

2015-05-25 na spotkaniu w MIR z przedstawicielami strony społecznej Minister Zbigniew Rynasiewicz pozytywnie opiniuje projekt ustawy o zmianie uokp ws. ceny mim za 1h szkolenia

Na kolejnym spotkaniu (poprzedzonym spotkaniem 07.05.2015 z przedstawicielami PFSSK) **25 czerwca 2015** w gabinecie Sekretarza Stanu MIR, vide również link

<http://www.izbaosk.eu/index.php/ogloszenia-i-zawiadomienia/14-postulaty-wnioski-do-wladz/320-2015-03-05-wspolna-opinia-wspolpr-org-spol-srod-osk-nt-propozycji-mir-stosowania-kar-finansowych-dla-osk>

- Minister Zbigniew Rynasiewicz **zaakceptował przygotowany przez stronę społeczną projekt ustawy o zmianie uokp**, który wprowadza do ustawy ceny max. za 1 h szkolenia oraz upoważnia Ministra właściwego ds. transportu do określenia rozporządzeniem **ceny mim za 1 h szkolenia** a także zwiększa wymagania wobec przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców w zakresie niezbędnej infrastruktury.

Minister Rynasiewicz obiecał, że opinię do w/w projektu ustawy niezwłocznie przekaże przewodniczącemu Sejmowej Komisji Infrastruktury posłowi **Stanisławowi Żmijanowi**.

Podkreślić należy, że pozytywną opinię resortu do w/w projektu ustawy o zmianie uokp minister Rynasiewicz uzależnił od zgody strony społecznej na zwiększenie wymogów dla osk.

Uprawnione, kompetentne organy współpracujących organizacji społecznych środowiska osk / LOK; PFSSK; PIGOSK i OIGOSK/ uznały, że dla osiągnięcia **strategicznego celu** jakim niewątpliwie jest usankcjonowanie w systemie prawnym ceny minimalnej za 1 godz. szkolenia warto zgodzić się na obostrzenia wyszczególnione w projekcie ustawy, o treści jn:

Projekt z dnia 25 maja 2015r.

U S T A W A

z dnia 2015 r.

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

Art. 1 W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 600 oraz poz. 970) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 26 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

"4a. Szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym realizowane w formie kursu w ośrodku szkolenia kierowców jest prowadzone za opłatą, która stanowi dochód ośrodka szkolenia kierowców."

2) w art. 28

a) ust. 2 pkt.1 otrzymuje brzmienie:

„1) posiada infrastrukturę odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia:

- a) **salę wykładową**, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć i użytkowaną wyłącznie do realizacji tego szkolenia,
- b) **lokal biurowy**, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe,
- c) **plac manewrowy**, który powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony oraz umożliwiać wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia i użytkowany wyłącznie do realizacji tego szkolenia,

d) **co najmniej jeden pojazd szkoleniowy w zakresie** , prawa jazdy kategorii objętej zaświadczeniem, o którym mowa w ust.8 i który jest własnością przedsiębiorcy lub przedmiotem umowy leasingu;

b) po pkt.1 dodaje się pkt.1a w brzmieniu:

„1a) w sali wykładowej oraz na placu manewrowym przedsiębiorca, o którym mowa w tytule ust.2 może prowadzić inne szkolenia wyszczególnione w Centralnej Ewidencji, Informacji Działalności Gospodarczej lub Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego;”

3) w art. 32:

a) w ust. 1 w pkt. 3 dodaje się lit c w brzmieniu:

„c) za przeprowadzenie szkolenia, o którym mowa w art. 26 ust. 4a, przez ośrodek szkolenia kierowców z tym, że wysokość opłaty za godzinę zajęć teoretycznych oraz godzinę zajęć praktycznych w zakresie uprawnień każdej kategorii zostanie określona **ceną minimalną**.

Wysokość opłaty za godzinę zajęć teoretycznych w zakresie uprawnień każdej kategorii nie może przekroczyć 25 zł, a za przeprowadzenie części praktycznej:

- **100 zł** w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1, lub T,

- **200 zł** w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E.

b) w ust. 2 w pkt. 3 dodaje się lit d w brzmieniu:

„d) prowadzeniem, w formie kursu, szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem.”

4) w art. 43:

a) w ust. 2 dodaje się pkt.5) w brzmieniu:

„5) organizacje społeczne i zawodowe zrzeszające przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców - w zakresie pomocy merytorycznej”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

"3. W przypadku podjęcia współpracy w zakresie pomocy merytorycznej, o której mowa w ust. 2 pkt 3 i 5, starosta zawiera odpowiednio porozumienie z dyrektorem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub właściwym organem organizacji społecznej określające warunki udziału ich przedstawiciela w kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 2, oraz zasady finansowania tej współpracy."

Art. 2 Do szkoleń rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się opłaty umowne ustalone pomiędzy ośrodkiem szkolenia kierowców lub podmiotem wykonującym przewozy tramwajem a osobą szkoloną w momencie rozpoczęcia szkolenia.

Art. 3 Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia wysokość opłat, o których mowa w art. 32 ust. 1 w pkt. 3 lit c ustawy w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od daty ogłoszenia za wyjątkiem:

- art. 1 pkt. 1 oraz art. 2, które wchodzi w życie po upływie 7 miesięcy od daty ogłoszenia;
- art. 1 pkt. 2, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od daty ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach należy do jednego z najniższych w Europie. *Ryzyko utraty życia na polskich drogach jest dwukrotnie większe niż średnia europejska w tym względzie, a ponad trzykrotnie większe niż u liderów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli w Wielkiej Brytanii, Holandii czy Szwecji. Najczęściej używanym do porównań międzynarodowych wskaźnikiem jest wskaźnik śmiertelności, wskazujący liczbę zabitych rocznie na 1 mln mieszkańców, który w Polsce w 2013r osiągnął nieakceptowaną wartość 87 zabitych. Polska jest ciągle w czołówce tej niechlubnej klasyfikacji, a w 2011r ze wskaźnikiem 110 zabitych była nawet jej liderem w UE.¹* Charakterystyczne jest przy tym, iż najliczniejsza grupa kierowców uczestniczących w wypadkach w Polsce to osoby w wieku 18-24 lata posiadające

prawo jazdy krócej niż dwa lata, przy czym od wielu lat obserwuje się tendencję wzrostową udziału tych osób jako sprawców wypadków. Z kolei w wypadkach z udziałem młodych kierowców ponad 80% zabitych są to również ludzie w wieku 18-24 lata.

Ponieważ są to osoby, które uczestniczyły w wypadkach drogowych w stosunkowo krótkim okresie czasu od dnia uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami, przyczyn tego stanu rzeczy należy upatrywać w niewłaściwie działającym systemie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Na ten system składa się kilka elementów, przy czym najbardziej kluczowe są: szkolenie i sprawdzanie kwalifikacji. W odniesieniu do procesu sprawdzania kwalifikacji należy stwierdzić, iż od wielu lat ma miejsce ciągłe doskonalenie i standaryzacja egzaminu państwowego, dlatego można przyjąć, iż słaba efektywność obecnego systemu kryje się w niewłaściwie prowadzonym szkoleniu.

Ta teza znalazła odzwierciedlenie w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 - 2020, gdzie stwierdzono, iż: „*Podjęcie wyzwania jakim jest Wizja ZERO wymaga umiejętnego, całościowego wykorzystania efektu oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego takich czynników jak: edukacja i szkolenie użytkowników dróg, ...*”. Złą sytuację dostrzegła także Najwyższa Izba Kontroli, która w październiku br. rozpoczęła kontrolę szkolenia kierowców².

Odnosząc się do całego systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami, należy stwierdzić, że dalsze zmiany w procedurach, warunkach i zasadach przeprowadzania egzaminu państwowego będą miały coraz mniejszy wpływ na poziom bezpieczeństwa. Wynika to z faktu, iż podczas egzaminu państwowego sprawdzenie wiedzy i umiejętności zawsze ma charakter losowy i wybiórczy. Tym samym istnieje duże prawdopodobieństwo, iż braki w przygotowaniu przyszłego kierowcy w trakcie szkolenia w OSK mogą nie zostać ujawnione podczas egzaminu w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

Analiza funkcjonującego od 24 lat (1989 -2014) rynku szkolenia kandydatów na kierowców jednoznacznie wskazuje, iż wbrew dotychczas obowiązującym założeniom, wolna konkurencja pomiędzy ośrodkami szkolenia oraz mechanizmy regulacji rynkowej nie doprowadziły do podniesienia poziomu usług szkoleniowych. Wręcz przeciwnie - na skutek konkurencji odbywającej się głównie w obszarze cen doszło do faktycznego obniżenia standardów szkolenia. W wielu przypadkach poziom wyznaczonych przez rynek opłat za kurs nauki jazdy, nie pokrywa kosztów szkolenia praktycznego realizowanego zgodnie z programem określonym w rozporządzeniu wydanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Złudzeniem okazało się, że panaceum na nieprawidłowości w szkoleniu może być nadzór realizowany przez starostów. Coraz bardziej skomplikowane procedury i obowiązki informacyjne doprowadziły jedynie do wzrostu kosztów prowadzonych kursów nie przekładając się przy tym bezpośrednio na eliminację nieprawidłowości lub wzrost efektywności procesu dydaktycznego.

Dostrzegł to *Resort Transportu* i postuluje - członkowie Komisji Infrastruktury, którzy *zaakceptowali postulaty strony społecznej* redukujące obowiązki informacyjne ośrodków szkolenia kierowców. *Komisyjny projekt ustawy* został ostatecznie uchwalony jako ustawa z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 970). W tym stanie rzeczy dalsze mnożenie procedur wydaje się być ślepią uliczką.

Dla zwiększenia efektywności prowadzonych kontroli celowym wydaje się być wdrożenie regulacji oraz mechanizmów aktywujących samokontrolę środowiskową np. w formie uczestnictwa przedstawicieli organizacji społecznych zrzeszających przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców w procedurach kontrolnych realizowanych przez organy nadzoru nad osk.

Konieczność obniżania kosztów prowadzonej działalności gospodarczej przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców odbija się nie tylko na samym procesie szkolenia. Ponieważ drugim cenotwórczym elementem jest - obok paliwa i amortyzacji pojazdów - koszt pracy osób prowadzących szkolenie. Aby przetrwać na rynku przedsiębiorcy zmuszeni będą zmienić formę zatrudniania instruktorów i wykładowców, lub zatrudniać mniej wykwalifikowaną kadrę a nawet pomijać szkolenie teoretyczne, które ma duży wpływ na postawy i zachowania kierowców. Umowę o pracę, która generuje stosunkowo duże koszty związane z ubezpieczeniem społecznym i obowiązkami socjalnymi, zastępuje coraz częściej umowa cywilno-prawna, z instruktorem prowadzącym działalność gospodarczą w ramach samozatrudnienia. Skutki tego stanu rzeczy to: zmniejszenie bezpieczeństwa socjalnego kadry nauczającej, możliwość „pracy” w wymiarze znacznie przekraczającym ograniczenia kodeksu pracy i tym samym zwiększenie zagrożenia wypadkami podczas procesu

nauczania, zmniejszenie wpływów do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i zmniejszenie wpływów z tytułu podatku dochodowego.

W tym stanie rzeczy zasadne jest odejście od wyłącznie rynkowej regulacji cen za uczestnictwo w kursie dla kandydatów na prawo jazdy, gdyż dzisiejszy stan prawny w tym zakresie prowadzi do sytuacji analogicznej jak w przypadku Prawa Kopernika-Greshama stanowiącego w dziedzinie ekonomii zasadę, iż: *pieniądz gorszy wypiera pieniądz lepszy*. Mając na uwadze konieczność wprowadzenia zmian w tym zakresie proponuje się w przedłożonym projekcie wprowadzenie w ustawie o kierujących pojazdami delegacji dającej możliwość określenia przez właściwego ministra wysokości opłaty za godzinę zajęć teoretycznych oraz godzinę zajęć praktycznych w zakresie uprawnień każdej kategorii prawa jazdy określonej ceną minimalną.

Należy jednocześnie umożliwić ministrowi uwzględnianie wzrostu faktycznych kosztów szkolenia w przyszłości. Minimalna stawka podlegałaby automatycznemu powiększeniu o wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Pozwoli to na elastyczne dostosowywanie poziomu cen bez konieczności kolejnych zmian ustawowych. Propozycje zawarte w projekcie nie dotyczą kursów prowadzonych w zakresie pozwolenia do kierowania tramwajem, ze względu na specyfikę podmiotów prowadzących takie szkolenie. Są to zazwyczaj spółki miejskie prowadzące szkolenie pracowników na potrzeby własne. Ponadto negatywne tendencje w zakresie BRD nie mają bezpośredniego odniesienia w stosunku do osób prowadzących pojazdy szynowe.

W przedłożonym projekcie zaproponowano przepisy przejściowe uwzględniające fakt, iż w dniu wejścia w życie ustawy będą prowadzone kursy, w których opłaty były ustalane pomiędzy ośrodkiem szkolenia kierowców a osobą szkoloną w umowie w oparciu o cenę wolnorynkową. W takim przypadku powinna obowiązywać cena wskazana w umowie.

Proponowane zmiany w ustawie o kierujących pojazdami mają na celu:

- 1) Umożliwić realizację programu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami określonego w drodze rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu.**
- 2) W sposób pośredni, ze względu na poprawę standardów szkolenia, poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego, w szczególności poprzez zmniejszenie liczby wypadków drogowych z udziałem młodych kierowców.**
- 3) Zahamować negatywną tendencję w procesie szkolenia polegającą na wykorzystywaniu przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców instruktorów i wykładowców wykonujących swoje czynności w ramach samozatrudnienia.**
- 4) Spowodować wzrost wpływów z danin publicznych (składki na ubezpieczenia społeczne i podatek dochodowy od pracowników wykonujących swoje zadania na podstawie umowy o pracę).**
- 5) Zmniejszyć koszty budżetowe związane z wypadkami, których sprawcami są młodzi kierowcy.**

Wprowadzenie minimalnych stawek cenowych w szkoleniu kandydatów na kierowców efektywnie zmobilizuje przedsiębiorców do realizacji prawnie wymaganych standardów szkolenia, a organom kontrolnym zapewni łatwe ujawnianie ewentualnych nieprawidłowości i w konsekwencji ich egzekwowanie oraz sankcjonowanie.

Wprowadzenie minimalnych stawek umożliwiłoby także podjęcie prac nad precyzyjniejszą standaryzacją procesu dydaktycznego, a następnie łatwe wdrożenie opracowanych standardów. Dzięki temu byłaby możliwość zastosowania bardziej szczegółowych i ujednoczonych wymagań w zakresie środków dydaktycznych oraz infrastruktury technicznej a także właściwej i efektywnej metodyki nauczania. Proces szkolenia powinien przebiegać w identyczny i gwarantujący wysoką jakość sposób niezależnie od wielkości ośrodka szkolenia kierowców oraz od miejsca jego położenia na terytorium Polski. Byłoby to korzystne dla kandydatów na kierowców, gdyż umożliwiłoby uzyskanie tego samego poziomu wiedzy i umiejętności w każdym legalnie funkcjonującym ośrodku szkolenia

¹ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020

² <http://www.nik.gov.pl/aktualnosci/kontrola-szkolenia-kierowcow.html>









fot. Piotr Berent i R. Stencel