

USTAWA

z dnia

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.²⁾), wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 9 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Wymagania dotyczące minimalnego wieku osób do kierowania pojazdami kategorii C, C+E, D, D+E, o których mowa w ust 1 i 2, stosuje się również do osób, które jednocześnie z rozpoczęciem kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyśpieszonej rozpoczynają szkolenie na prawo jazdy tych kategorii. Prawo jazdy dla tych osób może być wydane po ukończeniu odpowiedniej kwalifikacji.

2) w art. 23:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W przypadku osób niepełnosprawnych mających orzeczoną niepełnosprawność ruchową lub osób głuchoniemych wykłady, o których mowa w ust. 2 pkt 1, mogą być przeprowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców.”

b) ust 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Egzamin wewnętrzny jest przeprowadzany po ukończeniu części teoretycznej i części praktycznej szkolenia oraz nauki udzielania pierwszej pomocy o których mowa w ust. 2, , przez instruktora lub wykładowcę wyznaczonych przez kierownika podmiotu prowadzącego szkolenie. Wykładowca przeprowadza wyłącznie część teoretyczną egzaminu wewnętrznego.”

c) Po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Część teoretyczną egzaminu wewnętrznego o którym mowa w ust. 4, w przypadku zajęć przeprowadzonych w sposób określony w ust. 3, przeprowadza się po zakończeniu zajęć teoretycznych.

3) w art. 24 w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

¹ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

² Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454, z 2012 r. poz. 113 oraz z 2013 r. poz. 82

„d) posiadającym adnotację w dokumencie stwierdzającym dopuszczenie do ruchu o spełnieniu wymagań, o których mowa w lit. a-c, dokonywaną przez odpowiedni organ, na podstawie pozytywnego wyniku badania technicznego przeprowadzonego przez stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym - nie dotyczy tramwaju;”

4) w art. 26 w ust. 5:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) instruktor lub będący instruktorem przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców - w zakresie, o którym mowa w art. 23 ust. 2 pkt 1 i 2 – odpowiednio do posiadanych uprawnień;”

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) instruktor - w przypadku szkolenia prowadzonego przez jednostkę wojskową, jednostkę organizacyjną służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych lub podmiot wykonujący przewozy tramwajem - w zakresie, o którym mowa w art. 23 ust. 2 pkt 1 i 2 lub odpowiednio w art. 23 ust. 5 pkt 1 i 2.”

5) w art. 27:

a) w ust. 1:

–pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przedstawić staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, najpóźniej w następnym dniu roboczym od dnia rozpoczęcia kursu listę uczestników kursu oraz informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych dla danego kursu;”

–dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) Prowadzić harmonogram zajęć teoretycznych dla każdego kursu, w którym uwzględnia się terminy, miejsce prowadzenia zajęć teoretycznych oraz godziny rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych zajęć.”

–uchyla się pkt 3,

–uchyla się pkt 4.

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Starosta, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, może umożliwić przekazywanie informacji oraz danych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, i 4 oraz ust. 2 pkt 1 i w formie elektronicznej z wykorzystaniem bezpiecznego podpisu elektronicznego lub podpisu stanowiącego podanie w postaci elektronicznej danych: imienia i nazwiska kierownika ośrodka, potwierdzonego profilem zaufanym ePUAP, zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne.”

6) w art. 31:

a) w ust. 1

– uchyla się pkt 2,

– w pkt 3 w lit. c tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

- - w lit. b zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

– „b) pojazdy szkoleniowe w zakresie prawa jazdy kategorii objętej poświadczeniem spełniania dodatkowych wymagań przy czym:

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

- pojazd ten w zakresie prawa jazdy kategorii A i B jest nie starszy niż 5 lat, w zakresie prawa jazdy kategorii C jest nie starszy niż 7 lat, a w zakresie prawa jazdy kategorii D jest nie starszy niż 12 lat,”

- - w lit. c tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„- uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii objętej poświadczeniem spełniania dodatkowych wymagań,”

– w pkt 4 lit b otrzymuje brzmienie:

„b) jednego instruktora posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii objętej poświadczeniem spełniania dodatkowych wymagań oraz”

7) w art. 33 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Starosta wpisując osobę do ewidencji instruktorów w zakresie prawa jazdy kategorii:

1) A - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy AM, A1 i A2

2) B, C lub D - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B1, C1 lub D1,

3) C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B+E, C1+E lub D1+E,

4) B+E lub C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii T.”

8) w art. 35:

– w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – odpowiednio do zakresu posiadanego poświadczenia;”

– ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Podmiot, o którym mowa w ust. 1, posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D organizuje 3-dniowe warsztaty doskonalenia zawodowego według programu określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 32 ust. 3 pkt 2 lit. c, zapewnia udział w

warsztatach wszystkim zainteresowanym instruktorom i wykładowcom oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w tych warsztatach.”

9) W art. 37 w ust. 1 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Obowiązek o którym mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 nie dotyczy osoby, która uzyskała uprawnienia w tym samym roku, w którym byłaby zobowiązana uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego.”

10) w art. 38 :

a) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Starosta wpisując osobę do ewidencji wykładowców w zakresie prawa jazdy kategorii:

- 1) A - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy AM, A1 i A2
- 2) B, C lub D - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B1, C1 lub D1,
- 3) C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B+E, C1+E lub D1+E,
- 4) B+E lub C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii T.”

b) dodaje się ust 6 w brzmieniu:

„6. Obowiązek o którym mowa w ust. 5 pkt 2 i 3 nie dotyczy osoby, która uzyskała uprawnienia w tym samym roku, w którym byłaby zobowiązana uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego.”

11) w art. 44 w ust. 4 w pkt 2 lit b otrzymuje brzmienie:

„b) informacją lub danymi, o których mowa w art. 27 ust. 1 pkt 1,”

12) w art. 45 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wielokrotne nieprzedstawienie informacji, o której mowa w art. 27 ust. 1 pkt 1;”

13) w art. 53:

a) po ust. 4 dodaje się ust 4a w brzmieniu:

„4a. Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A B i B+E na wniosek i koszt osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.”

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia lub powołując komisję przetargową, na ich wniosek włączają do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, a w razie braku takich organizacji - przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia

kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż 4 lata.

14) Po art. 53 dodaje się art. 53a w brzmieniu:

„art.53a. 1. Składając wniosek, o którym mowa w art. 53 ust. 4a, osoba egzaminowana dołącza oświadczenie ośrodka szkolenia kierowców, o wyrażeniu zgody na udział pojazdu tego ośrodka w egzaminie państwowym.

2. Ośrodek szkolenia kierowców, który złożył oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, może nie później niż 5 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu, odmówić udostępnienia pojazdu. O odmowie udostępnienia pojazdu ośrodek szkolenia kierowców zawiadamia w przedmiotowym terminie osobę egzaminowaną i wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

3. W przypadku jeżeli ośrodek szkolenia kierowców, którego pojazdem miał być przeprowadzony egzamin państwowy, nie udostępnił pojazdu we wskazanym terminie i nie zawiadomił o odmowie udostępnienia pojazdu, dodatkowy koszt przeprowadzenia egzaminu pojazdem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jest pokrywany przez ten ośrodek szkolenia kierowców.

4. W przypadku jeżeli egzamin ma być przeprowadzony pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, a osoba egzaminowana na ten sam dzień ma wyznaczony termin części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego, i uzyska negatywny wynik z części teoretycznej egzaminu państwowego koszt udostępnienia pojazdu pokrywa ośrodek szkolenia kierowców, który go udostępnia.

15) Po art. 54 dodaje się art. 54a w brzmieniu:

„art. 54a 1. Wyposażenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1 w przypadku pojazdów ośrodków szkolenia kierowców, o których mowa w art. 53 ust. 4a, zapewnia ośrodek szkolenia kierowców dostarczający pojazd.

2. wyposażenie, o którym mowa w ust. 1, powinno odpowiadać warunkom określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1-5, 7 i 8 oraz pozwalać na rejestrację przebiegu egzaminu i przekazanie go bezpośrednio po egzaminie dla potrzeb wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego z wykorzystaniem ogólnodostępnych informatycznych nośników danych.

3. Plik z nagraniem powinien być zapisany w powszechnie stosowanym formacie zapisu i odczytu danych, możliwym do odtworzenia bez specjalistycznego oprogramowania i sprzętu.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w art. 117 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ośrodek może wykonywać działalność gospodarczą, której wyniki będą przeznaczane na działalność, o której mowa w ust. 1 i 2 – za wyjątkiem działalności o której mowa w art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”

Art. 3. Szkolenia rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy kontynuuje się na dotychczasowych zasadach.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z 30 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami ma na celu wprowadzenie zmian do przepisów które po pół rocznych doświadczeniach w jej stosowaniu wskazują na potrzebę ich zmiany lub doprecyzowania, ponadto w związku z procesem informatyzacji istnieje możliwość uproszczenia niektórych obowiązków i procedur związanych z uzyskiwaniem uprawnień.

Po wprowadzeniu nowych wymagań dotyczących wieku do uzyskania prawa jazdy kategorii C i D występują poważne trudności w dostępie do zawodu kierowcy i możliwości szybkiego uzyskania prawa jazdy przez takie osoby. Zmiana umożliwiająca jednoczesne szkolenie młodych osób na prawo jazdy kategorii C i D równoległe z odbywaniem kwalifikacji wstępnej rozwiąże ten problem.

Mimo braku w Europie regulacji prawnych sankcjonujących metodę e-learningu do szkolenia kandydatów na kierowców. Ustawa o kierujących pojazdami wprowadziła w Polsce do systemu szkolenia kandydatów na kierowcę możliwość nauczania teorii metodą e-learningu jako wyłączną kompetencję ośrodka szkolenia kierowców posiadającego poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań tzw. SuperOSK. W zamyśle te dodatkowe wymogi (akredytacja kuratora oświaty, zatrudnianie wysoko kwalifikowanej Kadry instruktorów w tym osoby z przygotowaniem pedagogicznym) oraz duże zaangażowanie finansowe w infrastrukturę miały gwarantować rzetelność prowadzonych szkoleń. W Internecie znajdujemy wiele ofert zachęcających osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami do korzystania z metody e-learningowej. Jednak większość z ofert narusza wymogi ustawowe, bo np. nie gwarantują rzetelnego nadzoru SuperOSK. Tak więc, od początku wprowadzenia nauczania metodą e-learningu występują zachowania nieprawidłowe. Również kilkuletnie doświadczenia ze stosowania tej metody w szkoleniu kierowców zawodowych wskazują na liczne nieprawidłowości, szczególnie w szkoleniach okresowych, których efektywność nie jest weryfikowana egzaminem państwowym. Uwzględniając powyższe oraz mając na uwadze bezpieczeństwo w ruchu drogowym i dobro młodych kursantów, dla których kurs na prawo jazdy w większości stanowi pierwsze zetknięcie się z problematyką i bezpieczeństwem ruchu drogowego, a corocznie w Polsce ok. 500 000 – 600 000 młodzieży szkoli się na kursach prawa jazdy kat. B. Dla takich osób nie jest właściwą metodą , która eliminuje możliwość dyskusji , wymiany poglądów oraz zadania bezpośrednio pytania wykładowcy w czasie rzeczywistym.

Uzasadnionym natomiast wydaje się być prowadzenie szkoleń przy wykorzystaniu multimedialnych pomocy dydaktycznych i oprogramowania, ale metodami z bezpośrednim udziałem doświadczonych, obdarzonych autorytetem wykładowców, którzy z sukcesem mobilizują słuchaczy do zgłębiania materiału i treści nauczania.

Mimo w/w mankamentów zalety metody e-learningowej mogą, a nawet powinny być wykorzystane do szkolenia osób niepełnosprawnych mających orzeczoną niepełnosprawność ruchową lub osób głuchoniemych.

Reasumując w projekcie ustawy zaproponowano zmianę skutkującą ograniczeniem możliwości szkolenia metodą e-learningu wyłącznie do niektórych osób niepełnosprawnych i osób głuchoniemych.

Środowiska osk informują, że nadzorujące je starostwa różnorodnie interpretują przepis art. 23 ust.4 traktujący o egzaminie wewnętrznym przeprowadzanym w ośrodku szkolenia kierowców. Wiele starostw wymaga przeprowadzania cząstkowych egzaminów wewnętrznych po zakończeniu części teoretycznej, a następnie części praktycznej szkolenia. Niektóre nawet kwestionują możliwość rozpoczęcia części praktycznej szkolenia bez uzyskania pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu wewnętrznego. Z oczywistej potrzeby ujednolicenia prowadzenia egzaminu wewnętrznego w całym Kraju wg. jednakowych zasad, w projekcie ustawy proponuje się zmianę brzmienia art.23 ust.4, która powinna wyeliminować rozbieżności interpretacyjne.

Natomiast w nowo dodanym ust. 4a jednoznacznie określono kiedy przeprowadza się część teoretyczną egzaminu wewnętrznego, jeżeli wykłady były prowadzone metodą e-learningu.

Środowisko osk sygnalizuje kwestionowanie przez organy nadzoru możliwości prowadzenia szkolenia pojazdami, które dopuszczono do ruchu na podstawie pozwolenia czasowego. Wskazując na fakt, że przepis art.71 ust.1 ustawy Prawo o ruchu drogowym stanowi iż, dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe – zaproponowano zmianę brzmienia art.24 pkt.1 lit. d), która umożliwi prowadzenie szkolenia pojazdem posiadającym w dokumencie stwierdzającym dopuszczenie do ruchu adnotację o spełnieniu wymagań i przystosowaniu pojazdu.

Aktualnie z ustawy wynika obowiązek prowadzenia w osk zajęć wyłącznie przez zatrudnionego instruktora. W środowisku osk toczy się burzliwa dyskusja, w której często w emocjonalnej formie wskazuje się na nieuzasadnioną względami brd ingerencję Państwa w swobodę przedsiębiorcy odnośnie wyboru rodzaju umowy zawieranej z instruktorem. W kryzysowej sytuacji jaka obecnie ma miejsce na rynku osk, tak drastyczny wzrost wydatku na zatrudnienie kadry instruktorów jest nieakceptowalny!

Ponadto w uzasadnieniu projektu uokp jednoznacznie twierdzono, że uokp nie będzie generować znaczącego wzrostu kosztów działalności osk, cyt.

„Przyjęcie zaproponowanych zmian wprowadzających zwiększone wymagania wobec około 6 tysięcy obecnie istniejących ośrodków szkolenia kierowców oraz wprowadzenie nowych mechanizmów i regulacji dotyczących nadzoru nad tymi ośrodkami spowoduje uporządkowanie rynku i wzrost rentowności rzetelnie pracujących przedsiębiorców spowodowany eliminacją nieuczciwej konkurencji.

Proponowane przepisy bardzo nieznacznie wpłyną na wzrost kosztów działalności ośrodków szkolenia kierowców. Dodatkowym kosztem będzie obciążony obowiązek informowania starosty o rozpoczynaniu kursu czy o wydaniu zaświadczenia o ukończeniu kursu. Koszt ten jest trudny do oszacowania, ale z praktycznego punktu widzenia będzie on niewielki. Wszystkie szkolenia prowadzone przez ośrodki szkolenia kierowców są

szkoleniami ściśle komercyjnymi i ustawa nie określa wysokości ceny za poszczególne kursy. W związku z powyższym przedsiębiorca będzie miał prawo ustalenia opłacalnej ceny za kurs.”

Podnieść również należy, że spośród podmiotów i osób wyszczególnionych w art.26 ust.5 ustawa tylko dla ośrodka szkolenia kierowców narzuciła formę zatrudnienia, która obliguje do nawiązania z instruktorem stosunku pracy przewidzianego w Kodeksie pracy.

Uwzględniając powyższą trafną argumentację w omawianym projekcie ustawy zaproponowano zmianę brzmienia art.26 ust.5 pk.1)

Natomiast zaproponowana zmiana brzmienia art.26 ust.5 pk.4) ma jedynie na celu ujednoczenie nazewnictwa, albowiem we wszystkich jednostkach redakcyjnych ustawy dotyczących instruktora nauki jazdy powinna być zastosowana nazwa instruktor.

Dla zmniejszenia negatywnych zjawisk ujawnianych w ośrodkach szkolenia kierowców ustawa oprócz zwielokrotnienia nadzoru (coroczne kontrole; analizy naruszeń przepisów ruch drogowego przez absolwentów kursów; statystycznych wyników zdawalności egzaminów itp.) wprowadziła dla kierownika osk obowiązek przekazywania nadzorującemu staroście wiele informacji dotyczących np. rozpoczęcia kursu, zamiaru przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego, zakończenia kursu itp. Jednak podczas procedowania w Parlamencie w 2010 r projektu ustawy o kierujących pojazdami nie rozważano elektronicznego obiegu dokumentów w procesie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Dopiero w 2011r podczas prac nad tekstami rozporządzeń wykonawczych skryształizowała się idea generowania w systemie teleinformatycznym KIEROWCA Profilu Kandydata na Kierowcę tzw. PKK. Sukcesywnie rozwijane są funkcjonalności systemowe związane z PKK. System teleinformatyczny identyfikuje i przechowuje dane ośrodka szkolenia kierowców pobierającego PKK, co jest równoznaczne z informacją w którym osk rozpocznie się szkolenie. Identyfikacja taka ma miejsce również przy aktualizowaniu PKK o dane o zakończeniu szkolenia.

Wskazując na powyższe – aktualnie nie ma potrzeby przesyłania tak szczegółowych informacji o rozpoczęciu szkolenia jak i można całkowicie zrezygnować z przedkładania nadzorującemu staroście informacji o zakończeniu szkolenia osoby o danych prezentowanych w PKK.

Celem wyeliminowania kosztownej, a do tego zbędnej mitręgi biurokratycznej (przesyłanie, archiwizowanie, udostępnianie informacji) proponuje się uchylić art.27 ust.1 pkt.4) i ust.2 pkt.3) oraz zmianę brzmienia art. 27 ust.1 pkt.1) skutkującą ograniczeniem zakresu przedkładanej nadzorującemu staroście informacji o rozpoczęciu kursu.

Jednocześnie jednak nowym dodanym w art. 27 ust.1 pkt 2a) zobowiązano kierownika osk do prowadzenia szczegółowego harmonogramu zajęć teoretycznych dla każdego kursu.

Zaproponowano również uchylenie art.27 ust.1 pkt.3) obligującego kierownika osk do zawiadamiania nadzorującego starosty najpóźniej na 3 dni przed planowanym terminem egzaminu wewnętrznego, o terminie i miejscu jego przeprowadzenia.

Analiza przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej dotyczących kontroli przedsiębiorcy, w szczególności art.79 jednoznacznie wskazuje, że nie jest możliwe „skonsumowanie” przedkładanej informacji o egzaminie wewnętrznym np. na potrzeby doraźnej kontroli prowadzenia tego egzaminu.

W takim razie utrzymywanie obowiązku informowania o zamiarze jego przeprowadzenia rodzi po stronie administracji samorządowej zbędne koszty archiwizowania tej informacji a po stronie osk biurokratyczną mitręgę.

W konsekwencji uchylenia art.27 ust.1 pkt.3) niezbędna jest zmiana brzmienia art.44 ust.4 w pkt 2 lit b)

Proponowana zmiana brzmienia art.27 ust.6 umożliwia potwierdzenie przesyłanych staroście informacji w formie elektronicznej nie tylko bezpiecznym podpisem cyfrowym ale również bezpłatnym profilem zaufanym ePUAP, a więc jest jak najbardziej pożądana i zgodna z rządową strategią informatyzacji.

Podkreślić tutaj należy konsekwencję albowiem w §15 ust.2 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców również dopuszczono potwierdzanie aktualizacji PKK o dane o ukończonym szkoleniu profilem zaufanym ePUAP.

O status SuperOSK może ubiegać się podmiot prowadzący od co najmniej 5 lat działalność gospodarczą, ośrodek szkolenia kierowców co najmniej w zakresie kategorii A, B, C i D prawa jazdy. Praktyczna realizacja przepisów art.31 wykazała, że nie ma prawnych możliwości zrealizowania wszystkich celów, jakie zakładano przy tworzeniu podstaw prawnych funkcjonowania SuperOSK. Ponadto przypisane do SuperOSK wyłączne kompetencje szkolenia instruktorów oraz kandydatów na kierowców metodą e-learningu – zrodziły protesty i żywiołową krytykę obecną do dzisiaj na portalach internetowych. Organizacje społeczne reprezentujące środowisko ośrodków szkolenia kierowców wystąpiły z postulatem umożliwienia ubiegania się o status SuperOSK w poszczególnych kat. prawa jazdy.

Wskazując na powyższe w projekcie ustawy zaproponowano stosowne zmiany w art.31 skutkujące realizacją zgłaszanych postulatów. Proponowane zmiany brzmienia art.35 ust.1 pkt.10 i ust.6 są konsekwencją zmian w art.31. Nie byłoby właściwym, aby SuperOSK posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań np. tylko w zakresie kat. B prawa jazdy - prowadził 3 dniowe warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów z uprawnieniami na inne niż B kategorie prawa jazdy.

Z tego względu utrzymano dotychczasową regulację, że 3 dniowe warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów może prowadzić wyłącznie SuperOSK posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie co najmniej w zakresie kategorii A, B, C i D prawa jazdy (art.35 ust.6).

Z uwagi na fakt, że dopiero z dniem 19 stycznia 2013r zaistniały w polskim systemie prawnym zaimplementowane z dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 nowe kat. AM i A2 prawa jazdy. Część starostw literalnie stosując przepis przejściowy art.130 ust.6 pkt1) uznała, że aby wpisać do ewidencji uprawnienia do szkolenia kat. AM i A2 instruktorowi posiadającemu uprawnienia kat. A prawa jazdy wymagane jest przedstawienie pozytywnego wyniku egzaminu, o którym mowa w art.33 ust.1 pkt7). Zważywszy na program szkolenia instruktora w zakresie uprawnień do szkolenia na kat. A prawa jazdy, oczywistym powinno być, że instruktor posiadający uprawnienia do szkolenia na kat. A prawa jazdy posiada również uprawnienia do szkolenia na kat. AM, A1 i A2 prawa jazdy. W celu jednoznacznego uregulowania problematyki uprawnień instruktora do szkolenia w zakresie tzw. podkategorii, w projekcie ustawy w art. 36 dodano nowy ust.3.

Instruktor ma obowiązek do dnia 7 stycznia każdego roku przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w roku ubiegłym w 3 dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego. Aby wyeliminować absurdalną sytuację, w której instruktor wpisany w grudniu do stosownej ewidencji – mógłby w skrajnych okolicznościach nie mieć możliwości wywiązania się z tego obowiązku, zaproponowano w projekcie ustawy dodanie w art. 33 nowego ust.3a. Analogiczna zmiana dotyczyłaby również wykładowców.

Aktualna regulacja w art.45 ust.2 pkt.2) w zw. z ust.1 pkt.3) z oczywistych względów jako nadmiernie restrykcyjna, bo nie wybacząca nawet jednokrotnego nieświadomego błędu powinna zostać zmieniona. Albowiem nawet jednorazowe nie przedstawienie staroście informacji o rozpoczęciu kursu z powodu np. trywialnego zapomnienia przez pracownika – dzisiaj jest traktowane jako rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej skutkujące decyzją administracyjną o zakazie wykonywania tej działalności.

Dla usunięcia tego poważnego mankamentu w projekcie ustawy zaproponowano zmianę brzmienia art.45 ust.2 pkt.2)

Aktualny stan prawny nie nakłada na WORD obowiązku dysponowania pojazdem do egzaminowania:

- na prawo jazdy kat. B1, C1, C, C1+E, C+E, D lub D+E oraz,
- osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia i,
- bez pedału sprzęgła,

a więc egzaminy te mogą być prowadzone pojazdami OSK / vide art.53 ust.4 ustawy /.

Wskazać również należy, że w Europie (z wyjątkiem tylko Polski i Litwy) powszechnie do prowadzenia egzaminów państwowych na prawo jazdy używa się pojazdy OSK lub zapewniają je osoby egzaminowane. W efekcie nabywanych, wynajmowanych przez WORD nawet za 1 gorszą (vide WORD Rzeszów i Word Przemysł) w drodze przetargów samochodów do egzaminowania - ośrodki szkolenia kierowców są stawiane pod przysłowiową „ścianą”, gdyż oczekiwania i presja kursantów aby szkolić się na pojeździe identycznym jak na egzaminie oraz dotychczasowe regulacje prawne zmuszają OSK do wymiany floty pojazdów 2-3 letnich, nie zamortyzowanych, ponosząc z tego tytułu niepowetowane straty finansowe do tego niezawinione sposobem działania!

Cyklicznie ogłaszane przez WORD-y zamówienia publiczne na zakup, a ostatnio coraz częściej na wynajem prawie darmowych pojazdów do egzaminowania i standardowo co dwa lata a nawet coroczna ich wymiana często skutkująca bardzo istotnymi zmianami z którymi kursanci mają wiele problemów.

Zmiana usytuowania różnych kontrolerek, przełączników świateł, wycieraczek, lusterek elektrycznych lub manualnych, różnych dźwigni do regulacji siedzenia, oparcia, zagłówka, różnorodnego sposobu włączania biegu wstecznego - powoduje na egzaminie u kursantów ogromny stres, efektem którego jest często konieczność zdawania ponownego egzaminu oraz potrzeba odbycia szkolenia uzupełniającego na takim samym modelu pojazdu jaki jest w WORD.

Jedynym beneficjentem takiego rozwiązania jest dostawca pojazdów dla WORD! - oczywiście kosztem OSK czego wcale się nie ukrywa. Vide: **Nowiny24.pl** 2012-07-04, cyt.

„Skąd tak niskie ceny? Sprzedawca samochodów w jednym z dużych podkarpackich salonów tłumaczy, że kontrakt z WORD to potężne pieniądze. Samochody na egzaminy nazywa wkładem finansowym, który szybko wróci się z dużym zyskiem.

- Auta takiej samej marki będą kupować szkoły nauki jazdy, które potem w czasie gwarancji będą serwisować je u lokalnych dealerów. Dla sprzedawcy w takim rejonie jak Podkarpacie oznacza to wzrost sprzedaży konkretnego modelu auta o 100-120 sztuk rocznie – tłumaczy sprzedawca.”

Wskazując na powyższe oraz uwzględniając aktualnie trudną sytuację na rynku szkoleń kandydatów na kierowców niezbędna jest pilna zmiana regulacji w omawianym obszarze.

Dlatego w art.53 proponuje się dodanie ust. 4a co zagwarantuje osobie egzaminowanej prawo do przeprowadzenia państwowego egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B i B+E również pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który szkolił osobę o ile złoży taki wniosek, a przedsiębiorca prowadzący osk wyrazi na to zgodę.

Proponowana art.53. 4 nowa regulacja:

- będzie wymagać pewnych zmian w organizacji egzaminów praktycznych w WORD,
- powinna skutkować wyeliminowaniem negatywnych, kontrowersyjnych zachowań i zjawisk opisanych wyżej, gdyż ośrodki szkolenia kierowców uwolnione zostaną od swoistego przymusu wymiany pojazdów na identyczne jak w WORD, a to będzie skutkowało normalnym zachowaniem dostawców pojazdów, którzy w przetargach organizowanych przez WORD-y będą składać oferty oparte na rzetelnym rachunku ekonomicznym, a nie jak dotychczas zakładających „łupienie” osk,
- spowoduje wyeliminowanie dotychczasowego przymusu prowadzenia egzaminów państwowych na w/w kat. prawa jazdy wyłącznie pojazdami w dyspozycji WORD, a więc daje osobie egzaminowanej nieobligatoryjne prawo do prowadzenia egzaminu państwowego pojazdem osk, w którym odbyła szkolenie.
- poprzez możliwość obniżenia kosztów działalności (brak konieczności dysponowania, garażowania, obsługi itp. pojazdów do egzaminowania) sprzyja tworzeniu nowych miejsc egzaminowania, co umożliwia Ustawa z dnia 10 maja 2013 o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Podkreślić należy, że pojazd osk używany do egzaminowania będzie musiał być wyposażony w urządzenie do nagrywania obrazu i dźwięku identycznie jak pojazd w dyspozycji WORD do czego jednoznacznie obligują przepisy dodanego art. 54a.

W nowym art.53a uregulowano kwestie trybu informowania o odmowie udostępnienia samochodu osk na egzamin oraz określono, że w przypadku odmowy udostępnienia pojazdu i nie poinformowania o tym - koszt egzaminu prowadzonego pojazdem w dyspozycji WORD ponosi osk.

Ustawa Prawo zamówień publicznych przewiduje okoliczności, w których dyr. WORD nie ma obowiązku powoływania komisji przetargowej do prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę pojazdów do egzaminowania.

Proces szkolenia kandydata na kierowcę kończący się weryfikacją nabytej wiedzy i umiejętności w formie egzaminu państwowego stanowi określoną celowo całość.

Z tego punktu widzenia uzasadnionym jest aby środowisko osk mogło skutecznie artykułować postulaty dotyczące parametrów nabywanych pojazdów i zapoznać się z uzasadnieniem wymogów określanych przez WORD już na etapie redagowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia publicznego / SIWZ/.

Dlatego w projekcie ustawy zaproponowano zmianę brzmienia art.53 ust.5 skutkującą obowiązkiem włączenia przedstawicieli regionalnych (lub ogólnopolskich) organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców do prac przy opracowywaniu SIWZ nawet jeżeli nie powołano komisji przetargowej.

Dodany w art. 53 ust. 5:”WORD-y przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest nabycie pojazdów ... powołują do komisji przetargowej, na ich wniosek, przedstawicieli regionalnych (lub ogólnopolskich) organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców...

Określona w art.117 ust.1 pkt 9 ustawy Prawo o ruchu drogowym ogólna kompetencja WORD odnośnie „działalności oświatowej w zakresie ruchu i transportu drogowego” skutkuje niekiedy (vide: WORD Elbląg – doszkalanie kandydatów na placu manewrowym; MORD Nowy Sącz - jazdy doskonalące umiejętności kierowców) wkraczaniem na obszary, na których powinny operować inne wyspecjalizowane podmioty.

Ponadto uwzględniając słuszny postulat środowiska osk o oddzieleniu egzaminowania od szkolenia w projekcie ustawy zaproponowano zmianę brzmienia art.117 ust.3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który skutkuje zakazem dla WORD wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców.

Z uwagi na proponowane zmiany brzmienia art.23 ust.3 ograniczające krąg osób, które dzisiaj mogą być szkolone na kursach na prawo jazdy metodą e-learningu, konieczne jest umożliwienie tym osobom dokończenie tego szkolenia, co gwarantuje przepis przejściowy w art.3.