

/ opracował **Roman Stencel**/

Sesja I: 27 i 29.04.2010

27.04.2010 rozpoczęło się w Sejmie procedowanie projektu **ustawy o kierujących pojazdami**.

„Na gorąco” przekazuję informacje z pierwszego posiedzenia podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia w/w projektu ustawy.

Na wstępie reprezentujący stronę rządową wiceminister **Tadeusz Jarmuziewicz** oświadczył, że popiera docierające do niego w ostatnim czasie inicjatywy strony społecznej zmierzające do likwidacji wymogu ukończenia szkolenia, przed przystąpieniem do egzaminu państwowego.

Zdaniem wiceministra, osoby zainteresowane uzyskaniem prawa jazdy, bardziej skupiają się na uzyskaniu dokumentu w postaci zaświadczenia o ukończeniu kursu, niż na zdobyciu rzetelnej wiedzy i faktycznych umiejętności koniecznych do bezpiecznego kierowania pojazdem, więc może już czas radykalnie zmienić podejście do tego zagadnienia.

Zauważył również, że OSK **zaniżają cenę**, której wysokość nie gwarantuje prowadzenia szkolenia do odpowiednim, wymaganym poziomie.

Wiceprezes Popławski później ripostował, że od ponad 10 lat domagamy się wprowadzenia ceny minimalnej, a ministerstwo jest głuche na te postulaty.

Następnie zabrał głos prezes PIGOSK **Aleksander Igielski**, który doprecyzował, że Polska Izba Gospodarcza OSK wnioskuje aby znieść wymóg ukończenia szkolenia przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu państwowego.

W przypadku uzyskania **wyniku negatywnego** tego pierwszego egzaminu, osoba **podlegałaby obligatoryjnemu szkoleniu ale tylko w OSK dysponującym poświadczeniem o spełnieniu dodatkowych wymogów!!!**

dodatkowo posiadającym rekomendację kuratora oświaty!

Wniosek poparł / a jakże / prezes KSD WORD Andrzej Szklarski

Przedstawiciele OIGOSK (**Stencel, Popławski, Kubisiak**) w obszernych wypowiedziach zdecydowanie przeciwstawili się propozycji PIGOSK.

Podkreślając, że są nią zaskoczeni oraz że tak ważna kwestia powinna być poddana konsultacjom społecznym , a nadto propozycja jest nazbyt rewolucyjna jak na kulturę i stan zmotoryzowania społeczeństwa w Polsce.

Do protestów OIGOSK dołączył się prezes PFSSK Krzysztof Szymański, który oświadczył, że konsultował to zagadnienie ze środowiskiem OSK i stwierdza, że jest ono przeciwne wprowadzaniu tak radykalnej innowacji.

W efekcie w/w dyskusji, przewodniczący obradom podkomisji nadzwyczajnej, poseł Jan Tomaka zarządził 5 min przerwy na konsultacje z członkami podkomisji / posłami/.

Po naradzie poseł Tomaka ogłosił, że wnioskodawcy mają przygotować i złożyć w DTD MI oraz w podkomisji kompleksowy pakiet proponowanych zmian, który zostanie rozpatrzony na majowym (05.05.2010) posiedzeniu podkomisji nadzwyczajnej.

29.04.2010 na wniosek prezesa Stencła przerwano procedowanie na art.21z uwagi na konieczność przedstawienia i zapoznania się z pakietem propozycji zmian autorstwa PIGOSK.

- - - - -

08.04.2010 Komisja Infrastruktury zdecydowała o wyborze i powołała 8- osobową **podkomisję nadzwyczajną** do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami / druk sejmowy 2879 /. Przewodniczącym podkomisji został poseł **Jan Tomaka**, ten sam który przewodniczył podkomisji podczas procedowania pierwszego przedłożenia projektu w **2007 R**, w którym również aktywnie uczestniczyli przedstawiciele OIGOSK.

Lp.	Nazwisko Imię	Partia	Adres biura	Telefon; e-mail
1	Jan Walenty Tomaka	PO	ul. ks. Jałowego 10 m. 3 35-010 Rzeszów woj. podkarpackie	tel. 17 862 85 97 fax 17 862 85 97 jan.tomaka@sejm.pl
2	Jacek Krupa	PO	ul. Rynek 12 32-050 Skawina woj. małopolskie	tel. (12) 276-55-27 fax (12) 276-55-27 jacek.krupa@sejm.pl
3	Monika Wielichowska	PO	ul. Rynek 16 57-400 Nowa Ruda woj. dolnośląskie	tel. (74) 872-16-03 fax (74) 872-16-03 biuroposelskie@monikawielichowska.pl monika.wielichowska@sejm.pl
4	Jacek Bogucki	PiS	ul. Jagiellońska 5A 18-200 Wysokie Mazowieckie woj. podlaskie	tel. (86) 275-07-00 fax (86) 275-07-00 jacek.bogucki@sejm.pl
5	Kazimierz Hajda	PiS	ul. Rynek 18A 34-240 Jordanów woj. małopolskie	tel. (18) 267-07-12 fax (18) 267-07-12 biuroposlahajdy@op.pl kazimierz.hajda@sejm.pl
6	Jerzy Polaczek	PiS	ul. Bytomska 92 41-940 Piekary Śląskie woj. śląskie	tel. (32) 287-15-08 fax (32) 287-15-08 jerzy.polaczek@sejm.pl
7	Józef Racki	PSL	ul. Piskorzewska 1 62-800 Kalisz woj. wielkopolskie	tel. (62) 757-75-61 fax (62) 757-75-61 jozef.racki@sejm.pl
8	Zbigniew Matuszczak	LiD	ul. Stephensona 5A 22-100 Chełm woj. lubelskie	tel. (82) 563-00-22 fax (82) 563-00-22 Zbigniew.Matuszczak@sejm.pl

Sesja II: 05 i 06.05.2010

W dniach **05-06.05.2010** odbyło się kolejne (2) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia proj ustawy o kier poj. Mimo próśb kierowanych do sekretariatu KINF nie udało się pozyskać szczegółowych propozycji PIGOSK przed posiedzeniem. Otrzymaliśmy je dopiero przy podpisywaniu listy obecności w dniu **05.05.2010**

W wystąpieniach wskazywałem, że propozycje PIGOSK zmierzają do uprzywilejowania na rynku SUPEROSK / tj. dysponujących poświadczeniem o spełnieniu dodatkowych wymogów / oraz zakładają, że DUŻE OSK znacznie lepiej szkolą kandydatów na kierowców!

Naszym zdaniem **takie założenie jest chybione**, bo nie potwierdzają tego statystyki zdawalności egzaminów państwowych. Podkreślaliśmy również, że z tą kontrowersyjną propozycją **nie utożsamia się całe środowisko OSK**, lecz tylko PIGOSK!

Podczas posiedzenia w dniu 05.05.2010 wiele osób wypowiedało się negatywnie / **M. Wroński, M. Dąbrowska-Loranc** / o propozycji dotyczącej zniesienia obowiązku odbycia szkolenia przed przystąpieniem do pierwszego egzaminu państwowego kat. B

W kontekście powyższego wiceminister **T. Jarmuziewicz** zwrócił się:

1. do strony społecznej o wyartykułowanie w dniu 06.05.2010 **jednolitej opinii środowiska OSK**, reprezentowanego przez PFSSK; PIGOSK; OIGOSK
2. do prezesa KSD WORD **A. Szklarskiego** o sporządzenie i zaprezentowanie w dniu 06.05.2010 statystyk zdawalności egzaminów uwzględniających liczby egzaminów, które bezpośrednio wskazują na wielkość OSK. Prezes Szklarski obiecał sporządzić takie statystyki z woj. Mazowieckiego.

Z uwagi na brak szczerego zainteresowania PIGOSK, nie doszło do rozmów trójstronnych / PFSSK; PIGOSK; OIGOSK /. W konsekwencji nie było możliwe wypracowanie jednolitego, wspólnego stanowiska w przedmiocie propozycji PIGOSK. Przypomnę tylko, że jedynie PFSSK i OIGOSK wypracowały **wspólne postulaty** / opublikowane na stronie www.izbaosk.eu /

które są konsekwentnie prezentowane podczas procedowania.

Przewodniczący podkomisji poseł **Jan Tomaka** po konsultacji z posłami zdecydował o spotkaniu się posłów ze stroną rządową w dniu jutrzejszym tj. 06.05.2010 godz. 13:00 przed procedowaniem, które miało się rozpocząć jutro o godz. 13:30. Zaapelował również o nadsyłanie do sekretariatu KINF wniosków i postulatów.

W hotelu przy udziale wiceprezesa PFSSK **Jurka Kociszewskiego** zredagowaliśmy kolejne wystąpienie do posłów, członków podkomisji nadzwyczajnej, które po konsultacji z prezesem PFSSK **Krzysztofem Szymańskim** zostało wysłane adresatom, treść opinii poniżej:

Polska Federacja
Stowarzyszeń Szkół Kierowców

Ogólnopolska Izba Gospodarcza
Ośrodków Szkolenia Kierowców

Warszawa 05-05-2010 R

Pan Poseł Jan Tomaka
Przewodniczący podkomisji

W związku z propozycjami zmian w projekcie ustawy o kierujących pojazdami (druk sejmowy 2879) zgłoszonymi przez PIGOSK przedstawiamy Państwu opinie i stanowisko dwóch organizacji reprezentujących znaczną większość środowiska szkoleniowców w Polsce:

- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie

Z odpowiedzialnością i troską o właściwe przygotowanie do uczestnictwa w ruchu drogowym a tym samym o bezpieczeństwo tego ruchu, wskazujemy na nieuniknione naszym zdaniem skutki wdrożenia tych propozycji:

1. Brak konieczności ukończenia szkolenia przed przystąpieniem do pierwszego egzaminu państwowego na prawo jazdy spowoduje patologiczne negatywne skutki w obszarze szkolenia objawiające się nie realizowaniem programu szkolenia np.:
 - a/ jazdy poza obszarem zabudowanym,
 - b/ jazdy w warunkach nocnych,
 - c/ odpowiedniej reakcji na zagrożenia zewnętrzne,
2. W konsekwencji ewentualnie przyjętych propozycji PIGOSK, nauka jazdy będzie realizowana wyłącznie w obszarze gdzie odbywają się jazdy po trasach egzaminacyjnych wybieranych przez egzaminatorów (najczęściej w odległości ok.20 min. od ośrodka egzaminowania) co negatywnie przełoży się na umiejętności kandydata na kierowcę. Wbrew twierdzeniom autorów propozycji bezpieczeństwo na drogach nie ulegnie poprawie, wręcz przeciwnie będzie zdecydowanie niższe. Jest realne niebezpieczeństwo, że pozytywny wynik egzaminu uzyskają osoby nieprzygotowane do samodzielnej jazdy. Statystyki wskazują, że dzisiaj ok. 32% osób zdaje egzamin kat. B za pierwszym podejściem!
3. Proponowane uregulowania stwarzają możliwość ukrywania rzeczywistego wymiaru szkolenia, skutkujące nie wykazywaniem pełnych przychodów. To z kolei spowoduje mniejsze wpływy z tytułu podatków do budżetu państwa. W obecnym stanie prawnym OSK musi wykazać przychód wynikający z programu szkolenia a sytuacja ta zmieni się niekorzystnie, gdyby zostały przyjęte proponowane zmiany.
4. Naszym zdaniem, głównym celem propozycji PIGOSK jest uprzywilejowanie pozycji na rynku wybranych OSK, dysponujących poświadczeniem spełnienia „dodatkowych wymagań”.
Takie zróżnicowanie operujących na tym samym rynku podmiotów gospodarczych stoi w jaskrawej sprzeczności z przesłanką przepisu art. 8 ustawy z 2 lipca 2004 o swobodzie działalności gospodarczej.
5. Nasze wątpliwości budzi między innymi fakt konieczności odbycia szkolenia w pełnym wymiarze po niezdanym pierwszym egzaminie w przypadku gdy osoba odbyła już szkolenie w „ośrodku spełniającym dodatkowe wymagania OSK” w pełnym wymiarze przed pierwszym egzaminem.

Podobnych spraw jest więcej, przyjechaliśmy do Warszawy w nadziei, że uda nam się wyartykułować środowiskowe opinie w sprawie ustawy.

Dyskusja w sali 106 mimo, że była burzliwa, dawała szanse na wypracowanie porozumienia.

Znamiennym w dyskusji było stwierdzenie przedstawiciela strony rządowej, min. Jarmuziewicz, że chciałby poznać wreszcie jednolite stanowisko szkoleniowców w tej sprawie.

Po raz kolejny apelujemy o rozważę, bo dywagujemy nad poważną materią, a stanowienie prawa „na kolanie” nie przystoi Państwu prawa.

Z poważaniem

Roman Stencel – prezes OIGOSK
Krzysztof Szymański – prezes PFSSK

Wysłaliśmy również do sekretariatu jak i do poszczególnych posłów statystyki zdawalności egzaminów w 2009 R z Koszalina i Zielonej Góry,
które jednoznacznie wskazują na prawidłowość mniejsza liczba egzaminów -> większa zdawalność

Następnego dnia tj. **06.05.2010** okazało się, że:

1. do sekretariatu KINF wpłynęły tylko 2 opinie:

- w/w wspólna OIGOSK-PFSSK: **NEGATYWNA**
- Europejskie Stowarzyszeni lekkich pojazdów czterokołowych EQUAL z/s w Paryżu Oddz. w Polsce: **POZYTYWNA** i domagająca się rozszerzenia propozycji o kat. pr jazdy AM; A1,A2,A, B1

2. nie przedstawiono statystyk zdawalności egzaminów, do sporządzenia których zobowiązał się prezes Szklarski,

3. nie doszło do spotkania posłów ze stroną rządową z powodu (jak wyjaśnił poseł Tomaka) braku zainteresowania spotkaniem wszystkich stron.

Przewodniczący poseł **Jan Tomaka** wskazując na powyższe oświadczył, że przystępujemy do procedowania projektu ustawy w przedłożeniu rządowym tj. **bez uwzględnienia propozycji PIGOSK**

W dniu **06.05.2010** procedowanie zakończono na **art. 32**

Dotychczasowy „urobek” odnośnie zgłoszonych postulatów:

1. transkrypcja oznaczeń kat pr jazdy B+E; C+E -> **BE, CE: postulat nie został odrzucony**, ale podkomisja nie podjęła ostatecznego stanowiska

2. art. 23 ust. 4:.... Egzamin wewnętrzny: **postulat uwzględniony częściowo**, rozszerzono o wykładowców krąg osób uprawnionych do przeprowadzenia egzaminu teoretycznego

3. art. 26 ust. 9: Ośrodek szkolenia kierowców prowadzi szkolenie wyłącznie na terenie powiatu, w którym został zgłoszony do rejestru przedsiębiorców: **postulat uwzględniony**, zaakceptowano proponowane brzmienie:

” art. 26 ust. 9 Ośrodek szkolenia kierowców prowadzi szkolenie na terenie powiatu, w którym został zgłoszony do rejestru przedsiębiorców, o którym mowa w art. 28 ust. 1. **lub na terenie powiatu sąsiedniego**. Przepisu nie stosuje się do nauki jazdy przeprowadzanej w ruchu miejskim oraz w ruchu poza obszarem zabudowanym – dla szkolenia w zakresie prawa jazdy dowolnej kategorii”

4. art. 27 ust. 1 pkt.1): Kierownik ośrodka szkolenia kierowców jest obowiązany 1) przedstawić staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców najpóźniej w następnym dniu roboczym od dnia rozpoczęcia kursu informację o terminie, czasie i miejscu, w których będą prowadzone zajęcia, wraz z listą uczestników kursu: mimo dużego zrozumienia i wsparcia Pani poseł Moniki Wielichowskiej (byłej starościny) **odrzucono postulat** skreślenia lub modyfikacji tego obowiązku!!!

5. art. 27 ust. 1 pkt.3): Kierownik ośrodka szkolenia kierowców jest obowiązany:3) przekazywać staroście, o którym mowa w pkt.1 w terminie 14 dni od dnia zakończenia kursu i wydania zaświadczenia: **odrzucono postulat** skreślenia tego obowiązku!!!
Na wniosek posła Rackiego (PSL) **dodano obowiązek zgłaszania staroście terminu przeprowadzania egzaminu wewnętrznego!!!** Za utrzymaniem tego obowiązku zdecydowanie opowiedział się przedstawiciel LOK!!!

6. art. 27 ust. 5: **Zaświadczenia**, o których mowa w ust. 3 pod-pisują: **odrzucono postulat** podpisywania zaświadczenia tylko przez kierownika OSK. Jest jednak jeszcze szansa na jego realizację, albowiem w osobistej rozmowie dyr. Bogdanowicz stwierdził, że na zgodny wniosek: PFSSK; PIGOSK; OIGOSK zaproponuje posłom autopoprawkę. Tak więc, jeżeli wniosek w tej sprawie podpisze prezes Igielski jest szansa pozytywnego załatwienia tej sprawy.

7. art. 28 ust. 2 pkt.1) lit. b): Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca: **postulat uwzględniony**, przy wydatnym wsparciu posłów M. **Wielichowskiej** oraz J. **Rackiego** zaakceptowano propozycję wykreślenia wymogu posiadania

„Punktu Obsługi Interesanta” przez każdy OSK, a więc przepis otrzymał n/w brzmienie:

art. 28 ust. 2 pkt.1) lit. b): Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który:

1) posiada infrastrukturę odpowiednią do zakresu prowadzonego szkolenia:

- a) salę wykładową,
- b) pomieszczenie biurowe ,
- c) plac manewrowy oraz
- d) pojazd przeznaczony do nauki jazdy

8. art. 28 ust. 2 pkt.2): Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia w ośrodku szkolenia kierowców co najmniej jednego instruktora: **postulat uwzględniony**, a przepis otrzymał proponowane brzmienie:

art. 28 ust. 2 pkt.2): Ośrodek szkolenia kierowców może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia w ośrodku szkolenia kierowców co najmniej jednego instruktora z **co najmniej 3 letnim doświadczeniem w szkoleniu** i posiadającego uprawnienia pozwalające na prowadzenie szkolenia w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi kategorii prawa jazdy określonej we wniosku, o którym mowa w ust. 4, lub sam jest instruktorem spełniającym takie wymogi

Reasumując, dotychczas na **14** (12 +2) zgłoszonych postulatów, podkomisja analizowała **8**, z których **4 uwzględniono**, w tym jeden częściowo!

Ponadto jak wspominam wyżej jest duża szansa na pozytywne rozpatrzenie jeszcze jednego postulatu w sprawie podpisywania zaświadczeń.

Sesja III: 19 i 20.05.2010 procedowania w Sejmie projektu ustawy o kierujących pojazdami

W dniu **19.05.2010** odbyło się kolejne (3) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o kier. poj. / druk sejmowy nr 2879/.

Z uwagi na nieobecność posła Tomaki spowodowaną powodzią w podkarpackim, obradom przewodniczył poseł **Jacek Krupa** (PO, Skawina) <http://www.jacekkrupa.pl/>

Z powodu nieobecności przewodniczącego Tomaki ponadto odwołano obrady podkomisji zaplanowane w dniu następnym tj 20.05.2010.

„Urobek” procedowania w dniu **19.05.2010**

1. **zaakceptowano propozycję** OIGOSK - PFSSK zm. brzmienia art. 33 { pkt VII postulatów }.

W konsekwencji dla rozszerzenie uprawnień instruktora nauki jazdy kat. innych niż A i B będzie wymagane udokumentowanie **2 letniego doświadczenia zawodowego instruktora kat. B**, patrz poniższe brzmienie art. 33 ust.1 pkt.2

Art. 33 ust.1 pkt.2): Instruktorem jest osoba, która posiada prawo jazdy kategorii B co najmniej przez okres 3 lat w odniesieniu do uprawnień kat. B oraz prawo jazdy kategorii odpowiedniej do zakresu prowadzonych zajęć co najmniej przez okres roku i udokumentowane, co najmniej dwuletnie doświadczenie zawodowe instruktora kat. B w odniesieniu do uprawnień na pozostałe kategorie prawa jazdy – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi. wymogu udokumentowania doświadczenia zawodowego instruktora nie stosuje się do uprawnień kat. A.

2. w art. 35 ust.1 prezes Igielski zaproponował dodanie pkt. 5 o brzmieniu: "**zatrudniający pełnomocnika ds. dydaktycznych**". Uzasadniając niezbędnością dla właściwego przebiegu szkolenia dysponowania przez **SUPEROSK** osobą o wyższym wykształceniu dydaktycznym oraz co najmniej 3 letnim doświadczeniu zawodowym. Poseł Bogucki (PiS) oświadczył, że gdyby osoba o takim wykształceniu miała prowadzić zajęcia, to akceptowałby propozycję, ale nie widzi potrzeby ustanawiania pełnomocnika. Na razie zgłoszona propozycja pozostała otwartą, a strona rządowa ma się do niej szczegółowo odnieść

3. przy zdecydowanym **sprzeciwie PIGOSK** oraz **LOK** podkomisja **odrzucała propozycję OIGOSK - PFSSK** zm. brzmienia art. 37 ust.1 pkt.2 { pkt VIII postulatów: organizowanie warsztatów przez organizacje społeczne o zasięgu ogólnopolskim }, tak jak i poniższe propozycje ODTJ i KSD WORD:
Przedstawiciel **ODTJ** – zaproponował aby te ośrodki organizowały coroczne warsztaty doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców.

Przedstawiciel **KSD WORD** p. T. Matuszewski – zaproponował aby WORD-y organizowały coroczne warsztaty doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców

W konsekwencji coroczne warsztaty doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców **będą organizowane przez SUPEROSK**

4. dyr. WORD Bielsko Biala p. **Edward Płonka** , reprezentujący **KSD WORD** stwierdził i oświadczył, że z uwagi na fakt zamrożenia od 5 lat ceny egzaminów oraz niż demograficzny objawiające się znaczącym spadkiem liczby egzaminów i wpływów –**WORD-ów nie stać na nieodpłatne szkolenie uczniów na karty rowerowe** / patrz art. 40 ust.2 projektu!
Reprezentanci środowiska OSK zadeklarowali, że będą takie szkolenia prowadzić nieodpłatnie

5. z uwagi na fakultatywne sformułowanie w art. 40 ust.2 „Dyrektor szkoły może zawrzeć porozumienie z...” postowie obawiają się, problemów z realizacją takiego zapisu, dlatego **zdecydowano aby strona rządowa zaproponowała nowe brzmienie rozdz. 7** na następnym posiedzeniu podkomisji

6. przedstawiciel KSD WORD p. **Tomasz Matuszewski** – w celu wzmocnienia i poprawy efektywności kontroli OSK, zaproponował aby **starostowie mogli zlecać przeprowadzanie kontroli OSK – INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO**. Przedstawiciel ITD stwierdził, że z uwagi na kompetencje ustawowe, wiedzę i umiejętności inspektorów ITD, a przede wszystkim ogrom zadań ustawowych wobec małej liczebności inspektorów – propozycja, aktualnie nie jest możliwa do zrealizowania. Wobec powyższego **p. Matuszewski zaproponował**, że starostów przy kontrolowaniu OSK **mogą wesprzeć odpłatnie WORD-y**. Prezes **Igielski stanowczo sprzeciwił się propozycji kontrolowania OSK przez WORD-y**. Dyr. Bogdanowicz wskazał, że WORD-y i OSK **są konkurentami na rynku** szkolenia kierowców wykonujących transport drogowy. Dlatego propozycja wymaga gruntownego przemyślenia. Na co p. Matuszewski zareagował oświadczeniem, że pomoc przy kontrolowaniu OSK mogłyby oferować tylko te WORD-y, które nie prowadzą konkurencyjnych wobec OSK szkoleń.

Wobec takich dywagacji postowie **zdecydowali aby strona rządowa przedstawiła nowe brzmienie całego rozdz. 8** traktującego o nadzorze nad OSK

7. procedowanie w dniu 19.05.2010 **zakończono na art. 50**

W dniu **18 maja 2010 r** w godz. 14:00 – 17:00 w siedzibie WORD Warszawa przy ul. Odlewniczej 8 odbyło się **z mojej inicjatywy** spotkanie robocze z przedstawicielami organizacji środowiskowych tj. PFSSK; PIGOSK; OIGOSK i KSD WORD **najaktywniej uczestniczących w procedowaniu obu przedłożeń** (2007r i 2010 r) rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami

W spotkaniu uczestniczyli :

-**Andrzej Szklarski** – prezes Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD

-Tomasz Matuszewski – pełnomocnik dyr. WORD Warszawa

- **Krzysztof Szymański** –prezes PFSSK

-Wojciech Szemetyło – wiceprezes PFSSK

-Wojciech Góra- wiceprezes PIGOSK

-**Roman Stencel**- prezes OIGOSK

-Zbigniew Popławski-wiceprezes OIGOSK

Podczas spotkania omówione były postulaty środowisk szkoleniowych złożone przewodniczącemu Podkomisji Posłowi J. Tomace, a **głównym jego celem było** wyartykułowanie obszarów projektu ustawy, co do których **uczestnicy spotkania są zgodni, i które powinny być zgłaszane podczas procedowania jako jednolite, wspólne stanowisko strony społecznej**, o które apelował wiceminister **A. Jarmuziewicz**

Dyskutowano głównie w następujących obszarach :

1. **samochody do egzaminu państwowego** oraz formy ich zakupu

[*KSD WORD konsekwentnie upiera się przy propozycji zakupu w formie **konsorcjum z OSK** i nie dopuszcza alternatywnych możliwości. Koncepcję tą wspierają PFSSK i PIGOSK. Natomiast OIGOSK proponuje bardziej elastyczne podejście, a mianowicie oprócz KONSORCJUM stworzyć możliwość egzaminowania pojazdem w dyspozycji osoby egzaminowanej. Argumentujemy, że dzisiaj konsorcjum jest tylko hasłem, kwestie szczegółowe miałyby być określone w stosownym rozporządzeniu. Uważamy, że przyjęte regulacje szczegółowe mogą nie uwzględniać w oczekiwany sposób interesów OSK i w konsekwencji wdrożenie KONSORCJUM umocni pozycję WORD-ów.*

*Przede wszystkim wskazujemy ponadto , że konsorcjum nie wyeliminuje dolegliwego, bo kosztownego dla OSK zjawiska nieoczekiwanej konieczności zmiany floty pojazdów szkoleniowych. Albowiem koncepcja KONSORCJUM zakłada zakupy pojazdów do egzaminowania nie później niż **co 4 lata***

2. **podniesienia wymogów dla kandydatów na instruktorów** [osiągnięto pełną zgodność]

3. **publikowanie rankingu zdawalności egzaminów państwowych** jako instrumentu oceny jakości i efektywności pracy OSK i instruktorów

[*w przekonaniu prezesa Szklarskiego takie publikacje eliminowałyby „słabe” OSK, naszym zdaniem nie uzyska się zakładanego efektu z uwagi na fakt, że o wyborze OSK decyduje głównie niska cena, a ponadto statystyki zdawalności egzaminów choćby „za pierwszym podejściem” są w środowisku postrzegane jako kontrowersyjne, niekiedy nawet bardzo]*

4. szkolenia instruktorów w ramach corocznych warsztatów doskonalenia zawodowego.

[PFSSK z OIGOS zaproponowały aby coroczne 3 dniowe warsztaty doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców były organizowane przez Ogólnopolskie organizacje społeczne zrzeszające instruktorów i podmioty prowadzące OSK – propozycję uzyskała aprobatę KSD WORD]

- - - - -

Sesja IV: 09 i 10.06.2010 procedowania w Sejmie projektu ustawy o kierujących pojazdami

09.05.2010 rozpoczęło się kolejne (4) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o kier. poj. / druk sejmowy nr 2879/.

Obrady prowadził przewodniczący podkomisji poseł **Jan Tomaka**

Procedowanie wznowiono od analizy treści art. 51, a zakończono w dniu 10.06.2010 na art. 79

I. Art. 51 ust.2 Część **praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań** jedynie, w przypadku gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników WORD z/s we Wrocławiu / OZZP WORD / p. **Mariusz Olko** zaproponował zmianę: Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku gdy „ zachowanie osoby egzaminowanej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym”...

Po dyskusji pozostawiono ten przepis jak w przedłożeniu rządowym.

II. Żywiołową, burzliwą i liczną dyskusję wzbudził n/w przepis:

Art. 52. 1. Praktyczna część egzaminu państwowego w za-kresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi jest prowadzona **pojazdem pozostającym w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.**

1. **Prezes i wiceprezes OIGOSK** uzasadnili i zaproponowali następujące brzmienie:

Art. 52 ust. 1 Praktyczna część egzaminu państwowego w za-kresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi jest prowadzona pojazdem pozostającym w dyspozycji:

- 1) wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego
- 2) **osoby egzaminowanej na jej wniosek i koszt**

2. Prezes KSD WORD **Andrzej Szklarski** sprzeciwił się w/w propozycji OIGOSK i zaproponował KONSORCJUM z OSK na zasadzie dobrowolności - jako nową formę zakupu pojazdów do egzaminowania

3. Prezes PFSSK **Krzysztof Szymański** bezwarunkowo poparł koncepcję KONSORCJUM

4. Prezes OIGOSK **Aleksander Igielski** poparł koncepcję KONSORCJUM z zastrzeżeniem iż wcześniej uzgodniono, że konsorcjum ma być tworzone z organizacjami skupiającymi właścicieli OSK, a nie bezpośrednio z przedsiębiorcami

5. **Posłowie** w wypowiedziach prezentowali obawy co do zgodności z Konstytucją, ustawą o swobodzie działalności gospodarczej formuły KONSORCJUM, które może być postrzegane jako swoiste „przymuszanie” przedsiębiorców prowadzących OSK do przystępowania do niego i różnicowanie ich sytuacji rynkowej.

Ostatecznie pozostawiono brzmienie art. 52 ust.1 jak w przedłożeniu rządowym.

Tak więc, w tej tak bulwersującej środowisko OSK dziedzinie, niestety póki co mamy „**status quo**”.

Sprawa ta jest kolejnym przykładem na to, jak bardzo „**pkt. widzenia zależy od miejsca siedzenia**”.

W 2007R p. Tomaka był posłem opozycji, a dzisiaj jest posłem formacji rządzącej.

W okolicznościach nie uwzględniania wielu racjonalnych postulatów strony społecznej i bezkrytyczne akceptowanie stanowiska strony rządowej podczas procedowania - jakoś trudno dostrzec rozdzielność Władzy Ustawodawczej od Władzy Wykonawczej.

III. OIGOSK proponowała **istotne zmiany w dziedzinie rejestrowania przebiegu egzaminów** tj. w art. 53 polegające na dopuszczeniu możliwości nagrywania egzaminów innych niż kat. B prawa jazdy oraz odpłatnego udostępniania na wniosek osoby egzaminowanej nagrania przebiegu jej egzaminu:

Art. 53. 1. Przebieg praktycznej części egzaminu państwowego w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B jest rejestrowany za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku.

2. Zapis z praktycznej części egzaminu przechowuje się przez okres 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu.

3. W przypadku gdy osoba składająca egzamin złożyła skargę na jego przebieg lub warunki, w jakich był przeprowadzany, zapis jest przechowywany do czasu zakończenia postępowania wyjaśniającego.

4. Dopuszcza się rejestrowanie przebiegu praktycznej części egzaminu innych niż B kategorii prawa jazdy za pomocą urządzenia, o którym mowa w ust.1.
5. Na wniosek osoby egzaminowanej zarejestrowany przebieg jej egzaminu udostępnia się na nośniku elektronicznym, za opłatą. Opłatę ustala dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć kwoty 20 zł.
6. Przepisów ust. 1 – 3 nie stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5, jeżeli egzamin jest przeprowadzany pojazdem:
 - 1) osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia;
 - 2) bez pedału sprzęgła, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.
7. Na pisemny wniosek osoby, o której mowa w ust. 4 pkt 1, egzamin przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, w którym przeprowadzany jest egzamin.

Propozycji stanowczo sprzeciwili się przedstawiciele KSD WORD oraz reprezentujący stronę rządową dyr. Bogdanowicz, a **pozostałe organizacje środowiska OSK nie wsparły tego postulatu, w konsekwencji pozostawiono brzmienie art. 53 jak w przedłożeniu rządowym czyli bez w/w ust. 4 i 5**

IV. Następnego dnia tj. 10.06.2010 OIGOSK między innymi proponowała aby **skargi na przebieg egzaminu włączyć do** pakietu instrumentów mobilizujących do podnoszenia jakości i obiektywności egzaminowania. Dla osiągnięcia tego efektu niezbędnym jest aby o skargach na przebieg egzaminu **rozstrzygano w drodze decyzji administracyjnej**. Ponadto wskazywaliśmy, że taki tryb stwarzałby instancyjność postępowania skargowego, a egzaminatorom możliwość występowania w sprawie w charakterze strony. Dotychczas ze względu na słabe umocowanie prawne skarg (Dział VIII kpa) i brak możliwości „wzruszenia” odpowiedzi organu na skargę – ich liczba jest znikoma i maleje (statystycznie średnio w okresie 3 lat [2007-2009] zarejestrowano tylko **6,65** skarg na **10 000** egzaminów!).

Zbierane od 2007R dane liczbowe dotyczące skarg złożonych w 49 WORD-ch opublikowano na stronie internetowej www.izbaosk.eu

Ponadto postulowaliśmy o wykreślenie w ust.1 wyrazu „ustawy”, co skutkowałoby możliwością unieważnienia egzaminu prowadzonego np. niezgodnie z przepisami rozporządzenia

Zaproponowaliśmy następujące brzmienie art. 69

Art. 69. 1. Marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej, unieważnia egzamin pań-stwowy, jeżeli:

- 1) egzaminowi została poddana osoba, o której mowa w art. 49 ust. 2;
 - 2) był przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik.
2. Marszałek województwa unieważnia egzamin państwowo:
- 1) z urzędu;
 - 2) na wniosek dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, o którym mowa w art. 65 ust. 3 pkt 1.
 - 3) na wniosek zamieszczony w skardze, o której mowa w art. 65 ust.1. (propozycja)
3. Unieważniony egzamin przeprowadza się ponownie na koszt wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Niestety w/w racjonalna i szczegółowa argumentacja nie znalazła uznania wśród posłów i **w okolicznościach braku poparcia PFSSK i PIGOSK** czy innych organizacji strony społecznej oraz przy sprzeciwie KSD WORD **pozostawiono brzmienie art. 69 jak w przedłożeniu rządowym**

- - - - -
Sesja V: 22 , 23 i 24.06.2010 procedowania w Sejmie projektu ustawy o kierujących pojazdami. **22.06.2010** rozpoczęło się kolejne (5) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o kier poj. / druk sejmowy nr 2879/.

Obrady prowadził przewodniczący podkomisji poseł **Jan Tomaka**

24.06.2010: Procedowanie wznowiono od analizy treści art. 80, a zakończono na art. **110 pkt. 14**

Wkrótce po rozpoczęciu obrad przewodniczący J. Tomaka, zakomunikował o obecności p. poseł **Beaty Bublewicz** przewodniczącej

Parlamentarnego zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego:

1. Bublewicz Beata /PO/ - przewodnicząca
2. Kowalski Bogusław /PiS/ - wiceprzewodniczący
3. Pawlak Mirosław /PSL/ - wiceprzewodniczący

4. Szczerba Michał /PO/ - wiceprzewodniczący
5. Szydłowska Bożena /PO/ - sekretarz
6. Galla Ryszard /niez./
7. Konwiński Zbigniew /PO/
8. Lamczyk Stanisław /PO/
9. Maliszewski Mirosław /PSL/
10. Neumann Sławomir /PO/
11. Piechociński Janusz /PSL/
12. Poncyłjusz Paweł /PiS/
13. **Racki Józef** /PSL/ członek podkomisji nadzwyczajnej
14. Religa Jan /PiS/
15. Smolarz Tomasz /PO/
16. Urbaniak Jarosław /PO/
17. Van der Coghen Piotr /PO/
18. **Wielichowska Monika** /PO/ członek podkomisji nadzwyczajnej
19. Wojtkiewicz Michał /PiS/
20. Żmijan Stanisław /PO/

p. poseł Beata Bublewicz zaprezentowała uzasadnienie zgłaszanych zmian, a pisemne propozycje poprawek do projektu ustawy złożyła na ręce przewodniczącego.

Główne tezy propozycji zespołu parlamentarnego, to:

1. Kurs rozszerzony o **jazdy z osoba towarzyszącą** w zakresie kat. **B** pr. jazdy
2. Wprowadzenia **szkolenia na kartę rowerową w ramach obowiązku szkolnego**
3. **Dozwalanie kierowców w okresie próbnym** / 2 lata / tj. pomiędzy 4-8 miesiącem licząc od dnia otrzymania po raz pierwszy pr. jazdy kat: **A1, A2, A, B1, B:**

a) kierowca jest obowiązany odbyć w WORD kurs dokształcający w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym / 6 godz. psycholog, policjant/

b) praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym realizowane na płycie poślizgowej i mające na celu uzmysłowienie "młodemu" kierowcy zachowanie pojazdu i skutki wprowadzenia go w poślizg

Przypominam, że postulaty Parlamentarnego zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego:

stanowią „odgrzewane kotlety” bo dokładnie zawierają propozycje z przedłożenia projektu w 2007 R.

Jako OIGOSK, **nie przeciwstawiamy się** propozycjom szkolenia 16 – latka w ramach kursu rozszerzonego!

Natomiast ze względu dużego prawdopodobieństwa ukształtowania w młodym kierowcy - przeświadczenia o wysokich umiejętnościach jazdy, po treningach w warunkach ekstremalnych, do problematyki praktycznego szkolenia w ODTJ w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, na dzisiaj nie zajmujemy stanowiska.

Zagrożeniem dla środowiska OSK jest, że ODTJ-y będą również szkolić kandydatów na kierowców!

Jednak uwzględniając hipotetycznie i realnie, perspektywicznie liczbę ODTJ ok. 50 – konkurencja ODTJ na tym rynku nie powinna skutkować szczególnie negatywnymi perturbacjami, w odniesieniu do bieżących problemów aktualnie funkcjonujących na rynku OSK.

- - - - -

Sesja VI: 07 i 08.07.2010 procedowania w Sejmie projektu ustawy o kierujących pojazdami.

07.07.2010 rozpoczęło się kolejne (6) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o kier. poj. / druk sejmowy nr 2879/.

Obrady prowadził przewodniczący podkomisji poseł **Jan Tomaka**

07.07.2010: Przewodniczący Tomaka poinformował, że do komisji wpłynęły propozycje grupy ekspertów (M. Wroński, przedstawiciele ODTJ, KSD WORD) odnoszące się do art.110 pkt.15 projektu ustawy i polegające na:

1. **przeniesieniu przepisów o ODTJ-ach** z ustawy o transporcie drogowym do ustawy o kierujących pojazdami
2. **zróznicowaniu ODTJ** na: podstawowe i wyższego stopnia
3. **zmianie wymogów** dla ODTJ-ów oraz instruktorów techniki jazdy
4. **masowych szkoleń** w okresie próbnym, pomiędzy **4 a 8 miesiącem** od otrzymania po raz pierwszy prawa jazdy kat. A1, A2, A, B1, B:

a) **2h** kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzonego przez **WORD**

b) **1h** praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń ruchu drogowego prowadzonego przez **ODTJ**

Przewodniczący zapytał czy wszyscy uczestnicy procedowania otrzymali zgłoszone propozycje.
Na to prezes KSD WORD **A. Szklarski** odp. że niestety nie.

Poseł Tomaka zirytował się wskazując, że procedowanie obecnego przedłożenia trwa od kwietnia br, a uwzględniając przedłożenie z 2007 r, oświadczył, że zaskakiwanie komisji tak głębokimi ingerencjami w projekt jest nieodpowiedzialne i w konsekwencji może zagrozić planom zakończenia procedowania oraz procesu legislacyjnego w Parlamencie jeszcze w 2010R!

Procedowanie wznowiono od analizy treści **art. 88** traktującym o okresie próbnym w przedłożeniu Parlamentarnego Zespołu ds. BRD (pos. B. Bublewicz), a zakończono w dniu 08.07.2010 na **art. 121**.

Przyjęto:

art. 88

1. Okres próbny ma dotyczyć tylko osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B i będzie trwać trwa 2 lata, licząc od dnia, w którym został jej wydany ten dokument oraz może być przedłużany jeżeli wystąpią określone okoliczności nie przestrzegania prawa czy naruszania przepisów
2. W okresie próbnym między 4 a 8 miesiącem, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy kierowca jest obowiązany:
 - a) odbyć 2 godz. **kurs doształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego** prowadzony przez WORD i obejmujący: przedstawienie czynników mających wpływ na BRD, problematyki wypadków drogowych, psychologicznych aspektów uczestnictwa w ruchu drogowym
 - b) odbyć 1 godz. **praktycznego szkolenia zakresie zagrożeń** prowadzone przez ODTJ przy użyciu pojazdu lub symulatora i ma na celu uświadomienie osobie szkolnej niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków prędkości oraz kształtowania postawy defensywnej u osoby szkolnej:
 - c) kierować wyłącznie pojazdem oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego – przez pierwsze 8 miesięcy tego okresu
3. W okresie próbnym przed upływem 8 miesiąca, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, kierującemu zabrania się:
 - a. przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym i 80 km/h poza obszarem zabudowanym
 - b. kierowania pojazdem nie oznakowanym w sposób, o którym mowa w pkt.2 lit. c
 - c. podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy
 - d. osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem, określonym dla prawa jazdy kat. B
4. przepisy pkt. 3 lit c i d nie dotyczą osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną, określonych w przepisach ustawy o transporcie drogowym

Następnego dnia tj. 08.07.2010 procedowanie rozpoczętą od analizy propozycji zmian w art. 110 pkt.15 /masowe szkolenia w okresie próbnym /

Przedstawiciele OSK / jako jedyni / wskazywali na różnego rodzaju negatywne konsekwencje takich masowych szkoleń oraz na wzrost kosztu uzyskania prawa jazdy. W odpowiedzi usłyszeli " bezpieczeństwo kosztuje!"
Posłowie zdecydowali o przeniesieniu do procedowanego projektu ustawy przepisów o ODTJ-ach i które zostały opisane w dodanym rozdziale 16a

Art. 105a 1. Szkolenie praktyczne osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym jest prowadzone w:

- 1) ośrodka doskonalenia jazdy **stopnia podstawowego** – w zakresie:
 - a) doskonalenia techniki jazdy kierowców posiadających prawo jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B lub BE
 - b) prowadzenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym
 - 2) ośrodka doskonalenia jazdy **stopnia wyższego** – w zakresie:
 - a) określonym w pkt.1
 - b) doskonalenia techniki jazdy kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D lub DE
 - c) prowadzenia kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi, o których mowa w art. 100 ust.1 pkt.1
 - d) prowadzenia zajęć z jazdy w warunkach specjalnych dla osób odbywających kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną
 - e) prowadzenia kursu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy
2. Zajęcia, o których mowa w ust.1 pkt.2 lit. d mogą być prowadzone z osobami nie posiadającymi uprawnień do kierowania pojazdem, o ile osoba prowadząca zajęcia posiada uprawnienia instruktora nauki jazdy lub techniki jazdy.
3. Zajęcia, o których mowa w ust.1 pkt.1 lit. b oraz pkt.2 lit. c i d są prowadzone pojazdami wymaganymi dla tego rodzaju zajęć.

Przedstawiciel Stowarzyszenia KIEROWCA.PL kol. Rafał Matuszak przy aprobacie przedstawicieli OSK postulował aby dopuścić możliwość prowadzenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym na symulatorze. Przewodniczący Tomaka obiecał uwzględnić ten postulat

Art. 105c 2. Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada
 - a) infrastrukturę techniczną,
 - b) pojazdy odpowiednie do prowadzenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym,
 - c) warunki lokalowe i wyposażenie dydaktyczne- pozwalające na bezpieczne i zgodne z wymaganymi warunkami prowadzenie zajęć;
- 2) zapewnia prowadzenie zajęć przez instruktorów techniki jazdy
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub wiarygodności dokumentów...

art. 105f 2. Instruktorem techniki jazdy jest osoba, która:

- 1) posiada co najmniej wykształcenie średnie;
- 2) posiada co najmniej przez okres 3 lat prawo jazdy kategorii B oraz co najmniej przez okres roku prawo jazdy kategorii odpowiedniej do zakresu prowadzonych zajęć – dotyczy to instruktorów osób ubiegających się o wydanie prawa jazdy lub pozwolenia wojskowego;
- 3) posiada ważne orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności instruktora;
- 4) posiada ważne orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania czynności instruktora;
- 5) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu za:
 - a) przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji,
 - b) przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej,
 - c) przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów,
 - d) prowadzenie pojazdu w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie po użyciu innego podobnie działającego środka,
 - e) przestępstwo przeciwko zdrowiu i życiu lub
 - f) przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajności;
- 6) ukończyła kurs dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy
- 7) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych przed komisją egzaminacyjną powołaną przez wojewodę;
- 8) została wpisana do ewidencji instruktorów techniki jazdy.

Postulowałem, aby utrzymać dotychczasowy wymóg dla instruktora techniki jazdy, posiadania uprawnień instruktora nauki jazdy oraz dodatkowo zwiększyć wymóg o udokumentowanie 2 letnie doświadczenie instruktora nauki jazdy. Niestety postulat nie znalazł poparcia, a przedstawiciele KSD WORD wskazywali, że taki wymóg byłby tylko dodatkowym utrudnieniem / koszt kursu / dla poszukujących pracy egzaminatorów!

Powyższe wskazuje, że lobbing ODTJ-ów okazał się skuteczny i póki co, pod populistycznym hasłem poprawy BRD - „klepnięto” wykreowanie kolejnego, tym razem masowego źródła finansowania, w tym i ODTJ-ów stopnia podstawowego, które wkrótce pewnie i powstaną przy niektórych WORD-ach.

Jak wspominałem na wstępie, aktualnie zakończono procedowanie w tzw. pierwszym obiegu.

Na VII sesji zaplanowanej w dniach **21, 22, 23 lipca 2010 r** będzie realizowane tzw. II czytanie bez długich dyskusji - przewodniczący Tomaka zaapelował aby przygotować konkretne poprawki na piśmie, które będą głosowane przez członków podkomisji.

Poinformował również, że jego zamiarem jest przedstawienie urobku procedowania całej Komisji Infrastruktury na posiedzeniu jeszcze przed przerwą wakacyjną tj. w dniach **5, 6 sierpnia 2010 r**

Jeżeli plany przewodniczącego Tomaki zostaną zrealizowane, to procedury legislacyjne rzeczywiście mogą zakończyć się pod koniec 2010R i w takiej sytuacji ustawa będzie obowiązywać od początku 2012R / po rocznym okresie wakacyjnym legis /.

Tempo imponujące, jednak w mojej ocenie nie bez szkody dla poprawnej merytoryczności.

Okres próbny ma dotyczyć tylko najliczebniejszej grupy kierowców tj. **kat. B**.

Wnioskodawcy proponowali objąć okresem próbnym również kat. motocyklowe A1, A2, A oraz B1. Jednak przewodniczący **Tomaka** sięgając do pierwotnego przedłożenia rządowego z 2007R stwierdził ,że wtedy rząd proponował tylko kat. B

Uwzględniając, że w aktualnym przedłożeniu również rząd proponuje okres próbny tylko dla kat. B - postawie **zdecydowali o ograniczeniu** proponowanych zmian w tym zakresie tylko do kat. B

Ta sprawa jest kolejnym przykładem na to, jak bardzo okres próbny ma „poprawić” bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Kiedy na drogach od lat obserwujemy nieodpowiedzialne zachowania młodych kierowców motocykli, a ich brawura często kończy się tragicznymi wypadkami.

Prawda oczywiście jest prozaiczna, bo tak naprawdę chodzi o „kasę” .

Roczna liczba wydawanych praw jazdy kat: **A1, A2, A** oraz **B1** jest znikoma w stosunku do masówki tj. kat. B

Wobec niewielkiej liczby potencjalnie zobowiązanych do odbycia szkolenia praktycznego w tych kat. z zagrożeń w ruchu drogowym – okres zwrotu nakładów inwestycyjnych poczynionych w tej dziedzinie byłby długi, skutkujący małą rentownością!

Dane statystyczne dotyczące liczby egzaminów, ich zdawalności i szacowanej liczby wydawanych po raz pierwszy praw jazdy kat. B prezentuję w poniższej tabeli.

Uwzględniając aktualną sytuację kryzysową / istotnie mniejsze zainteresowanie kursami pr jazdy / założyłem w **2012R** liczbę pr jazdy kat. B na poziomie roku 2009.

Wg. przedstawicieli ODTJ-ów cena 1h szkolenia praktycznego z zagrożeń w ruch drogowym kat. B , to kwota ok. 200 zł.

Wychodzi, że **roczna wartość tego rynku tj. prowadzonych w ODTJ-ach masowych praktycznych szkoleń** w okresie próbnym pomiędzy 4 a 8 miesiącem od wydania po raz pierwszy pr. jazdy kat. B będzie stanowić kwotę **160 – 200 mln** PLN

	2007R	2008R	2009R	2012R
L. egzaminów	1 690 708	2 137 899	2 436 187	
% zdawalności	32,74%	32,06%	30,97%	
L. wydanych po raz pierwszy praw jazdy	554 000	686 000	755 000	800 000
dynamika wzrostu L. pr jazdy		123,83%	110,06%	
Sumaryczna wartość rocznego praktycznego szkolenia 1h kat. B w ODTJ				160 000 000 zł

Zakładając, że powstanie ok. 50 ODTJ-ów, na każdego z nich przypadnie z w/w „tortu” rocznie ok. **4 mln PLN**, a miesięcznie **350 000– 400 000 PLN**

Uwzględniając, że **ODTJ-y wyższego stopnia** uzyskają jeszcze wpływy ze szkoleń z kwalifikacji wstępnych, a wszystkie z dobrowolnych szkoleń komercyjnych / flotowych/

Ustawa zapewni wszystkim / aczkolwiek nielicznym / przedsiębiorcom prowadzącym ODTJ-y **niewyczerpywane źródło przychodu i beztrioskie funkcjonowanie**.

Biorąc pod uwagę, że **WORD-y** będą prowadzić kursy doszkalać w okresie próbnym pomiędzy 4 a 8 miesiącem od wydania po raz pierwszy pr jazdy kat. B

tej samej w/w grupy osób o wymiarze 2 godz. i cenie ok. 100 zł łatwo obliczyć, że roczne przychody WORD-ów z tego tytułu będą stanowiąc 50% przychodów ODTJ-ów tj: rocznie ok. **2 mln PLN**, a miesięcznie **170 000 – 200 000 PLN**.

Część WORD-ów zamierza utworzyć **ODTJ stopnia podstawowego**, w konsekwencji taki WORD uzyska jeszcze dodatkowy przychód w wysokości wyliczonej dla ODTJ /miesięcznie 350 – 400 tyś PLN / W okolicznościach stałych i niewyczerpywanych źródeł finansowania po wejściu ustawy w życie / w **2012R / dobra kondycja i stabilność finansowa WORD-ów będzie zagwarantowana!**

O to właśnie toczy się „gra”!

Na dzisiaj lobbing ten wydaje się być nadzwyczaj skuteczny, bo uzyskano akceptację posłów z podkomisji nadzwyczajnej dla regulacji ustawy gwarantujących w/w i wyliczone źródła stabilnego finansowania wysiłkiem społeczeństwa oczywiście.

Sesja VII: 20 i 22.07.2010 procedowania w Sejmie projektu ustawy o kierujących pojazdami.

20.07.2010 rozpoczęło się kolejne (7) posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektu ustawy o kier. poj..

Obrady prowadził przewodniczący podkomisji poseł **Jan Tomaka**

20.07.2010: Przewodniczący Tomaka poinformował, że do komisji wpłynęły liczne propozycje poprawek od strony rządowej oraz społecznej.

Przewodniczący zaapelował o ograniczenie dyskusji, a skoncentrowanie się na konkretnych poprawkach i rozpoczął czytanie projektu od art. 1 w tzw. II obiegu.

I. Art.3 Wniosek p. **Macieja Wrońskiego** o przyjęcie poprawki zgłoszonej przez p. poseł Bublewicz, a dotyczącej rozszerzenia pojęcia kierującego pojazdem o jazdy z osobą towarzyszącą – przewodniczący Tomaka skwitował oświadczeniem, iż **posłowie zdecydowali nie rozpatrywać poprawek mających na celu wprowadzenie do ustawy możliwości szkolenia w ramach kursu rozszerzonego o jazdy z osobą towarzyszącą.**

II. Generalnie wszystkie jednostki redakcyjne dotyczące szkolenia, egzaminowania i wydawania praw jazdy strona rządowa uzupełniła o **motorowery.**

III. Art.6 posłowie przy sprzeciwie strony rządowej **nie zaakceptowali poprawki** OIGOSK (pkt. I) polegającej na usunięciu znaku „+” z oznaczeń kategorii praw jazdy **C+E -> CE**

Mimo że w dyrektywie 126/2000/WE jak i we wspólnotowym wzorcu prawa jazdy - oznaczenia poszczególnych kategorii nie zawierają znaku „+”

IV. Zaakceptowano poniższą poprawkę wspólną PFSSK; PIGOSK; OIGOSK (pkt. D):

Art. 23 ust.4 Egzamin wewnętrzny jest przeprowadzany odpowiednio po ukończeniu zajęć, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3 lub ust.3 przez instruktora lub wykładowcę, **wyznaczonych przez kierownika podmiotu** prowadzącego szkolenie. Wykładowca przeprowadza wyłącznie teoretyczny egzamin wewnętrzny.

V. Zaakceptowano poniższą poprawkę OIGOSK (pkt. II) w Art. 26 ust. 9 i 10:

9. Ośrodek szkolenia kierowców prowadzi szkolenie na terenie powiatu, w którym został zgłoszony do rejestru przedsiębiorców, o którym mowa w art. 28 ust. 1. oraz **na terenie powiatu sąsiedniego.**

10. Przepisu ust. 9 nie stosuje się do:

- 1) nauki jazdy przeprowadzanej w ruchu miejskim oraz w ruchu poza obszarem zabudowanym – dla szkolenia w zakresie uzyskiwania uprawnień do prowadzenia motoroweru lub pojazdu silnikowego dowolnej kategorii prawa jazdy;
- 2) nauki jazdy przeprowadzanej na placu manewrowym – dla szkolenia w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E.

VI. Wobec sprzeciwu dyr. Bogdanowicza, **posłowie odrzucili poprawkę** OIGOSK (pkt. III) dotyczącą i polegającą przynajmniej na skreśleniu w **art. 27 ust. 1 pkt.1)** wyrazów "wraz z listą uczestników kursu", w konsekwencji przyjęto następujące brzmienie:

1. **Kierownik ośrodka szkolenia kierowców jest obowiązany:**

- 1) przedstawić staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców **najpóźniej w następnym dniu roboczym od dnia rozpoczęcia kursu** informację o terminie, czasie i miejscu, w których będą prowadzone zajęcia, wraz z listą uczestników kursu
- 2) prowadzić dokumentację kursu;
- 2a) przedstawić staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców **najpóźniej 3 dni przed planowanym przeprowadzeniem egzaminu wewnętrznego** informację o terminie i miejscu jego przeprowadzenia.

VII. Niestety na wniosek posła **Rackiego** (PSL) połowie zaakceptowali poniższą poprawkę strony rządowej [dodano w ust.1 pkt. 2a)

Nakładającą na OSK dotatkowy obowiązek zawiadamiania starosty o zamiarze przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego:

2a) **przedstawić staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców najpóźniej 3 dni przed planowanym przeprowadzeniem egzaminu wewnętrznego informację o terminie i miejscu jego przeprowadzenia.**

VIII. Wobec sprzeciwu dyr. Bogdanowicza, **posłowie odrzucili poprawkę wspólną** PFSSK; PIGOS; OIGOSK (pkt. II) polegającą na skreśleniu w **art. 27 ust. 1 pkt.3)**, w konsekwencji komisja przyjęła następujące brzmienie:

- 3) przekazywać staroście, o którym mowa w pkt. 1, w **terminie 14 dni** od dnia zakończenia kursu i wydania zaświadczenia o jego ukończeniu, następujące dane osób, które ukończyły kurs:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) datę i miejsce urodzenia,
 - c) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), zwany dalej „numerem PESEL”, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - d) adres zamieszkania,
 - e) zakres ukończonego kursu,
 - f) imię i nazwisko odpowiednio instruktora lub wykładowcy, który prowadził zajęcia, jego numer ewidencyjny oraz numer ewidencyjny jednostki szkolącej;

Przy czym na moje jednoznaczne pytanie: iz nie rozumiemy czemu poza mitręą biurokratyczną ma służyć wymóg art. 27 ust. 1 pkt.3) ? dyr. **Bogdanowicz** ogólnikowo odp. że jest elementem systemu nadzoru nad OSK i jako taki jest niezbędny dla właściwego i skutecznego funkcjonowania tego systemu!!!

IX. **Zaakceptowano poniższą poprawkę wspólną PFSSK; PIGOSK; OIGOSK (pkt. III):**

art. 27 ust.5 Zaświadczenia, o których mowa w ust. 4 **podpisuje odpowiednio kierownik ośrodka** szkolenia kierowców albo kierownik innego podmiotu prowadzącego szkolenie.

X. **Zaakceptowano poniższą poprawkę wspólną PFSSK; PIGOSK; OIGOSK (pkt. IV):**

art. 28 ust. 2 pkt. 2 zatrudnia w ośrodku szkolenia kierowców **co najmniej jednego instruktora** posiadającego uprawnienia oraz **udokumentowaną 3-letnią praktykę** w szkoleniu kandydatów na kierowców pozwalającą na prowadzenie szkolenia w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi **kategorii prawa jazdy określonej we wniosku**, o którym mowa w ust. 4, lub sam jest instruktorem spełniającym te wymagania.

XI. **Duże emocje i żywiołową reakcję przedstawicieli OSK** wzbudziła propozycja strony rządowej odnośnie brzmienia **art. 31 ust.1** precyzująca wymogi jakie będzie musiał spełniać nowo tworzony **SUPEROSK**:

„**art. 31.1.** Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot wykonujący przewozy tramwajem może wystąpić, po upływie roku od dnia uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców lub ewidencji, o której mowa w art. 30 ust. 1, o **poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań** w zakresie:

1) posiadania:

a) odpowiednich warunków lokalowych w tym co najmniej:

- lokalu biurowego, który:
 - - jest własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub będzie w jego posiadaniu przez co najmniej **3 - lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia**,
 - - umożliwi przyjmowanie interesantów,
 - - umożliwi przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem,
 - - jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe,
- sali wykładowej, która:
 - - jest własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub będzie w jego posiadaniu przez co najmniej **3 lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia**,
 - - jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć,

- placu manewrowego, który:
 - jest własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub będzie w jego posiadaniu przez **3 lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia**,
 - powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony,
 - umożliwi wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia,
- b) pojazdów szkoleniowych w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy objętych poświadczeniem,
- c) pomocy i środków dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia szkoleń w zakresie:
 - uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami wszystkich kategorii,
 - uzyskiwania uprawnień instruktorów nauki jazdy,
 - szkolenia osób ubiegających się o kartę rowerową;

2) zatrudnienia wykwalfikowanego personelu w tym co najmniej:

a) zatrudnić 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** zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2006 r. Nr 97, poz. 674 z późn. zm.), oraz

b) posiadania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 68b ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.)”

Wobec protestów i zastrzeżeń przedstawicieli organizacji społecznych reprezentujących środowisko OSK oraz wzbudzonych wątpliwości wśród części postów – wiceminister **Jarmuziewicz** zaproponował spotkanie z przedstawicielami OSK w Departamencie Transportu Drogowe MI w dniu 21.07.2010 godz. 16:00 celem wypracowania spójnego stanowiska odnośnie wymogów dla uzyskania przez OSK poświadczenia o spełnieniu dodatkowych wymogów.

W międzyczasie przewodniczący Tomaka poinformował, że ze względu na ważne i pilne prace sejmowe, zaplanowane na 21.07.2010 posiedzenie podkomisji nie odbędzie się.

Wobec powyższego zainicjowałem spotkanie przedstawicieli PFSSK, PIGOSK i OIGOSK, które odbyło się w dniu **21.07.2010** godz. 12:00 w siedzibie PIGOSK przy ul. Jagiellońskiej 71 tj. przed spotkaniem w DTD MI.

Na spotkaniu tym wypracowano wspólne stanowisko i zredagowano treść wymogów dla SUPEROSK, które z drobnymi poprawkami zostały zaakceptowane przez dyr. Boganowicza.

Formułując wymogi, świadomie podnieśliśmy wysoko poprzeczkę, która sprawi, że:

- **liczba SUPEROSK** w województwie będzie niewielka, a więc będzie łatwość skutecznego nadzoru oraz zostanie wyeliminowana szkodliwa konkurencja cenowa pomiędzy nimi,
- mała liczba SUPEROSK ze względów logistyczno-geograficzno-ekonomicznych ograniczy ich dostępność dla kursantów, w konsekwencji nie będą stanowić destrukcyjnej konkurencji w zakresie szkoleń kandydatów na kierowców dla peryferyjnych OSK
- **inwestowane spore pieniądze** chociażby w pojazdy / patrz wymogi co do max. wieku pojazdów / czy w wysoko wykwalifikowaną kadrę – powinny eliminować działania nielegalne skutkujące po ich ujawnieniu konsekwencjami wykreślenia z rejestru, utratą wiarygodności itp. co powinno przełożyć się rzetelne realizowanie programów szkolenia w zakresie kompetencji SUPEROSK nadanych ustawą o kierujących pojazdami. Na dzisiaj to:
 1. możliwość prowadzenia **szkolenia teoretycznego** w formie **nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu** pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców [art. 23 ust.3]
 2. prowadzi **kursy dla kandydatów na instruktorów i wykładowców** [art. 35 ust. 1]
 3. organizuje **3-dniowe warsztaty doskonalenia zawodowego** instruktorów i wykładowców [art. 35 ust. 6]
 4. możliwość prowadzenia nieodpłatnych zajęć dla uczniów ubiegających się o wydanie karty rowerowej [art. 40 ust. 2]

Jak wynika z **postulatów wspólnych** PFSSK-PIGOSK-OIGOSK z 17.07.2010 - w dalszej części procedowania będziemy postulować o nadanie SUPEROSK dalszych kompetencji w tym:

5. prowadzenie szkoleń i kursów w okresie próbnym **pomiędzy 4 a 8 miesiącem** od wydania po raz pierwszy prawa jazdy kat. B, o których mowa w [art. 88 ust.2 pkt.1); art. 89a ust. 1; 89b ust. 1] w tym szkoleń praktycznych na urządzeniu technicznym do symulowania warunków jazdy
6. prowadzenie kursów reedukacyjnych, o których mowa w [art. 93 ust.1 pkt. 4 i 5]

Następnego dnia tj. **22.07.2010** komisja nadzwyczajna przyjęła **propozycję dodatkowych wymogów dla SUPEROSK** w poniższym brzmieniu:

Warszawa, dnia 21.07.2010 r.

**Propozycja zapisu Art. 31 ust. 1
do projektu ustawy o kierujących pojazdami druk 2879
zgłoszona przez organizacje: PIGOSK, OIGOSK, PFSSK, LOK**

W art. 31 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do starosty, o którym mowa w art. 28 ust. 3, z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań jeżeli:

1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców **od co najmniej 5 lat;**

2) prowadzi ośrodek szkolenia kierowców w zakresie co najmniej kategorii **A, B, C i D** prawa jazdy;

3) posiada:

a) odpowiednie warunki lokalowe w tym co najmniej:

- lokal biurowy, który:

-- umożliwia przyjmowanie interesantów,

-- umożliwia przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem,

-- jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe,

- salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć,

- plac manewrowy, który:

-- powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony,

-- umożliwia wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia,

b) pojazdy szkoleniowe w zakresie prawa jazdy **kategorii A, B, C i D**, przy czym:

- co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy jest własnością tego przedsiębiorcy lub przedmiotem umowy leasingu,

- pojazd w zakresie prawa jazdy kategorii:

-- A, B jest nie starszy niż 5 lat,

-- C jest nie starszy niż 7 lat,

-- D jest nie starszy niż 12 lat,

- c) pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie szkolenia zgodnie z obowiązującym programem szkolenia w zakresie:
- uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D,
 - uzyskiwania uprawnień instruktorów nauki jazdy,
 - szkolenia osób ubiegających się o kartę rowerową.
- 4) zatrudnia wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:
- **dwóch instruktorów** posiadających uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B lub C **od co najmniej pięciu lat**,
 - jednego instruktora posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub B, C, D oraz
 - **osobę posiadającą przygotowanie pedagogiczne** zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2006 r. Nr 97, poz. 674, z późn. zm.), oraz
- 5) **posiada akredytację kuratora oświaty**, o której mowa w art. 68b ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.).
2. Do wniosku przedsiębiorca załącza kopie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1.
3. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego stanowiącego podstawę wydania poświadczenia.
4. Przedsiębiorca jest obowiązany w terminie 14 dni zawiadomić starostę, który wydał poświadczenie o zmianie stanu faktycznego stanowiącego podstawę wydania poświadczenia.”.

Z poważaniem - podpisy złożyli:

Aleksander IGIELSKI
Prezes PIGOSK

Krzysztof SZYMAŃSKI
Prezes PFSSK

Roman STENCEL
Prezes OIGOSK

Jarosław Jarzyński
LOK

XII. Podkomisja zaakceptowała poniższą poprawkę OIGOSK (pkt. IV):

art. 33 ust. 1 pkt 2) Instruktorem jest osoba, która posiada prawo jazdy:

- a) kategorii **A** co najmniej przez okres 3 lat – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami, którzy uzyskują uprawnienia instruktora wyłącznie w zakresie prawa jazdy kategorii A;
- b) kategorii **B** co najmniej przez okres 3 lat – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami ubiegających się o uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B;
- c) kategorii **B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E** odpowiednio do zakresu prowadzonych zajęć co najmniej przez okres roku, oraz **co najmniej 3 -letnie doświadczenie w prowadzeniu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B** – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami rozszerzających uprawnienia do prowadzenia szkolenia o jedną z wymienionych kategorii

XIII. Komisja zaakceptowała poprawkę rządową / zgłoszoną wcześniej przez p. **Tomasza Matuszewskiego** w imieniu KSD WORD / a polegającą na umożliwieniu staroście skorzystania z odpłatnej merytorycznej pomocy egzaminatorów WORD przy kontrolowaniu OSK:

W **art. 42** dodaje się ust. **3 i 4** w brzmieniu:

- „3. W przypadku podjęcia współpracy w zakresie pomocy merytorycznej, o której mowa w ust. 2 pkt 3 starosta zawiera porozumienie z dyrektorem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, określające **warunki udziału przedstawiciela wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w kontroli**, o której mowa w ust. 1 pkt 2 oraz zasady finansowania tej współpracy.
4. Przedstawiciel wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego nie może uczestniczyć w kontroli działalności ośrodka szkolenia kierowców jeżeli pozostaje w stosunkach prawnych, o których mowa w art. 24 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.¹⁾), odpowiednio z właścicielem lub osobą zarządzającą tym ośrodkiem.”

Należy tutaj zauważyć **brak jedności** przedstawicieli reprezentujących **KSD WORD**, albowiem p.

Mirosław Oliferuk / dyr. WORD Łomża / oświadczył, że KSD WORD jest przeciwna angażowaniu pracowników WORD do pomocy staroście przy kontrolowaniu OSK.

W tych okolicznościach rodzi się pytanie o formalną uchwałę KSD WORD w tej sprawie? oraz kto tak naprawdę reprezentuje na posiedzeniu podkomisji KSD WORD? Kiedy nieobecny jest prezes Szklarski.

XIV. Wobec sprzeciwu dyr. Bogdanowicza, **posłowie odrzucili poprawkę wspólną** PFSSK; PIGOS; OIGOSK (pkt. V i VI) polegającą na skreśleniu w **art. 43 ust. 1 pkt.2)** i **ust.3** tekstu: „*analiza statystyczna naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnianych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku, w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii*”, w konsekwencji komisja przyjęła następujące brzmienie:

art. 43 ust. 1 Starosta, o którym mowa w art. 28 ust. 3, kontroluje ośrodki:

- 1) **co najmniej raz w roku** lub
- 2) jeżeli na nieprawidłowy przebieg szkolenia wskazują:
 - a) analiza statystyczna **zdawalności** osób szkolonych w tym ośrodku lub
 - b) analiza statystyczna **naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnianych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku, w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii, lub**
 - c) złożone na ośrodek **skargi**.

XV. Kolejna burzliwa dyskusja powstała przy rozpatrywaniu poprawek do **art. 52 ust.1** traktującym o **pojazdach używanych do egzaminowania**:

1. **OIGOSK** zgłosiła poprawkę (pkt. V) w brzmieniu:

Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi jest prowadzona **pojazdem pozostającym w dyspozycji**:

- 1) wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub
- 2) **osoby egzaminowanej na jej wniosek i koszt**

2. **PIGOSK, PFSSK i, LOK** zgłosili poprawkę dodania w art. 52 ust. w przybliżonym brzmieniu:

Wojewódzkie Ośrodki Drogowego **wybierają dostawcę pojazdów do egzaminowania w**

porozumieniu z regionalnym stowarzyszeniami zrzeszającymi OSK, a w przypadku ich braku z organizacjami o zasięgu ogólnopolskim reprezentującymi interesy przedsiębiorców prowadzących OSK, w oparciu o przepisy ustawy o zamówieniach publicznych, nie częściej niż co 4 lata. pan T. Matuszewski w imieniu KSD WORD poparł tę poprawkę i potwierdził że jest ona uzgodniona.

Wiceminister **Jarmuzewicz** negatywnie wypowiedział się w **odniesieniu do obydwu poprawek** wnosząc o **ich odrzucenie!**

Uzasadniał, że **propozycja OIGOSK** zawiera elementy **poważnego ryzyka** co do stanu technicznego pojazdów, ale przede wszystkim problematyki nagrywania przebiegu egzaminów i zgrywania danych z urządzenia, konsekwencji niesprawności, braku kompatybilności z urządzeniami WORD itp.

Propozycji OIGOSK zdecydowanie sprzeciwili się przedstawiciele KSD WORD, dzielając zastrzeżenia ministra.

Natomiast naszą propozycję bardzo zdecydowanie poparł poseł PiS **Kazimierz Hajda** /Jordanów/

Odnosnie **propozycji PIGOSK, PFSSK i LOK** tzw. KONSORCJUM minister podnosił kwestię mieszania finansów publicznych z prywatnymi i uznał za całkowicie zbędnym regulację ustawową w tym zakresie.

Wskazywał, że przy obecnym stanie prawnym nie ma przeszkód aby WORD-y zawierały z organizacjami porozumienia co do wyłonienia dostawcy pojazdu w ramach konsorcyjnego przetargu publicznego.

Część posłów z podkomisji również podzieliła wątpliwości ministra.

Uwzględniając zgłoszone wątpliwości **podkomisja zdecydowała na razie nie rozstrzygać kwestii dysponowania pojazdami egzaminacyjnymi** do następnego posiedzenia pod koniec września br. na którym poprawki będą rozpatrywane ponownie wraz z opinią prawną dot. Konsorcjum WORD z organizacjami.

Jednocześnie **zobowiązano posła Hajdę** aby w **porozumieniu z OIGOSK** przygotować poprawkę art. 52 ust.1 w brzmieniu gwarantującym, że pojazd egzaminacyjny w dyspozycji osoby będzie spełniał wszystkie konieczne wymogi.

XVI. podkomisja zaakceptowała poniższą poprawkę wspólną PFSSK; PIGOSK; OIGOSK (pkt. VII):

W **art. 53** dodano ust.2 o brzmieniu:

2. Dopuszcza się rejestrowanie przebiegu praktycznej części egzaminu państwowego w zakresie uprawnień **innych niż B kategorii prawa jazdy**, przy zastosowaniu urządzenia, o którym mowa w ust.1.

dyr. **Bogdanowicz** oświadczył, że wobec dużego tempa przebiegu procedowania- nie zdążono uzgodnić z Ministrem Zdrowia poprawek do rozdz. 12 / badania lekarskie/ i 13 / badania psychologiczne / projektu ustawy i zaproponował przejście do procedowania rozdz. 14 / okres próbny /

Na to przewodniczący Tomaka uzasadniając dodatkowo „upałem” - zdecydował o zakończeniu w dniu dzisiejszym procedowania na **art. 71** i życzył wszystkim udanych oraz relaksowych wakacji.

Na posiedzeniu Komisji Infrastruktury INF **19.10.2010r**, na którym rozpatrywano sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami /druk nr 2879/ poseł PiS **Kazimierz Hajda** zgłosił postulowaną poprawkę zredagowaną przez OIGOSK o treści:

Art. 53 ust. 1 Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi jest prowadzona pojazdem:

- 1) pozostającym w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub
- 2) **wskazanym przez osobę egzaminowaną na jej wniosek i koszt.**

W konsekwencji przyjęcia w/w poprawki zachodzi konieczność zmiany brzmienia tytułu ust. **4 art. 53**, który powinien otrzymać brzmienie:

„4. Przepisu ust. 1 pkt.1) nie stosuje się do pojazdów:”

Nadmieniamy, że pojazdy **wskazane lub w dyspozycji osoby egzaminowanej** - używane do egzaminu praktycznego, będą musiały odpowiadać wymogom określonym w art. 53 ust.3 (art. 24) i art. 54 tj. **takim samym jak pojazdy w dyspozycji WORD!!!**

Poprawkę Komisja głosami posłów PO odrzuciła w głosowaniu!

redagował

Roman Stencel