innych agencji stanowych.<sup>42</sup>

W stanie Virginia część opłat, które pobiera Department of Motor Vehicles („DMV”) za swoje usługi, jest przekazywana do innych agencji stanowych bądź do funduszu stanowego („state’s general fund”).<sup>43</sup>

Jeśli chodzi o zarządzanie ośrodkami, można podać przykład stanu California, gdzie Dyrektor DMV jest powoływany przez Gubernatora oraz kieruje ośrodkiem w imieniu i według wskazówek Gubernatora.<sup>44</sup>

---

42 Informacje zdobyte na podstawie korespondencji mailowej z wybranymi ośrodkami egzaminacyjnymi.

43 ibidem

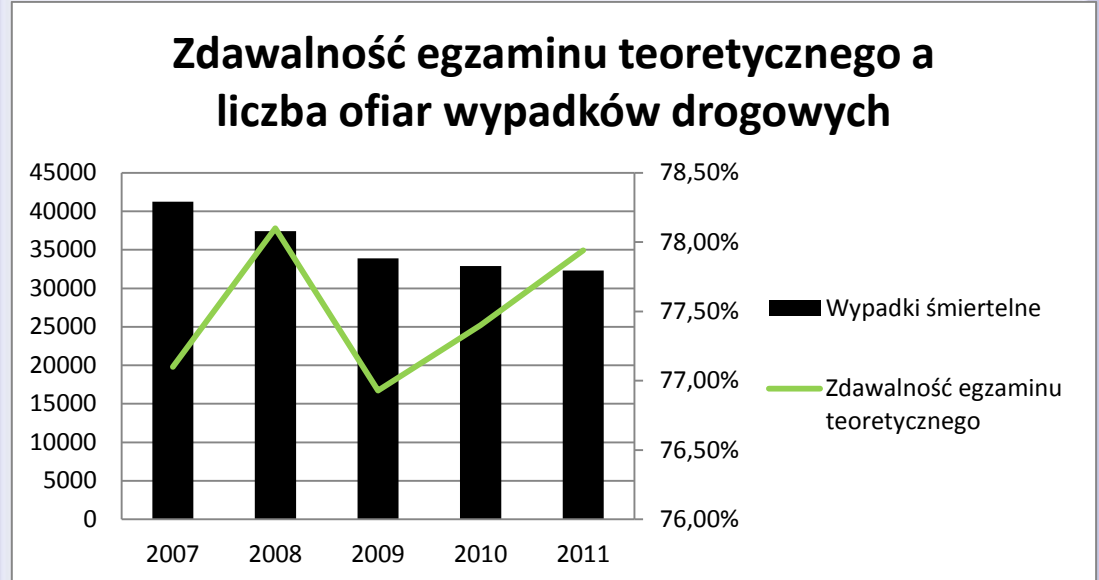
44 California Vehicle Code, section 1504: „The department is under the control of a civil executive officer known as the Director of Motor Vehicles. The director shall be appointed by, and hold office at the pleasure of, the Governor.”



## Zdawalność a wypadki

W USA zdawalność na prawo jazdy jest wysoka. Poniższy wykres zestawia zdawalność testu na prawo jazdy (GMAC Insurance National Drivers Test) z liczbą ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych:<sup>45</sup>

Wykres 11.



Źródło: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811604.pdf>  
<http://www.gmacinsurance.com/SafeDriving/StateRankings.asp>

## 8.5. Szwecja

### Podstawowe informacje

Aby otrzymać prawo jazdy na terenie Szwecji, należy mieć ukończone 18 lat, być obywatelem tego kraju, rezydentem lub studiować dłużej niż 6 miesięcy. Następnie warunkiem koniecznym jest otrzymanie pozwolenia na prawo jazdy. Musi być ono ważne i składa się je z badaniem lekarskim i badaniem wzroku. Deklarację wydaje *Transportstyrelsen* na podstawie opinii (np. w urzędach społecznych), wskazań, wcześniejszych pozwoleń itp. Dopiero pozwolenie daje możliwość nauki jazdy. Nauka jazdy praktycznej może odbywać się w szkole albo z prywatnymi nauczycielami (muszą mieć co najmniej 24 lata i prawo jazdy od 5 lat).

Kolejny krok to przejście obowiązkowego kursu ryzyka. Przy kat. B są to 2 części – pierwsza o wpływie alkoholu, narkotyków, zmęczenia, stresu na zachowania na drodze. Druga musi być zaliczona w licencjonowanych ośrodkach przez *Trafikverket* i składa się z informacji na temat skutków wypadków oraz ćwiczeń na placu. Następnie kursant przystępuje do

<sup>45</sup> <http://www.gmacinsurance.com/SafeDriving/StateRankings.asp>

egzaminu praktycznego i teoretycznego. Jest on połączony, dlatego termin rezerwuje się na obydwie, ale w odstępie nie dłuższym niż dwa tygodnie. Na egzaminie teoretycznym trzeba odpowiedzieć prawidłowo na 52 z 65 pytań. Wynik egzaminu ważny jest 2 miesiące. Zdaje się go w licencjonowanych ośrodkach.

Egzamin praktyczny składa się z manewrów i jazdy w ruchu ulicznym. Zdaje się go z inspektorem z *Trafikverket*, który wydaje polecenia osobie egzaminowanej. **Nawet, jeśli nie zda się teorii, to podchodzi się do praktyki.** Każda część ważna jest 2 miesiące i w ciągu tego czasu należy zdać tę drugą, niezdaną.

Egzamin kosztuje na dzień dzisiejszy 800 koron szwedzkich – około 400 zł. Zdaje się własnym samochodem (ale musi spełniać określone kryteria) albo za opłatą można wypożyczyć samochód *Trafikverket*. Dokument prawa jazdy w Szwecji ważny jest na 10 lat.

### Finansowanie

*Trafikverket* jest to Urząd do spraw Ruchu Drogowego. Odpowiada on za ruch drogowy, kolejowy, transport morski i lotniczy na terenie Szwecji. Do jego obowiązków należy również budowa nowych, naprawianie starych i utrzymywanie istniejących dróg. Dodatkowo przeprowadza egzaminy teoretyczne i praktyczne, zarówno na zwykłe prawo jazdy, jak i licencje taksówkarskie. Poniższy rysunek przedstawia strukturę *Trafikverket*.

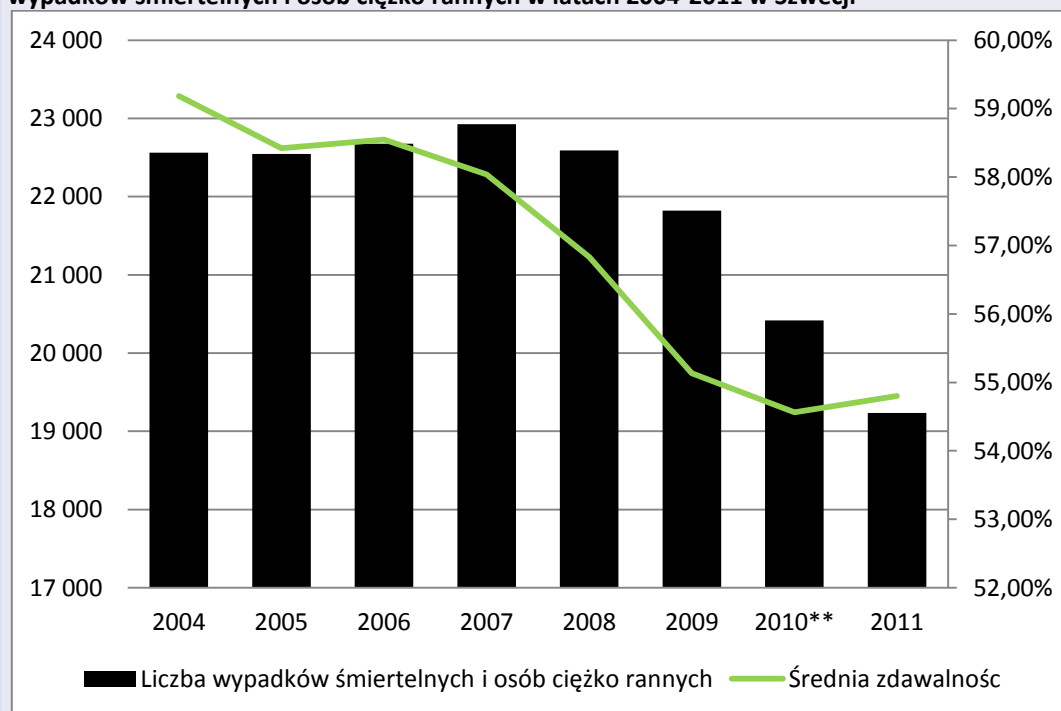


**Diagram 1. Struktura Trafikverket**

Źródło: <http://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/>

Urząd finansowany jest z pobranych opłat. Każda nadwyżka budżetowa ośrodków egzaminacyjnych przeznaczona jest na pokrycie ewentualnego przyszłego deficytu.<sup>46</sup>

**Wykres 12. Średnia zdawalność egzaminów praktycznych na kat. B oraz liczba wypadków śmiertelnych i osób ciężko rannych w latach 2004-2011 w Szwecji**



Źródło: <http://www.trafikverket.se/>  
<http://www.transportstyrelsen.se/>

/Recenzent: Paweł Dobrowolski

<sup>46</sup>Regulacja: "Förordning (2010:1578) provavgifter för körkort och yrkesmässig trafik"

## 9. BIBLIOGRAFIA

### Wielka Brytania

<http://www.emano.co.uk/jak-zrobic-prawo-jazdy-w-uk/angielskie-prawo-jazdy-kat-b-samochody-osobowe.html>  
<http://www.croydonschoolofmotoring.co.uk/pl/egzamin-praktyczny-wskazowki.html>  
<http://niezdany-egzamin-na-prawo-jazdy.blog.onet.pl/EGZAMIN-ZA-GRANICA-porownanie,2,ID464504977,n>  
[http://www.kba.de/cIn\\_032/nn\\_125958/EN/DasKBA\\_\\_en/UeberUns\\_\\_en/ueberuns\\_\\_node\\_\\_en.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cIn_032/nn_125958/EN/DasKBA__en/UeberUns__en/ueberuns__node__en.html?__nnn=true)  
<https://www.destatis.de/EN/FactsFigures/EconomicSectors/TransportTraffic/TrafficAccidents/TrafficAccidentsCurrent.html>  
<https://www.gov.uk/government/publications/department-for-transport-statistics-contacts>  
<http://www.dft.gov.uk/dvla/ARA2011-12.aspx>  
[http://en.wikipedia.org/wiki/Driving\\_Standards\\_Agency](http://en.wikipedia.org/wiki/Driving_Standards_Agency)  
<http://www.drivetest.ca/EN/drivereducation/Pages/Driver-Testing.aspx>

### Irlandia

<http://www.cso.ie/en/media/csoie/census/documents/census2011pdr/Census%202011%20Highlights%20Part%201.pdf>  
[http://www.citizensinformation.ie/pl/travel\\_and\\_recreation/motoring\\_1/motor\\_tax\\_and\\_insurance/motor\\_tax\\_rates.html](http://www.citizensinformation.ie/pl/travel_and_recreation/motoring_1/motor_tax_and_insurance/motor_tax_rates.html)  
<https://www.motortax.ie/OMT/welcome.do;jsessionid=0aa0114830d792658cc67a7544dda152e3330e1d02ae.e38PaNaSbhuOay0Lax8Ne0>  
<http://www.clarecoco.ie/roads-and-transport/driving/motor-tax/>  
<http://www.dublincity.ie/RoadsandTraffic/RoadSafety/Pages/CityRoadSafetyPlan2009-2012.aspx>  
<http://www.rsa.ie/RSA/Road-Safety/Our-Research/Collision-Statistics/>

### Niemcy

[http://www.kba.de/cIn\\_031/nn\\_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cIn_031/nn_1127906/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnispruefungen/fahrerlaubnispruefungen__node.html?__nnn=true)  
<http://berlin.angloinfo.com/information/transport/driving-licences/the-driving-test>  
<http://niezdany-egzamin-na-prawo-jazdy.blog.onet.pl/EGZAMIN-ZA-GRANICA-porownanie,2,ID464504977,n>  
<http://www.der-fuehrerschein.net/fuehrerschein-grundausbildung.html>  
<http://net.eurotax.pl/analizy/wiadomosci/detail.aspx?ArticleID=35886>  
<https://www.destatis.de/EN/FactsFigures/EconomicSectors/TransportTraffic/TrafficAccidents/TrafficAccidents.html>

**USA**

<http://www.cyberdriveillinois.com/departments/departments.html#budget>

<http://m.autos.aol.com/article/study-driving-test/>

<http://www.mrtraffic.com/worlddrivers.html>

<http://www-fars.nhtsa.dot.gov/Trends/TrendsGeneral.aspx>

<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811604.pdf>

[http://www.nytimes.com/2011/04/01/us/01driving.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2011/04/01/us/01driving.html?_r=0)

**Szwecja**

<http://www.transportstyrelsen.se/en/About-us/Financing/Charges/>

## Forum Obywatelskiego Rozwoju

FOR zostało założone w 2007 roku przez prof. Leszka Balcerowicza, aby skutecznie chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym. Naszym celem jest zmiana świadomości Polaków oraz obowiązującego i planowanego prawa w kierunku wolnościowym.

FOR realizuje swoje cele poprzez organizację debat oraz publikację raportów i analiz podejmujących ważne tematy społeczno-gospodarcze, a w szczególności: stan finansów publicznych, sytuację na rynku pracy, wolność gospodarczą, wymiar sprawiedliwości i tworzenie prawa. Z inicjatywy FOR w centrum Warszawy i w internecie został uruchomiony licznik długu publicznego, który zwraca uwagę na problem rosnącego zadłużenia państwa. Działania FOR to także projekty z zakresu edukacji ekonomicznej oraz udział w kampaniach na rzecz zwiększania frekwencji wyborczej.

## Wspieraj nas!

**Pomóż nam chronić wolność oraz promować prawdę i zdrowy rozsądek w dyskursie publicznym.**

Zdrowy rozsądek oraz wolnościowy punkt widzenia nie obronią się same. Potrzebują zaplanowanego, wytężonego i skutecznego wysiłku oraz wsparcia.

Jeśli jest Ci bliski porządek społeczny szanujący wolność i obawiasz się nierozsądnych decyzji polityków udających na Twój koszt Świętych Mikołajów, poprzyj nasze działania swoim darem pieniężnym. Twój dar umożliwia nam działalność oraz potwierdza słuszność i skuteczność naszego wysiłku.

Każda darowizna jest dla nas ważna. Potrzebujemy zwłaszcza regularnego wsparcia. Zachęcamy do dokonywania nawet niewielkich, lecz regularnych wpłat.

**Już dziś pomóż nam chronić wolność - obdarz nas swoim wsparciem i zaufaniem.**

Wyślij przelew na konto FOR (w PLN): 68 1090 1883 0000 0001 0689 0629

Fundacja Forum Obywatelskiego Rozwoju - FOR  
Al. J. Ch. Szucha 2/4 lok. 20  
00-582 Warszawa

### Kontakt

tel. +48 22 628 85 11, +48 691 232 994  
e-mail: [info@for.org.pl](mailto:info@for.org.pl)  
[www.for.org.pl](http://www.for.org.pl)

### Kontakt do koordynatora projektu

Rafał Dostatni  
e-mail: [rafal.dostatni@for.org.pl](mailto:rafal.dostatni@for.org.pl)

**Dołącz do nas: [facebook.com/FundacjaFOR](https://www.facebook.com/FundacjaFOR)**