

UZASADNIENIE

Ogólna charakterystyka projektu ustawy o kierujących pojazdami – cele regulacji

Projekt ustawy o kierujących pojazdami powstał jako odpowiedź na negatywne zjawiska związane z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi oraz jako jeden z elementów działań na rzecz zmniejszenia liczby wypadków drogowych określonych w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000 i GAMBIT 2005.

Ponadto projekt ustawy wdraża postanowienia dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy oraz częściowo wdraża postanowienia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG.

Głównym celem ustawy jest:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, przez podniesienie kwalifikacji kierujących pojazdami,
- minimalizacja negatywnych zjawisk związanych z procesem uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami, takich jak oszustwa, nierzetelne wykonywanie usług w zakresie szkolenia kierowców i korupcja.

Konieczność przyjęcia nowych efektywniejszych rozwiązań pozwalających na podniesienie kwalifikacji kierowców uzasadniają obiektywne fakty i liczby. I tak można wskazać, że:

- najliczniejsza grupa kierowców uczestniczących w wypadkach to osoby w wieku 18-24 lata posiadające prawo jazdy krócej niż dwa lata – w okresie ostatnich 10 lat zaobserwowano tendencję wzrostową (o 10%) udziału tych osób jako sprawców wypadków,
- w wypadkach z udziałem młodych kierowców 83% zabitych są to również ludzie w wieku 18-24 lata,
- liczba ciężkich wypadków drogowych w Polsce jest trzykrotnie wyższa niż w krajach UE, a w wypadkach drogowych w Polsce w porównaniu do liczby ludności ginie trzykrotnie więcej osób niż w krajach UE,
- w 73% ośrodków szkolenia kierowców kontrolowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli stwierdzono nieprawidłowości,
- egzamin teoretyczny zdaje za pierwszym razem 70,2% kandydatów na kierowców, a egzamin praktyczny 32,7% kandydatów,
- 31% zdających osób ocenia negatywnie sposób przeprowadzania egzaminów państwowych.

Ta niekorzystna sytuacja jest spowodowana przez wiele czynników, wśród których na pierwszym miejscu jest niewątpliwie niewłaściwy przebieg procesu nauczania kandydatów na kierowców. Obecnie cechuje go:

- niska jakość usług świadczonych przez ośrodki szkolenia kierowców,
- pojawiające się na rynku usług szkoleniowych ewidentne oszustwa polegające na obietnicach typu „u nas zdobędziesz prawo jazdy w trzy dni”,
- nieuczciwa konkurencja w stosunku do rzetelnych ośrodków szkolenia kierowców, m.in.: przez stosowanie cen dumpingowych, nierealizowanie wymaganego programu szkolenia (ocenia się, że na skutek nieuczciwej konkurencji cena za kurs na prawo jazdy kategorii B jest zaniżona o 50% i nie pozwala na pełną realizację obecnego programu),
- prowadzenie nauki wyłącznie pod kątem egzaminu, tj. pamięciowe opanowywanie testów egzaminacyjnych i nauka jazdy pod kątem zadań wykonywanych na placu manewrowym,
- brak właściwego nadzoru nad pracą ośrodków szkolenia kierowców.

Dodatkowo na taki stan nakłada się niepokojące zjawisko, jakim są wykrywane w niektórych regionach naszego kraju afery łapówkarskie. Jak wynika z ujawnianych w trakcie postępowania karnego faktów, osoby, wobec których stawiane są zarzuty, należą niestety do wszystkich środowisk zawodowych związanych z procesem uzyskiwania prawa jazdy. Są to m.in.: urzędnicy, egzaminatorzy, instruktorzy i lekarze.

Mimo wskazanych wyżej negatywnych zjawisk ostatnie dziesięciolecie przyniosło także pozytywne doświadczenia i rozwiązania, wśród których można przykładowo wskazać:

- wprowadzenie jednolitych kryteriów oceny oraz ujednoczenie przebiegu egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców niezależnie od tego, w którym regionie Polski egzaminy te są przeprowadzane (osiągnięcie tego celu umożliwiło m.in. powstanie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego),
- wprowadzenie efektywnego systemu wydawania praw jazdy (opartego o centralną personalizację tych dokumentów) ograniczającego skutecznie zjawisko tzw. przestępstw przeciwko dokumentom,
- uregulowanie zasad wykonywania działalności gospodarczej w zakresie szkolenia kierowców,
- wprowadzenie systemu punktowej oceny kierowców mającego duże znaczenie dla profilaktyki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd).

Dlatego też szczegółowe przepisy zaproponowane w projekcie ustawy o kierujących pojazdami utrzymują wszystkie wprowadzone do tej pory rozwiązania, które okazały się efektywne, dokonując jedynie niezbędnych zmian w zakresie wynikającym z dotychczasowych doświadczeń. Z kolei tam, gdzie było to konieczne, projekt wdraża nowe pomysły w oparciu o doświadczenia europejskich krajów o wysokim stopniu rozwoju motoryzacji.

Z formalnego punktu widzenia projekt ustawy ma swoje bezpośrednie źródła w takich dokumentach, jak:

- dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy
- Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 8 maja 2001 r.,

- uchwała nr 2 z dnia 28 marca 2002 r. Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sprawie zadań Krajowej Rady BRD w 2002 r.,
- Rządowa Strategia Antykorupcyjna,
- dokument programowy Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Nowy system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami”.

Projekt ustawy jest propozycją nowego odrębnego aktu prawnego, którego zakres przedmiotowy obejmuje sprawy regulowane dotychczas w ustawie – Prawo o ruchu drogowym i aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie. Takie rozwiązanie wynika z uwzględnienia licznych postulatów opinii publicznej zwracających uwagę na konieczność rozdzielenia właściwych przepisów ruchu drogowego (które zawierają zasady ruchu, przepisy porządkowe, regulacje prawne w zakresie zarządzania ruchem, warunki i sposób przeprowadzania kontroli ruchu drogowego) od przepisów dotyczących procedur administracyjnych i przepisów regulujących działalność gospodarczą związaną z ruchem drogowym. Oczywiście w ślad za niniejszą propozycją w przyszłości powinny zostać podjęte prace nad drugim nowym aktem prawnym, który wyodrębni z Prawa o ruchu drogowym przepisy o pojazdach dopuszczonych do ruchu po drogach publicznych.

Projekt proponuje odrębne uregulowanie następujących zagadnień:

- wymagania w stosunku do kierujących pojazdami silnikowymi, tramwajami, motorowerami, rowerami i pojazdami zaprzęgowymi,
- warunki, tryb i zasady uzyskiwania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami,
- warunki i zasady szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
- warunki i zasady sprawdzania kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierujących pojazdami,
- nadzór nad szkoleniem, egzaminowaniem i wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami,
- nadzór nad kierującymi pojazdami, w tym określenie zasad działania systemu punktów karnych,
- szkolenie kierowców w zakresie doskonalenia techniki jazdy,
- wymagania w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

Jednocześnie projekt proponuje uchylenie odpowiednich przepisów w ustawie – Prawo o ruchu drogowym odnoszących się do ww. zakresu zagadnień.

Konsultacje społeczne

Jak już wspomniano, projekt niniejszej ustawy powstał na podstawie dokumentu programowego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pt. „Nowy system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami”. W dokumencie tym przedstawiono szczegółowe założenia leżące u podstaw omawianego projektu. „Nowy system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami” był konsultowany z ponad dwudziestoma organizacjami społecznymi reprezentującymi różne środowiska, w tym takie, jak: przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców, dyrektorzy

wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, organizacje reprezentujące interesy zmotoryzowanych, fundacje reprezentujące interesy ofiar wypadków drogowych. Wynik tych konsultacji został w dużym stopniu uwzględniony w prezentowanym tekście. Ponadto sam projekt ustawy był kilkakrotnie wysyłany do konsultacji społecznych, w wyniku których uwzględniono znaczną część uwag. W ramach konsultacji społecznych projekt został wysłany do:

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
3. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych, Warszawa
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Świętokrzyski
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno k/Piły
6. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
7. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
8. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
9. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
10. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
11. Unia Metropolii Polskich
12. Związek Powiatów Polskich
13. Związek Miast Polskich

oraz umieszczono również na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Projekt ustawy zostanie skierowany pod obrady Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Omówienie szczegółowych rozwiązań przyjętych w projekcie ustawy o kierujących pojazdami

Kluczowym zagadnieniem, do którego odnosi się projekt ustawy, jest przebieg procesu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Wśród tych dokumentów wyróżnić można następujące ich grupy uregulowane w odmienny sposób:

- uprawnienia do kierowania rowerami i motorowerami – karta rowerowa prawo jazdy uprawniające do kierowania motorowerami,
- uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi – prawa jazdy,
- uprawnienia do kierowania pojazdami szynowymi – pozwolenie na kierowanie tramwajem.

Rozwiązania odnoszące się do procesu uzyskiwania karty rowerowej i ruchu motorowerów.

Ruch rowerowy i motorowerowy w Polsce nie stanowi jak dotychczas poważnego problemu społecznego, aczkolwiek daje się zauważyć tendencje do wzrostu wypadków drogowych z udziałem rowerzystów. Niemniej sam proces uzyskiwania dokumentów uprawniających do kierowania rowerem lub motorowerem ma kolosalne znaczenie dla

ogólnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzieje się tak dlatego, że karta rowerowa jest dla większości dzieci i młodzieży pierwszą w ich życiu przepustką do uczestnictwa w ruchu drogowym po drogach publicznych w charakterze kierującego. Wiedza, umiejętności, doświadczenia i nawyki zdobyte w tym okresie życia mają kolosalne znaczenie dla ich późniejszych zachowań na drodze w dorosłym życiu.

Oceniając dotychczasowe doświadczenia z wychowaniem komunikacyjnym realizowanym w szkołach podstawowych, możemy stwierdzić, że po początkowych sukcesach związanych z wprowadzeniem tego tematu do zajęć szkolnych nastąpiła swoista stagnacja spowodowana wieloma czynnikami, wśród których na pierwszym miejscu można wymienić brak przygotowania merytorycznego kadry nauczycielskiej.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, w projekcie zaproponowano kompleksową regulację tych zagadnień. Wśród nowych rozwiązań należy wskazać następujące propozycje:

- zajęcia szkolne dla dzieci ubiegających się o kartę rowerową mają być obowiązkowe. Z tych zajęć mogą być zwolnione dzieci, których stan zdrowia nie pozwala na kierowanie rowerem;
- szkoły mogą zawierać porozumienia z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego lub ośrodkami szkolenia kierowców, posiadającymi poświadczenie o spełnianiu dodatkowych wymagań, o bezpłatnym uczestnictwie dzieci w zajęciach organizowanych przez te ośrodki. Koszty organizacji tych zajęć ponoszone będą przez te ośrodki, w przypadku wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z wypracowanego przez te ośrodki zysku, który zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma być przeznaczany na brd, a w przypadku pozostałych ośrodków na zasadzie porozumień, co stanowić będzie dodatkową promocję i reklamę dla tych ośrodków;
- zajęcia na kartę rowerową będą mogli prowadzić wyłącznie nauczyciele, którzy przeszli odpowiednie szkolenie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego;
- karty rowerowe będą wydawane tak jak dotychczas przez dyrektorów szkół, a także dodatkowo przez dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i szefów ośrodków szkolenia kierowców prowadzących zajęcia z dziećmi przy czym karta rowerowa będzie nadal wydawana nieodpłatnie.
- zamiast karty motorowerowej zostanie wprowadzona nowa kategoria prawa jazdy AM, która będzie uprawniała do kierowania motorowerem. Wiek niezbędny do uzyskania tej kategorii prawa jazdy zostanie podniesiony z 13 do 16 lat. Z tym że motorowerem będzie mogła kierować osoba która skończy 14 lat. Aby uzyskać to prawo jazdy trzeba będzie ukończyć kurs w ośrodku szkolenia kierowców, a następnie zdać egzamin państwowy w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

Rozwiązania odnoszące się do procesu uzyskiwania prawa jazdy

Obecne rozwiązania dotyczące uzyskiwania praw jazdy wyróżniają następujące kolejne etapy tego procesu:

- przeprowadzenie badań lekarskich,
- kurs w ośrodku szkolenia kierowców,

- egzamin państwowy organizowany przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego,
- wydanie prawa jazdy.

Projekt ustawy utrzymuje dotychczasowe elementy, wprowadzając dodatkowo:

- dwuletni okres próbny, podczas którego tzw. „młody kierowca” jest poddany szczególnemu nadzorowi (rozdział 14).

Badania lekarskie wykonują lekarze uprawnieni do przeprowadzania badań lekarskich. Projekt przewiduje przypadki, kiedy nie wydaje się kandydatowi praw jazdy w przypadku między innymi osobie u której w wyniku badania lekarskiego stwierdzono aktywna formę uzależnienia od alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Okres próbny dla młodego kierowcy wprowadziły już takie kraje, jak: Austria, Estonia, Finlandia, Francja, Irlandia, Luksemburg, Niemcy, Norwegia, Portugalia, Szwajcaria, Szwecja, Wielka Brytania i Węgry. Jak pokazują doświadczenia w krajach, które wprowadziły jazdę z osobą towarzyszącą lub okres próbny, zaobserwowano zmniejszenie liczby wypadków z młodymi kierowcami od ok. 20 do 50%.

Proponowany w projekcie okres próbny dotyczyć ma osób, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kategorii B.

Przez cały okres próbny (2 lata) kierowca jest poddany szczególnemu nadzorowi polegającemu na tym, że:

- okres próbny przedłużany jest po popełnieniu dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym,
- kierowca jest kierowany na kurs reedukacyjny, jeżeli popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym ,
- prawo jazdy podlega cofnięciu po popełnieniu trzech wykroczeń lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym .

Niezależnie od omówionych wyżej nowych elementów wchodzących w skład procesu uzyskiwania praw jazdy projekt wprowadza zmiany w dotychczas obowiązujących rozwiązaniach dotyczących:

- sprawdzania stanu zdrowia kandydata na kierowcę przez lekarza,
- tradycyjnych form szkolenia,
- przeprowadzania egzaminu państwowego.

Badania lekarskie kandydatów na kierowców i kierowców składają się z tzw. badania podmiotowego i badania przedmiotowego. W trakcie badania przedmiotowego lekarz przeprowadza rozmowę z osobą badaną na temat stanu jej zdrowia. Jeżeli w trakcie tej rozmowy osoba badana zatai istotne dla badania informacje, lekarz, posiłkując się badaniem przedmiotowym, nie jest w stanie ujawnić przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Powoduje to sytuację, w której prawo jazdy jest wydawane wielu osobom, których stan zdrowia stwarza poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Aby przeciwdziałać temu zjawisku, w projekcie zaproponowano wprowadzenie dla osoby poddanej badaniu lekarskiemu obowiązku wypełniania pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania ankiety dotyczącej stanu zdrowia. Ankiety oceniałby lekarz.

Sposobem na poprawienie jakości szkolenia kandydatów na kierowców w tradycyjnej formie jest proponowane w projekcie:

- podniesienie kwalifikacji wymaganych od instruktorów,
- zmiana wymagań w stosunku do ośrodków szkolenia kierowców,
- opracowanie standardów edukacyjnych przez wprowadzenie szczegółowych programów szkolenia określanych w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu,
- nałożenie na ośrodki szkolenia kierowców obowiązku przekazywania staroście dokładnych informacji o czasie, miejscu i osobach uczestniczących w kursie,
- sprecyzowanie uprawnień i obowiązków starosty w zakresie sprawowania nadzoru nad ośrodkami szkolenia kierowców,,
- wprowadzenie komisji społecznych współpracujących ze starostą w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia,
- wprowadzenie nadzoru wojewody nad wykonywaniem zadań związanych ze szkoleniem kierowców przez samorząd szczebla powiatowego.

Zmianę wymagań w stosunku do instruktorów pokazuje tabela nr 1.

Tabela nr 1		
WYMAGANIA W STOSUNKU DO INSTRUKTORÓW		
	Obecnie	Po wejściu w życie ustawy
wykształcenie	średnie	średnie
posiadanie uprawnień do kierowania	posiadanie prawa jazdy odp. kategorii przez okres min. 3 lat	posiadanie prawa jazdy kategorii B przez okres min. 3 lat oraz prawa jazdy odp. kategorii przez okres min. roku
Stan zdrowia	brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem	Brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku instruktora
sprawność psychiczna	brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem	Brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku instruktora
przeszkolenie	kurs kwalifikacyjny	Kurs prowadzony przez posiadający poświadczenie OSK
potwierdzenie posiadania kompetencji	egzamin kończący kurs i egzamin przed komisją powołaną przez wojewodę	egzamin kończący kurs i egzamin przed komisją powołaną przez wojewodę
doskonalenie zawodowe		coroczne uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego
niekaralność	za przestępstwo przeciwko brd	za przestępstwo przeciwko

		bezpieczeństwu w komunikacji, za przestępstwo w celu osiągnięcia korzyści majątkowej i osobistej, za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, za przestępstwo przeciwko zdrowiu i życiu, za przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości oraz za prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu
wymogi formalne	wpis do ewidencji instruktorów	Wpis do ewidencji instruktorów

Jak widać z powyższej tabeli, zmiany dotyczą:

- wymaganych badań lekarskich i psychologicznych, które mają być przeprowadzane pod kątem przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku instruktora, a nie jak dotychczas wyłącznie pod kątem przeciwwskazań do kierowania pojazdem
- szkolenia kandydatów na instruktorów gdzie proponuje się jego prowadzenie przez posiadające poświadczenie ośrodki szkolenia kierowców,
- doskonalenia zawodowego przez coroczne uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego
- rozszerzenia katalogu przestępstw eliminujących osobę z ewidencji instruktorów.

Zmiany w zakresie wymagań w stosunku do ośrodków szkolenia kierowców pokazuje tabela nr 2.

Tabela nr 2		
WYMAGANIA W STOSUNKU DO OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW		
	Obecnie	Po wejściu w życie ustawy
siedziba na terytorium Polski	TAK	NIE
odpowiednie warunki lokalowe	TAK	TAK
wymagania w zakresie infrastruktury	nie jest określone miejsce położenia poszczególnych elementów infrastruktury; na każdy element umieszczony na terenie innego powiatu wymagany jest odrębny wpis do rejestru przedsiębiorców,	Dla OSK prowadzących szkolenie w zakresie kat. A i B, cała infrastruktura powinna być położona na terenie jednego powiatu; dla innych OSK plac manewrowy może być położony na terenie powiatu sąsiedniego,
wyposażenie dydaktyczne	TAK	TAK
	z tym, że przepisy nie	środki dydaktyczne muszą być

	określają sposobu dopuszczenia środków dydaktycznych do użytku przez OSK	umieszczone na liście ministra właściwego do spraw transportu
plac manewrowy	TAK	TAK
przystosowany pojazd	TAK	TAK
Instruktor	TAK	TAK
niekaralność za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przeciwko dokumentom	TAK	TAK
nadzór wewnętrzny (pedagogiczny)	NIE	TAK

Jak widać z powyższej tabeli, wymagania w stosunku do ośrodków szkolenia kierowców nie ulegają zmianom, które w ocenie samych przedsiębiorców opiniujących przyjęte rozwiązania (opinia Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców i opinia Polskiej Federacji Ośrodków Szkolenia Kierowców) mogłyby utrudnić podejmowanie działalności gospodarczej w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców. Ustawa utrzymuje także ważność dotychczasowych wpisów do rejestru działalności regulowanej, tak aby nie narazić przedsiębiorców na zbędne koszty związane z nowymi przepisami

Bardzo ważną zmianą dotyczącą wymagań w stosunku do prowadzonych przez przedsiębiorców ośrodków szkolenia kierowców (jednostek organizacyjnych przedsiębiorcy, w których prowadzone są kursy) jest wymaganie, aby cała infrastruktura techniczna ośrodka szkolenia kierowców, wymagana do szkolenia osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii A lub B, znajdowała się na terenie powiatu właściwego ze względu na miejsce wpisu do rejestru działalności regulowanej. . Wymaganie to nie dotyczy ośrodków szkolenia kierowców zajmujących się szkoleniem w zakresie kategorii B+E, C1, C1+E, C+E, D1, D1+E, D lub D+E. Plac manewrowy tych jednostek organizacyjnych będzie mógł znajdować się w powiecie sąsiadującym z powiatem, w którym ośrodek jest wpisany do rejestru przedsiębiorców. Jest to uzasadnione faktem, że w dużych ośrodkach miejskich często nie jest możliwe znalezienie w umiarkowanej cenie dużego placu manewrowego wymaganego do prowadzenia nauki jazdy zespołami pojazdów lub samochodami ciężarowymi i autobusami. W przypadku takich placów możliwość ich umieszczenia w sąsiednim powiecie jest wystarczającym rozwiązaniem wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców, dążących do minimalizacji kosztów w zakresie nieodbijającym się na jakości prowadzonych usług. W odniesieniu do małych placów manewrowych wymaganych do nauki jazdy samochodem osobowym lub motocyklem (kategoria A i B prawa jazdy) w ocenie przedsiębiorców nie ma jakichkolwiek problemów z ich wynajęciem za rozsądną kwotę, także w dużych aglomeracjach miejskich, które stanowią miasta na prawach powiatu. Należy tutaj wskazać, że na jednym takim placu możliwe jest prowadzenie szkolenia w zakresie kategorii A i B, przez kilka ośrodków szkolenia kierowców należących do różnych przedsiębiorców.

Powyższe rozwiązanie umożliwi objęcie nadzorem i kontrolą całego procesu dydaktycznego prowadzonego w ramach szkolenia kursowego kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B, zgodnie z podstawowym założeniem ustawy o kierujących pojazdami – poprawą nadzoru nad szkoleniem kierowców, i zminimalizuje nieuczciwą konkurencję w stosunku do przedsiębiorców rzetelnie prowadzących ośrodki szkolenia kierowców. Właśnie w zakresie szkolenia na tę kategorię prawa jazdy występują na masową skalę patologiczne zjawiska związane z brakiem właściwego nadzoru.

Warto tutaj odnieść się do praktycznej oceny obowiązujących dotychczas przepisów. Przepisy te nie określały miejsca położenia infrastruktury ośrodka szkolenia kierowców. Przedsiębiorca był zobowiązany wpisać się do rejestru działalności regulowanej u starosty, na terenie którego prowadził szkolenie. Niejednokrotnie, w przypadku kiedy posiadał biuro w jednym powiecie, salę wykładową w drugim, a plac manewrowy w trzecim, musiał dokonywać trzech odrębnych wpisów do ewidencji działalności regulowanej (koszt jednego wpisu to 412 zł). Należy zauważyć, że w zasadzie prowadził on tylko jeden ośrodek szkolenia kierowców. Poważniejszy problem stanowi brak możliwości prowadzenia nadzoru nad takim ośrodkiem szkolenia kierowców. Przykładowy przedsiębiorca posiadający trzy różne wpisy do rejestru działalności regulowanej podlegał trzem nadzorującym go starostom. Każdy ze starostów prowadzi nadzór nad jedną z części infrastruktury ośrodka szkolenia kierowców (jeden tylko nad placem, drugi tylko nad salą, a trzeci wyłącznie nad lokalem biurowym i dokumentacją). Żaden z nich nie jest w stanie prowadzić realnego nadzoru nad pełnym procesem dydaktycznym, dlatego spotkać się można ze zjawiskiem celowego przenoszenia infrastruktury ośrodków szkolenia kierowców (w szczególności sal i placów manewrowych) do innych powiatów. Bardzo często w momencie występowania z wnioskiem o wpis do rejestru działalności regulowanej, przedsiębiorca zgłasza, że ma salę i biuro na terenie miasta właściwego dla starosty, a plac manewrowy w innym powiecie (niejednokrotnie oddalony od tego miasta np. o 30 km). Z praktyki nadzoru wynika, że w przypadku ośrodków szkolenia kierowców prowadzących szkolenie w zakresie prawa jazdy kategorii A i B w 90 % przypadków zgłoszenie tak oddalonego placu ma tylko charakter formalny. Od momentu zgłoszenia do momentu kontroli na tym placu nigdy nie odbywało się szkolenie. Okazuje się, że przedsiębiorca szkolenie to prowadził na terenie miasta, w którym ma salę i biuro, na przygodnych parkingach i placach niespełniających podstawowych wymogów dydaktycznych, a bardzo często także podstawowych wymogów bezpieczeństwa osoby szkolonej oraz osób postronnych. Działanie takie jest podyktowane przede wszystkim chęcią zysku. Przedstawienie „fikcyjnego” placu manewrowego czy sali wykładowej znacznie obniża koszty prowadzenia działalności w tym zakresie. Taki przedsiębiorca stanowi konkurencję niemożliwą do pokonania dla przedsiębiorców chcących uczciwie prowadzić tę działalność. Ceny za kurs na prawo jazdy proponowane przez przedsiębiorców posiadających „fikcyjną” infrastrukturę zmuszają uczciwych przedsiębiorców do likwidowania działalności lub do nieuczciwego ograniczania kosztów. Takie ograniczenie polega zwykle na skracaniu do minimum procesu przygotowania kandydata na kierowcę do bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym. Polega to np. na skróceniu wymaganej minimalnej liczby godzin zajęć teoretycznych z 30 np. do 15 oraz także na ograniczaniu czasu godzin zajęć praktycznych z 60 do 45 minut. Takie działania związane z nieuczciwą konkurencją mają więc bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Niestety egzamin

państwowy dla osób ubiegających się o prawo jazdy nie pozwala skutecznie ocenić rzetelności prowadzonego szkolenia i przygotowania kandydata na kierowcę do bezpiecznej jazdy, gdyż jest wrywkowym sprawdzeniem wiedzy i umiejętności poszczególnych kandydatów. Z rachunku prawdopodobieństwa wynika, że osoba źle i nierzetelnie wyszkolona ma szansę zdać egzamin, a następnie, uczestnicząc w ruchu drogowym, będzie stanowić zagrożenie dla siebie i innych osób. Stan faktyczny w tym zakresie pokazują wskazane na wstępie uzasadnienia statystyki dotyczące wypadkowości „młodych stażem” kierowców. Jako przykład można tutaj wskazać fakt, że w niektórych ośrodkach szkolenia kierowców w ogóle nie prowadzi się szkolenia teoretycznego, a jedynie wypożycza się płytę z pytaniami egzaminacyjnymi, argumentując, że kursant sam nauczy się teorii, jeżdżąc w samochodzie z instruktorem. Tak nauczona osoba zdaje egzamin teoretyczny i praktyczny, uzyskuje prawo jazdy, a następnie bardzo często powoduje kolizję lub wypadek, nie wiedząc nawet, jakie normy naruszyła.

Dlatego też zaproponowane rozwiązanie dotyczące umieszczania infrastruktury technicznej ośrodka szkolenia kierowców na terenie jednego powiatu wpłynie na poprawę:

- rynku szkolenia kierowców, przez utrudnienie prowadzenia nieuczciwej konkurencji,
- jakości szkolenia i przez to na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zmiany dotyczące ośrodków proponowane w projekcie są związane z jakością szkolenia. Zmiana dotyczy wprowadzenia możliwości uzyskania przez ośrodek szkolenia kierowców wydawanego przez starostę poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań. Poświadczenie nie będzie obowiązkowe i dlatego w celu zachęcenia ośrodków do jego uzyskania proponuje się, aby jednostki posiadające ten dokument mogły prowadzić kursy rozszerzone oraz nieodpłatnie we współpracy ze szkołami prowadzić zajęcia dla uczniów – kandydatów na kartę rowerową. Te ostatnie propozycje wynikają także z faktu, że zaświadczenie gwarantuje lepszą jakość pracy ośrodka. Koszt uzyskania poświadczenia będzie ponosił przedsiębiorca i oszacowano, że będzie to około 600 zł. Przy tej kalkulacji wzięto pod uwagę zakres czynności, które będzie musiał wykonać pracownik starostwa przy sprawdzaniu spełniania przez przedsiębiorcę dodatkowych wymagań.

Pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego ma być jednym z warunków wystawienia przez ośrodek szkolenia kierowców zaświadczenia o ukończeniu kursu. Z kolei jego negatywny wynik będzie uprawniał ośrodek do określenia dodatkowych obowiązkowych zajęć dla kandydata na kierowcę w zależności od wykazanych na egzaminie braków w wiedzy lub umiejętnościach.

W ramach szczegółowych programów szkolenia, do których wydania zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu projekt ustawy, planuje się zwiększenie liczby godzin szkolenia praktycznego, w szczególności w zakresie prawa jazdy kategorii A i B. Określenie szczegółowych programów szkolenia, oprócz ujednoczenia i podniesienia jego jakości, ułatwi sprawowanie nadzoru przez starostów.

Temu samemu celowi służyć ma nałożony na ośrodek szkolenia kierowców obowiązek składania informacji o osobach uczestniczących w kursie oraz czasie i miejscu przeprowadzania poszczególnych zajęć wskazanych w szczegółowym programie. Oprócz ułatwienia kontroli (możliwość weryfikacji, czy przewidziane zajęcia są

prowadzone) ww. obowiązek przekazywania informacji ograniczy zjawisko polegające na wystawianiu zaświadczeń o ukończeniu kursu osobom, które w ogóle nie uczestniczyły w zajęciach.

Dotychczasowy nadzór wykonywany przez starostów nad ośrodkami szkolenia kierowców można ocenić jako niezadowolający. Aby przeciwdziałać temu stanowi rzeczy, w projekcie ustawy precyzyjnie określono:

- obowiązki starosty w zakresie wykonywania nadzoru,
- jednostki i służby zobowiązane do współpracy ze starostą w zakresie wykonywania nadzoru ,
- przesłanki do przeprowadzenia kontroli ośrodka szkolenia kierowców, z wykorzystaniem analizy statystycznej osiągniętych przez ośrodek wyników,
- zakres prowadzonej kontroli,
- uprawnienia i obowiązki osób przeprowadzających kontrolę,
- przesłanki i tryb wydania decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców.

Klamrą spinającą wymienione wyżej zmiany i wymagania będzie rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez Centralną Ewidencję Kierowców. Wśród nich znajdą się dane ośrodków szkolenia kierowców oraz instruktorów. Będą one skorelowane z danymi kierowców (dotyczyć to będzie między innymi wypadkowości i naruszeń przepisów), którzy ukończyli w tych ośrodkach szkolenie. W ten sposób starosta będzie mógł w prowadzonej przez siebie analizie statystycznej uwzględnić „wyniki pracy” ośrodków i poszczególnych instruktorów, typując podmioty, wobec których należy przeprowadzić w pierwszej kolejności kontrolę ich działania.

W zakresie nadzoru ze starostą współpracować będzie Policja, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego (WORD), oraz administrator centralnej ewidencji kierowców . Współdziałanie z Policją będzie się odbywać w zakresie kontroli praktycznej nauki jazdy, gdyż pracownik administracji samorządowej nie ma uprawnień do zatrzymywania pojazdów „nauki jazdy” na drodze publicznej. Dlatego też kontrola ww. pojazdów oraz uprawnień instruktorów będzie możliwa wyłącznie we współpracy z Policją posiadającą stosowne uprawnienia do zatrzymywania i kontroli na mocy przepisów ruchu drogowego. W ramach tej współpracy Policja, wykonując rutynową kontrolę ruchu drogowego, ma możliwości przekazywania starostom informacji o naruszeniach przepisów związanych ze szkoleniem. Ponadto ze starostami będą współpracować wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i administrator Centralnej Ewidencji Kierowców, w zakresie przekazywania danych o zdanych egzaminach oraz o ewentualnych naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowcę lub instruktora. Na podstawie tych danych starosta sporządzi statystyczną analizę, co zapewni mu obiektywną i rzetelną wiedzę na temat funkcjonujących na jego terenie ośrodków. Tak skonstruowany nadzór pozwoli na poprawę jakości szkolenia przez kierowanie nadzoru w te aspekty szkolenia, które są najsłabsze.

Sposób przeprowadzania szkolenia zależy w dużym stopniu od zadań, które są wykonywane na egzaminie państwowym ze względu na fakt, że kandydat na kierowcę oczekuje od ośrodka szkolenia przede wszystkim przygotowania do egzaminu, a

umiejętność bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym nie jest na tym etapie doceniana. Dlatego też projekt przewiduje:

- wprowadzenie nowej części egzaminu praktycznego obejmującej jazdę w ruchu miejskim
- przeprowadzanie teoretycznej części egzaminu w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi komputerowo w czasie rzeczywistym. (

Niezależnie od zmian w zakresie zadań egzaminacyjnych projekt przewiduje także inne zmiany mające wpływ na jakość przeprowadzanych egzaminów państwowych. Są to:

- wskazanie osób, w stosunku do których egzamin nie może być przeprowadzany,
- ujednoczenie sposobu przeprowadzania egzaminów państwowych w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy – zlikwidowanie możliwości przeprowadzania egzaminów w zakresie kategorii T w miejscu wskazanym przez starostę,
- wprowadzenie zasady zatrudniania egzaminatorów wyłącznie w pełnym wymiarze czasu pracy,
- podniesienie kwalifikacji i innych wymagań dla egzaminatorów,
- zmiana sposobu rekrutacji i szkolenia tych osób, ,
- sprecyzowanie uprawnień i obowiązków organów prowadzących nadzór nad wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego (rozdział 11).

Zmiany dotyczące wymagań stawianych egzaminatorom pokazuje tabela nr 3.

Tabela nr 3		
WYMAGANIA W STOSUNKU DO EGZAMINATORÓW		
	Obecnie	Po wejściu w życie ustawy
obywatelstwo	Polskie	-----
wykształcenie	wyższe	wyższe
wiek	-----	nieprzekraczający 65 lat
posiadanie uprawnień do kierowania	posiadanie prawa jazdy kategorii B przez 6 lat oraz innej odp. kategorii przez okres min. roku	posiadanie prawa jazdy kategorii B przez 6 lat oraz innej odp. kategorii przez okres min. roku
stan zdrowia	brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem	brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku egzaminatora
sprawność psychiczna	brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem	brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku egzaminatora
przeszkolenie	kurs kwalifikacyjny	6-mies. szkolenie prowadzone przez WORD poprzedzone

		rekrutacją w drodze postępowania konkursowego
praktyka	udział w 7 egzaminach w charakterze obserwatora i przeprowadzenie 3 egzaminów pod nadzorem	udział w 100 egzaminach w charakterze obserwatora i przeprowadzenie 20 egzaminów pod nadzorem
potwierdzenie posiadania kompetencji	egzamin przed komisją powołaną przez ministra	egzamin przed komisją powołaną przez ministra
rękojmia	należytego wykonywania obowiązków	należytego wykonywania obowiązków
niekaralność	za przestępstwo lub wykroczenie przeciwko brd	za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, za przestępstwo w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, za przestępstwo przeciwko zdrowiu i życiu, za przestępstwo przeciwko wolności seksualnej i obyczajowości oraz za prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu
niebycie oskarżonym	-----	w sprawie o przestępstwo wyliczone określone wyżej z oskarżenia publicznego
brak związków z ośrodkami szkolenia kierowców	-----	na zasadach określonych w art. 24 K.p.a.
wymogi formalne	wpis do ewidencji egzaminatorów	wpis do ewidencji egzaminatorów
inne ograniczenia	-----	– zakaz podejmowania innych zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora WORD – ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej

Jak widać z powyższej tabeli, zmiany dotyczą:

- nowego wymogu w zakresie wieku egzaminatora, który nie może przekroczyć 65 lat,
- wymaganych badań lekarskich i psychologicznych, które mają być przeprowadzane pod kątem przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku egzaminatora, a nie jak dotychczas wyłącznie pod kątem przeciwwskazań do kierowania pojazdem,
- wymaganej praktyki od kandydata na egzaminatora – kandydat musi uczestniczyć w 100 egzaminach w charakterze obserwatora i przeprowadzić 20 egzaminów pod nadzorem; dotychczas było to zaledwie uczestnictwo w łącznie 10 egzaminach

wymogu niekaralności egzaminatora, który rozszerzono na zasadach analogicznych jak dla instruktorów,

- nowego wymogu niebycia podejrzanym w sprawie o przestępstwo określone w przepisach ustawy o kierujących,
- nowego wymogu niepozostawania w związkach z osobami prowadzącymi szkolenie na zasadach określonych w art. 24 K.p.a.

Ponadto w projekcie nałożono na egzaminatorów dodatkowe ograniczenia:

- zakaz podejmowania innych zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora WORD,
- ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej jak dla osób pełniących funkcje publiczne, w tym także konieczność składania deklaracji majątkowych.

Istotnym elementem mającym wpływ na jakość i prawidłowość przebiegu przeprowadzania egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców jest nadzór nad wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego. Propozycje w tym zakresie zawarte w projekcie ustawy dotyczą:

- precyzyjnego określenia obowiązków marszałka województwa w zakresie wykonywania nadzoru nad WORD,
- wskazania jednostek i służb zobowiązanych do współpracy z marszałkiem w zakresie wykonywania nadzoru,
- wprowadzenia precyzyjnych przesłanek do przeprowadzenia kontroli WORD,
- określenia zakresu prowadzonej kontroli,–
- określenia uprawnień i obowiązków osób przeprowadzających kontrolę
- określenia przesłanek zawieszenia prowadzenia przez WORD egzaminów państwowych.

Prawo jazdy

W związku z koniecznością wdrożenia do prawodawstwa Polskiego dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy wprowadzono w projekcie następujące zmiany:

- Wprowadzenie nowego wzoru prawa jazdy oraz obowiązku wymiany krajowych praw jazdy na prawa jazdy wydane zgodnie z tym wzorem. Obecnie w Unii Europejskiej obowiązuje ponad 110 różnych wzorów praw jazdy. Wymiana praw jazdy nastąpić ma w ciągu 25 lat i zakończy się w 2033 roku (art. 124).
- Wprowadzenie nowych kategorii prawa jazdy:
 - AM – prawo jazdy dla użytkowników motorowerów oraz lekkich pojazdów czterokołowych, które będzie uzyskiwane od 16 roku życia, - wzrastająca popularność motorowerów i ilość zdarzeń drogowych związanych z jazdą na motorowerze stanęła u podstaw zunifikowania zasad kierowania motorowerami i zasad uzyskiwania uprawnień do kierowania nimi); jednakże dla osób które będą jeździć motorowerem wiek został określony na 14 lat.
 - A2 – pośrednia kategoria prawa jazdy pomiędzy istniejącymi już kategoriami A1 i A. Prawo jazdy tej kategorii będzie uprawniało do

prowadzenia motocykli o mocy nie przekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nie przekraczającym 0,2 kW/kg. Aby uzyskać uprawnienia do prowadzenia motocykli młody kierowca będzie musiał najpierw uzyskać prawo jazdy na małe motocykle (A1 w wieku 16 lat lub A2 w wieku 18 lat), następnie po 2 letnim okresie posiadania tych uprawnień będzie miał możliwość uzyskania prawa jazdy na większe motocykle (odpowiednio A2 lub A). Podniesiono także minimalny wiek niezbędny do uzyskanie bezpośredniego dostępu do prawa jazdy kategorii A. Wiek ten obecnie wynosi 18 lat po wprowadzeniu przepisu będzie wynosił 24 lata. Celem tej regulacji jest zapewnienie, że niedoświadczeni i młodzi kierowcy tuż po uzyskaniu prawa jazdy na motocykle nie będą użytkownikami ciężkich i szybkich motocykl.

- Zmiana definicji uprawnień wynikających z prawa jazdy kategorii B i B+E w zakresie możliwości ciągnięcia przyczep. Zmiana ta będzie polegać na:
 - dookreśleniu dopuszczalnej masy całkowitej ciągniętej przyczepy w zakresie kategorii B+E do maksimum 3500 kg,
 - na ograniczeniu w zakresie prawa jazdy kategorii B możliwości ciągnięcia przyczep do takich których dopuszczalna masa całkowita zsumowana z dopuszczalną masą całkowitą ciągnącego pojazdu nie przekroczy 3500 kg.
Celem regulacji jest ograniczenie możliwości ciągnięcia bardzo ciężkich przyczep i naczep przez pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3500 kg.
- Wprowadzenie administracyjnego okresu ważności wydawanych praw jazdy:
 - 15 lat – dla praw jazdy kategorii A1, A, B1, B, B+E
 - 5 lat – lub w zależności od terminu badań lekarskich oraz psychologicznych – dla praw jazdy kategorii C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E
- Wprowadzono precyzyjniejsze określenie dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami, ze wskazaniem m.in. zagranicznych dokumentów wojskowych

Nadzór nad kierującymi

Opierając się na analizie kilkuletnich doświadczeń z funkcjonowaniem systemu punktów karnych dla kierowców, w projekcie zaproponowano jego modyfikację, rozszerzając jednocześnie nadzór nad osobami naruszającymi przepisy o nowe elementy. Celem tych propozycji jest zwiększenie skuteczności w zakresie oddziaływania na posiadaczy uprawnień do kierowania pojazdami korygującego ich niewłaściwą postawę w ruchu drogowym.

Zakres nadzoru nad kierującymi (przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i spełnianie wymagań określonych do uzyskania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnień do kierowania pojazdem) oraz podmioty zobowiązane do jego prowadzenia (policja i starostowie) określono w ustawie.

Nowe rozwiązania zaproponowane w tym zakresie to:

- kierowanie osoby, która uzyskała 24 punkty karne, na kurs reedukacyjny zamiast, jak dotychczas, na egzamin sprawdzający jej kwalifikację,

- cofnięcie prawa jazdy osobie, która w okresie 5 lat od dnia wydania skierowania na kurs reedukacyjny uzyskała ponownie 24 punkty.

W przypadku cofnięcia prawa jazdy w wyniku uzyskania maksymalnej liczby punktów karnych jego odzyskanie jest możliwe po spełnieniu wszystkich wymagań stawianych osobom ubiegającym się o uprawnienie do kierowania pojazdem.

Ponadto, jeżeli kierowca kierował pojazdem w stanie po użyciu alkoholu, nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie jak alkohol, kierowany jest on dodatkowo na kurs reedukacyjny w zakresie profilaktyki przeciwalkoholowej.

Proponuje się, aby kursy reedukacyjne prowadził odpłatnie wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

Wymagania w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne

Projekt reguluje w rozdziale 16 wymogi wobec osób kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Projekt stanowi, że takich samych kwalifikacji wymaga się od kierujących przewożących wartości pieniężne. Ci ostatni kierowcy, ze względu na fakt, że szczególne okoliczności związane z koniecznością uniknięcia napadu lub innego zagrożenia bezpieczeństwa przewożonego ładunku mogą stworzyć sytuację zagrażającą innym uczestnikom ruchu drogowego, powinni mieć identyczne kwalifikacje jak kierowcy pojazdów uprzywilejowanych.

Proponowane zmiany wymagań w stosunku do kierowców pojazdów uprzywilejowanych ilustruje tabela nr 4.

Tabela nr 4		
DODATKOWE WYMAGANIA DLA KIEROWCÓW POJAZDÓW UPRIZYWILEJOWANYCH		
	Obecnie	Po wejściu w życie ustawy
stan zdrowia	brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem	brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym
sprawność psychiczna	brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem	brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem uprzywilejowanym
Przeszkolenie	-----	kurs dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych

Jak widać z tabeli, do dotychczasowych wymagań stawianych tym osobom doszła konieczność ukończenia kursu w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Wymóg ten jest uzasadniony zwiększającą się stale liczbą wypadków drogowych z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, gdzie jako jedną z głównych przyczyn można wskazać brak odpowiednich umiejętności w zakresie taktyki i techniki jazdy, wynikający z faktu, że

obecnie z punktu widzenia formalnego do kierowania pojazdem uprzywilejowanym wystarczą umiejętności wymagane od kandydatów na kierowców.

Osoby, które kierowały pojazdami uprzywilejowanymi na podstawie dotychczasowych przepisów, mają trzy lata na ukończenie odpowiedniego kursu.

Wymagania w stosunku do osób przewożących wartości pieniężne wchodzą w życie po dwóch latach od dnia opublikowania ustawy.

W projekcie wyłączono zastosowanie przepisów stanowiących o konieczności odbycia kursu kierowców pojazdów uprzywilejowanych w stosunku do żołnierzy, policjantów i funkcjonariuszy innych służb publicznych, przyjmując, że osoby te przechodzą stosowne szkolenie w procesie przygotowania do służby. Niemniej ze względu na fakt, że znaczna liczba osób, które są kierowcami pojazdów uprzywilejowanych, nie jest objęta szkoleniem w ramach służby publicznej (są to kierowcy karettek pogotowia, kolumn sanitarnych, pogotowia technicznego itp.), konieczne jest uregulowanie ich kwalifikacji.

Ośrodki doskonalenia techniki jazdy

W projekcie ustawy o transporcie drogowym zaproponowano uregulowanie zasad szkolenia osób posiadających uprawnienie do kierowania pojazdem w zakresie doskonalenia umiejętności praktycznych kierowania pojazdem, na zasadach analogicznych jak w obecnej ustawie – Prawo o ruchu drogowym.

Dlatego też projekt proponuje precyzyjne określenie jednostek i osób, które mogą prowadzić ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Obok jednostek wojskowych i jednostek resortu spraw wewnętrznych wskazano w projekcie przedsiębiorców, którzy spełniają określone wymagania i są wpisani do rejestru działalności regulowanej. Ponadto projekt wskazuje również podmioty niebędące przedsiębiorcami, którym przepisy szczególne dają możliwość prowadzenia działalności gospodarczej; takimi podmiotami są np. wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Projekt określa także kwalifikacje wymagane w stosunku do instruktorów prowadzących zajęcia z techniki jazdy oraz zasady prowadzenia nadzoru nad tą działalnością.

Zmiany w innych ustawach

Projekt wprowadza zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Większość z nich wynika z konieczności uchylecia przepisów odnoszących się do tego samego zakresu przedmiotowego co przepisy zawarte w projekcie niniejszej ustawy.

Zmiany zaproponowane w przepisach odnoszą się do centralnej ewidencji kierujących i mają na celu umożliwienie prowadzenia monitoringu kierowcy, z uwzględnieniem takich danych, jak: naruszenia przepisów (w tym przyznane punkty karne), ośrodek szkolenia kierowców i instruktor, który prowadził jego szkolenie, oraz wojewódzki ośrodek ruchu drogowego i egzaminator, który go egzaminował.

Projekt wprowadza również zmiany w ustawie o transporcie drogowym. Zmiana polega na:

- Wprowadzeniu w ramach zmiany dotychczas obowiązujących przepisów możliwości odbycia kwalifikacji wstępnej dla kierowców w transporcie drogowym w trybie przyspieszonym.

Celem regulacji jest wprowadzenie możliwości odbycia kwalifikacji wstępnej przyspieszonej dla kierowców którzy będą wykonywać specyficzne rodzaje transportu.

Działania antykorupcyjne

Jednym z podstawowych punktów programu Rządu jest działanie dążące do likwidacji korupcji występującej na wszystkich poziomach życia społecznego. Jedną z dziedzin od lat uwikłaną w proces korupcyjny jest uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami, a w szczególności proces szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Wychodząc naprzeciw konieczności ograniczenia tego procederu, który w ostateczności wpływa negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, Ministerstwo Infrastruktury przygotowało projekt ustawy o kierujących pojazdami. Większość zaproponowanych w projekcie rozwiązań zmierzających do poprawy jakości szkolenia kandydatów na kierowców ma znaczący wpływ na ograniczanie zjawiska korupcji przez eliminację jednego z kryminogennych czynników, jakim jest niemożność uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego przez kandydata na kierowcę szkolonego w nierzetelny sposób.

Taki sam skutek powinno odnieść urealnienie wymagań stawianych na egzaminie państwowym pod kątem ich zgodności z rzeczywistymi potrzebami bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Oszustwa dokonywane przez nieuczciwych przedsiębiorców wystawiających fałszywe zaświadczenia o ukończeniu kursu oraz tzw. wyjazdowe załatwianie prawa jazdy powinny zostać wyeliminowane przez wprowadzony obowiązek składania przed rozpoczęciem kursu szczegółowej informacji o uczestnikach kursu oraz o czasie i miejscu prowadzenia poszczególnych zajęć. W ramach nadzoru nad nierzetelnością przedsiębiorców starosta będzie ściśle współpracował z funkcjonariuszami Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Funkcjonariusze ci, mając informacje o nieprawidłowościach występujących w poszczególnych ośrodkach szkolenia kierowców, będą mogli, w sposób niemożliwy do zrealizowania przez starostę ze względu na brak uprawnień, przeprowadzić skuteczne dochodzenie dążące do eliminacji działań korupcyjnych w procesie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Z praktyki ostatnich lat wynika, że pośrednikami w kontaktach między egzaminatorami a osobami gotowymi wręczyć korzyść majątkową za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu na prawo jazdy są pracujący w ośrodkach szkolenia kierowców instruktorzy nauki jazdy lub nawet poszczególni właściciele ośrodków szkolenia kierowców. Dlatego też tak ważne jest, aby w trakcie działań Centralnego Biura Antykorupcyjnego uwzględniać wnioski wynikające z kontroli przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

Wprowadzenie szczegółowego programu szkolenia kandydatów na kierowców pozwoli na łatwe sprawdzenie, czy ośrodek szkolenia kierowców prawidłowo przygotowuje kandydata na kierowcę do uczestnictwa w ruchu drogowym i tym samym umożliwi mu uzyskanie pozytywnej oceny z egzaminu państwowego.

Dla zapobiegania nieprawidłowościom kolosalne znaczenie ma skuteczna kontrola i nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych. W projekcie proponuje się tutaj:

- utrzymanie niedawno wprowadzonej w akcie wykonawczym rejestracji przebiegu egzaminu praktycznego za pomocą urządzeń technicznych i przechowywanie tych zapisów przez okres 14 dni,
- wprowadzenie zasady, że wszelkie skargi zainteresowanych osób dotyczące egzaminu państwowego są rozpatrywane przez marszałka województwa,
- wprowadzenie obowiązkowej analizy statystycznej prowadzonej przez marszałka w zakresie zdawalności osób egzaminowanych w danym ośrodku, liczby popełnianych przez te osoby w późniejszym okresie naruszeń przepisów i zasad ruchu drogowego, liczby złożonych na ośrodek skarg,
- określenie obowiązkowych kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – co najmniej 3 razy w roku,
- sprecyzowanie szczegółowych przesłanek do przeprowadzenia obowiązkowej dodatkowej kontroli w WORD, w tym wyników statystycznej analizy zdawalności osób egzaminowanych w tym ośrodku, statystycznej analizy popełnianych przez te osoby w późniejszym okresie naruszeń przepisów i zasad ruchu drogowego oraz analizy złożonych skarg,
- wprowadzenie obowiązku dla marszałka powiadamiania zarządu województwa, któremu podlega ośrodek, o wynikach kontroli wraz w możliwością wnioskowania o odwołanie dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Na ograniczenie nieprawidłowych zjawisk powinno mieć także wpływ:

- jednoznaczne sformułowanie zakazu: pełnienia funkcji egzaminatora przez osoby pozostające w stosunkach z ośrodkami szkolenia kierowców określonych w art. 24 K.p.a. oraz przez osoby, wobec których toczy się postępowanie karne o popełnienie umyślnego przestępstwa,
- jednoznaczne sformułowanie zakazu podejmowania przez egzaminatora zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora WORD,
- zastosowanie wobec egzaminatorów przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. Nr 106, poz. 679, z późn. zm.) na zasadach określonych wobec osób, o których mowa w art. 1 i 2 tej ustawy.

<p>Ustawa wdraża postanowienia dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy w sposób określony w niniejszej tabeli</p>	
<i>Dyrektywa 2006/126/WE</i>	<i>Ustawa</i>

art. 2 ust. 1	art. 4 ust. 1 pkt. 2 lit. c
art. 4 i 6	art. 6, 8 i 11
art. 7	art. 4, 11 i 14
art. 11	art. 13
art.12	art.. 11

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Zaproponowany projekt oddziałuje na:

- terenowe organy administracji rządowej i samorząd szczebla wojewódzkiego i powiatowego,
- jednostki należące do samorządu terytorialnego: wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, szkoły podstawowe, gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne,
- przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą związaną z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami,
- kierowców, motorniczych i inne osoby kierujące pojazdami.

Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Wdrożenie proponowanych rozwiązań spowoduje:

- konieczność stworzenia dodatkowego stanowiska pracy w urzędach wojewódzkich w związku z nowymi zadaniami, takimi jak: nadzór nad wykonywaniem zadań z zakresu ustawy przez organy samorządu terytorialnego szczebla powiatowego, nadzór nad ośrodkami doskonalenia techniki jazdy. Jednakże stopień wykorzystania planu zatrudnienia w urzędach wojewódzkich wskazuje na możliwość utworzenia nowych stanowisk pracy w ramach etatów będących w dyspozycji tych urzędów.,
- konieczność stworzenia czterech dodatkowych stanowisk pracy w Ministerstwie Infrastruktury. Nowe zadania przewidziane w projekcie związane z prowadzeniem oceny i rejestru stosowanych na kursach dla kandydatów na kierowców pomocy

naukowych, opracowywaniem szczegółowych programów szkolenia na potrzeby doskonalenia techniki jazdy, szkoleń dodatkowych dla młodych kierowców, szkoleń reedukacyjnych, dodatkowych wymagań dla ośrodków szkolenia chcących prowadzić szkolenia dla kandydatów na instruktorów, programami szkolenia dla najmłodszych chcących uzyskać kartę rowerową i motorowerową wiąże się bezpośrednio z koniecznością podziału wszystkich zadań między co najmniej 5 osób – obecnie problematyką szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców zajmuje się 1 osoba. Taki podział jest niezbędny ze względu na fakt, że powyższe zagadnienia są bardzo szerokie tematycznie i wymagają ścisłej i ciągłej współpracy ze specjalistami w różnych dziedzinach związanych z procesem kształcenia i egzaminowania, ale także bieżącego monitoringu efektów prowadzonych szkoleń i egzaminów. W przeciwnym razie zadania te będą musiały być zlecane ekspertom z instytucji zewnętrznych ministerstwa, na co też konieczne byłoby zagwarantowanie środków finansowych, a rozwiązania te byłyby bardziej kosztowne. Niezbędne jest dokonanie przyporządkowania poszczególnych zadań osobom, które będą odpowiedzialne za ich realizację i będą mogły w swoim zakresie zajmować się ściśle określoną problematyką. Będzie to miało wpływ przede wszystkim na jakość prowadzonych prac legislacyjnych i nadzorczych, co będzie miało wpływ na poziom szkoleń i egzaminów, a pośrednio na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Proponowane rozwiązanie jest jednym z najtańszych w Europie. Przykładem może tu być rozwiązanie stosowane w Wielkiej Brytanii, gdzie sprawami szkolenia i egzaminowania zajmuje się odrębna agencja rządowa (Driving Standard Agency), która zatrudnia ponad 40 osób. Projektowane obciążenie budżetu z tytułu zatrudnienia 4 dodatkowych osób w Ministerstwie Infrastruktury, niezbędnych do prawidłowej realizacji postanowień ustawy, wyniesie około 300 tys. zł

- rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez Centralną Ewidencję Kierowców i Pojazdów. Przewidywany dodatkowy koszt z tym związany wyniesie szacunkowo około 7 000 000 zł, przy czym źródłem finansowania tych wydatków w całości powinien być fundusz celowy będący w dyspozycji ministra właściwego do spraw administracji publicznej, o którym mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Rozszerzenie zakresu danych gromadzonych w CEPiK nie spowoduje żadnych kosztów po stronie finansów publicznych – w całości będą one pokrywane z opłat przekazywanych na fundusz. Jednocześnie w projekcie proponuje się, aby wszelkie czynności związane z koniecznością umieszczania lub korzystania z danych ujętych w CEPiK były objęte opłatą ewidencyjną uiszczaną przez zainteresowane podmioty. Większość tych czynności już obecnie jest objęta tą opłatą,
- konieczność rozszerzenia nadzoru i kontroli nad ośrodkami szkolenia kierowców realizowanej przez samorządy terytorialne szczebla powiatowego i tym samym zwiększenie zatrudnienia w urzędach powiatowych oraz w urzędach miast na prawach powiatu. Ponieważ obecnie działa w Polsce około 6 000 ośrodków to przy założeniu, że prawidłowy nadzór może być prowadzony przez jednego pracownika przypadającego na 15 ośrodków powiaty powinny zatrudniać docelowo około 400 pracowników zajmujących się tą tematyką. Zadania te nie są nowe i już obecnie część powiatów jest należycie przygotowana do realizacji proponowanych zmian. Dlatego jest rzeczą trudną precyzyjne określenie kosztów związanych ze stworzeniem dodatkowych stanowisk pracy w powiatach. Niemniej przy przyjęciu założenia, że obecnie zatrudnionych jest 50% osób potrzebnych do realizacji zadań

wskazanych w projekcie, szacunkowe koszty wyniosłyby ok. 5 000 000 zł w skali całego kraju (są to przybliżone szacunkowe dane i mogą one kształtować się różnie w poszczególnych powiatach). Jednakże należy wskazać, że źródłem finansowania tych wydatków powinny być dochody samorządu powiatowego wynikające z wykonywania czynności z zakresu spraw komunikacyjnych – między innymi wydawania praw jazdy i dowodów rejestracyjnych oraz z opłat za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców,

- konieczność zmiany form nauczania wychowania komunikacyjnego (dotychczas realizowane jest ono w szkołach podczas zajęć z techniki). Ponieważ projekt umożliwia szkołom współpracę w tym zakresie z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego, które już obecnie nieodpłatnie prowadzą szereg zajęć dla dzieci i młodzieży poświęconych bezpieczeństwu ruchu drogowego, nie przewiduje się dodatkowych kosztów dla placówek oświatowych. Ponadto wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego wypracowany dochód mają przeznaczać na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego – a ten właśnie cel ma wychowanie komunikacyjne. Ta sama uwaga dotyczy kosztów obowiązkowego szkolenia dla nauczycieli prowadzących zajęcia dla uczniów ubiegających się o uprawnienia do kierowania rowerem. Finansowanie współdziałania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w zakresie szkolenia dzieci i młodzieży oraz kształcenie nauczycieli będzie odbywać się ze środków wypracowanych przez WORD, zgodnie z dotychczas obowiązującym przepisem art. 119 ust. 3 pkt 4 Prawa o ruchu drogowym. Przepis ten stanowi, że wolne środki finansowe WORD ma przeznaczać na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności na popularyzację przepisów Prawa o ruchu drogowym. Szkolenie dzieci i nauczycieli dotyczy zasad ruchu drogowego i mieści się w wyżej wskazanym zakresie działania WORD. Dodatkowo można wskazać, że na wniosek organizacji zrzeszających przedstawicieli jednostek szkolących kandydatów na kierowców, którzy zadeklarowali ze swojej strony zainteresowanie nieodpłatnym szkoleniem dzieci, w projekcie dodatkowo umożliwiono szkołom współpracę z certyfikowanymi ośrodkami szkolenia kierowców. Reasumując, nie przewiduje się zwiększenia dotychczasowych kosztów ponoszonych przez szkoły w związku z proponowanymi zmianami dotyczącymi organizacji uzyskiwania kart rowerowych i motorowerowych,
- dodatkowo projekt będzie rodził trudne do oszacowania w chwili obecnej dodatkowe obciążenia po stronie budżetu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej przez zwiększenie kosztów uzyskiwania uprawnienia do prowadzenia pojazdów – badanie psychologiczne, szkolenia instruktorów oraz przez konieczność wymiany praw jazdy z wyższymi kategoriami uprawnień,
- w Polsce jest 13 294 jednostek OSP kategorii S (jednostki OSP posiadające samochody gaśnicze). W każdej zaś jednostce powinno być 2-3 kierowców. W zależności od wielkości gminy, każda z nich posiada średnio 5 jednostek OSP typu S. Mając na uwadze, iż na terenie kraju jest obecnie około 2 500 gmin oraz, że w każdej gminie w zależności od liczby jednostek powinno być średnio 10-15 kierowców potrzebnych do utrzymania gotowości bojowej, oznacza to, iż przybliżona liczba kierowców waha się pomiędzy liczbą 25 000 a liczbą 38 500. Badania lekarskie upoważniające do prowadzenia pojazdów to koszt około 300 zł na osobę. Badania psychologiczne to koszt 100 zł (dane uzyskane po konsultacji ze Szkołą Główną Służby Pożarniczej). Z podanych wyżej danych wynika, iż łączny

koszt tych badań poniesionych przez gminę raz na około 5 lat, to kwota pomiędzy 4000 zł a 6000 zł, przy założeniu, iż koszt badań jednego strażaka wynosi 400 zł. Oznacza to, iż w skali kraju koszt badań poniesionych przez gminy mieści się w granicach od 10 mln zł do 15 mln zł, wydatkowanych co 5 lat.

W Straży Granicznej wykonuje się rocznie ok. 1300 badań psychologicznych. Przyjmując że średni koszt jednego badania wyniesie ok. 90 zł, to roczny koszt z tego tytułu wyniesie około 130 tys. zł.

Projekt nie rodzi konsekwencji finansowych dla samorządu wojewódzkiego. Należy podkreślić, że zawarte w projekcie kompetencje marszałków w zakresie nadzoru nad wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego są kontynuacją ich dotychczasowych zadań.

Wpływ regulacji na inne koszty społeczne

Wśród skutków społecznych zaproponowanych rozwiązań należy wskazać także koszty ponoszone bezpośrednio przez obywateli, takie jak dodatkowe lub zwiększone koszty uzyskania prawa jazdy, a w szczególności najpopularniejszej jego kategorii – kategorii B. Nowe dotychczas nieistniejące rozwiązania powodujące wzrost kosztów uzyskania prawa jazdy to:

- wprowadzenie obowiązku uczestnictwa w kursie doształcającym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w praktycznym szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym – kurs doształcający byłby przeprowadzany bezpłatnie (źródłem finansowania jego koszt wliczony byłby w cenę egzaminu), a przewidywana maksymalna stawka opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym wynosiłaby od 90 do 140 zł.

Inne koszty związane z uzyskaniem prawa jazdy nie powinny ulec zmianom, aczkolwiek należy się liczyć z tym, że w wyniku wprowadzonych rozwiązań dotyczących wykonywania nadzoru nad ośrodkami szkolenia kierowców z rynku znikną nierzetelne oferty, w których proponowane są ceny za kurs na zaniżonym poziomie uniemożliwiającym prawidłowe przygotowanie kandydata na kierowcę do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Tym samym spowoduje to wzrost średniego poziomu cen.

Aby wyeliminować możliwość nieuzasadnionego zawyżania niektórych opłat ze względu na ograniczoną podaż konkretnych usług, wskazanych jako obligatoryjne dla różnych grup społecznych, projekt wprowadza odpowiednie delegacje do określenia w drodze aktów wykonawczych maksymalnych stawek opłat za:

- wykonanie badania psychologicznego – przewiduje się, że stawka będzie określona na dotychczasowym poziomie,
- wykonanie badań lekarskich – przewiduje się, że stawka będzie określona na dotychczasowym poziomie,
- udział w kursie reedukacyjnym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego – przewiduje się maksymalną stawkę w wysokości 100 zł,
- udział w kursie reedukacyjnym w zakresie profilaktyki przeciwalkoholowej – przewiduje się maksymalną stawkę w wysokości 100 zł.

Jako ważny i pozytywny skutek zaproponowanych rozwiązań należy wskazać zakładane zmniejszenie liczby wypadków drogowych wśród młodych wiekiem i stażem kierowców o około 20%, a tym samym poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie strat społecznych z tytułu wypadków drogowych.

Ponadto niebagatelnym, aczkolwiek trudnym do oszacowania skutkiem ma być wzrost zaufania społecznego do obowiązującego systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdem spowodowany zmniejszeniem występowania takich negatywnych zjawisk, jak oszustwa i nierzetelność w świadczonych usługach szkoleniowych oraz zlikwidowanie czynników sprzyjających korupcji związanej z przeprowadzaniem państwowych egzaminów dla kandydatów na kierowców.

Niestety negatywny skutek odniosą zmiany dotyczące obowiązkowej wymiany praw jazdy, oraz terminowość wydawanych praw jazdy. Kosztami wymiany dokumentów zostaną obciążeni obywatele. Jednakże te regulacje są bezpośrednio związane z wdrożeniem do prawa polskiego dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy.

Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt ustawy szczegółowo określa wymagane kwalifikacje od osób wykonujących czynności lub pracę związaną z zakresem przedmiotowym ustawy. Wśród nich należy wskazać jako dotychczas nieobjętych szczególnymi formalnymi wymaganiami instruktorów techniki jazdy i kierujących pojazdami przewożącymi wartości pieniężne. Nie są to liczne grupy zawodowe, nie mniej wykonywana przez nich praca ma duże znaczenie dla poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z kolei w stosunku do zawodów objętych dotychczas regulacją projekt zmienia wymagania w stosunku do instruktorów, egzaminatorów i kierowców pojazdów uprzywilejowanych. Szczegóły w tym zakresie były pokazane wyżej w odpowiednich tabelach.

Na uwagę zasługuje fakt, że projekt rozwiązuje problem dysponujących odpowiednim przygotowaniem zawodowym instruktorów, którzy utracili ze względu na stan zdrowia możliwość prowadzenia praktycznej nauki jazdy. Zgodnie z zaproponowanymi rozwiązaniami będą oni mogli prowadzić teoretyczne nauczanie kandydatów na kierowców jako wykładowcy.

Zaostrzenie wymagań dla instruktorów nauki jazdy polega na dodaniu do wykazu przestępstw dodatkowych przestępstw za które nie mogła być skazana osoba wykonująca zawód instruktora nauki jazdy i wprowadzeniu obowiązkowego, corocznego uczestnictwa instruktora nauki jazdy w warsztatach szkoleniowych. Przepisy te nie będą miały znaczącego wpływu na rynek pracy. W obecnym stanie prawnym osoby skazane prawomocnym wyrokiem sądu np. za gwałt, fałszerstwo dokumentów, korupcję mogą prowadzić szkolenie kandydatów na kierowców. Proponowane rozwiązanie wykluczy te osoby z grona instruktorów nauki jazdy. Niektórzy obecnie pracujący instruktorzy nauki jazdy utracą uprawnienia do prowadzenia szkolenia ale w ocenie resortu będzie to niewielka ilość osób. Coroczny udział w warsztatach szkoleniowych wpłynie pozytywnie na podniesienie poziomu wiedzy instruktorów nauki jazdy, przyczyni się do ich rozwoju zawodowego i pozwoli podniesienie jakości oferowanych przez nich usług.

W obecnie obowiązujących przepisach dla grupy zawodowej instruktorów i egzaminatorów, a także dla kierowców występują badania lekarskie i psychologiczne.

Wprowadzenie nowych badań na miejsce dotychczas obowiązujących nie zmieni zapotrzebowania na ich wykonywanie, tak więc nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Zakres przedmiotowy ustawy obejmuje regulację działalności gospodarczej związanej z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Poniższa tabela pokazuje przedsiębiorców i inne jednostki, których działalność reguluje niniejsza ustawa wraz ze wskazaniem sposobu obecnej i projektowanej reglamentacji tej działalności.

Działalność regulowana ustawą oraz jej reglamentacja		
Przedsiębiorca lub inna jednostka	Reglamentacja działalności i rodzaj tej reglamentacji	
	Obecnie	Po wejściu w życie ustawy
ośrodki szkolenia kierowców	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez starostę	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez starostę – dotychczasowe wpisy utrzymują swą ważność
Pracownicy psychologiczne wykonujące badania psychologiczne kierowców	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez marszałka województwa	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez marszałka województwa
ośrodki doskonalenia techniki jazdy	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez wojewodę	TAK wpis do rejestru działalności regulowanej prowadzonej przez wojewodę

Jak widać, ustawa nie niesie za sobą zwiększenia zakresu ingerencji administracji publicznej w wykonywanie działalności gospodarczej

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 szkolenia ściśle komercyjnymi i ustawa nie określa wysokości ceny za

poszczególne kursy. W związku z powyższym przedsiębiorca będzie miał prawo ustalenia opłacalnej ceny za kurs.

W związku z wprowadzeniem przepisu ograniczającego do terenu jednego powiatu możliwość umieszczania infrastruktury ośrodka szkolenia kierowców część podmiotów prowadzących szkolenia dla kandydatów na kierowców będzie musiała zmienić dotychczasowe miejsca prowadzenia działalności. Nie przewiduje się, że niektórzy przedsiębiorcy będą musieli w związku z tym zakończyć działalność gospodarczą. Mogą wystąpić pojedyncze przypadki likwidacji działalności, jednakże będzie to pomijalna liczba w ogólnej liczbie przedsiębiorców prowadzących tą działalność. Większość przedsiębiorców prowadzących działalność szkoleniową posiada infrastrukturę ośrodka szkolenia kierowców umiejscowioną na terenie jednego powiatu.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Proponowana regulacja prawna nie będzie miała bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów. Pośrednie skutki długoterminowe to poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach i tym samym wzrost atrakcyjności wszystkich regionów naszego kraju zarówno pod względem turystycznym, jak i gospodarczym.

Ocena skutków prawych

Proponowana ustawa obok wprowadzenia całkowicie nowych rozwiązań dotyczących uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami likwiduje wiele luk prawnych i nieścisłości, które występują w obecnych przepisach. Ponadto precyzuje procedury związane z uzyskiwaniem wpisów do rejestrów działalności regulowanych, wykreślaniem przedsiębiorcy z tego rejestru oraz z prowadzeniem nadzoru i kontroli nad tą działalnością. Pozwoli to na jednolite stosowania prawa i procedur w skali całego kraju.

Do zakresu przedmiotowego regulowanego niniejszą ustawą odnoszą się następujące akty prawa międzynarodowego i akty ustawodawcze Unii Europejskiej:

- Konwencja o ruchu drogowym, podpisana w Genewie 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 54, poz. 321 i 322),
- Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i poz. 44),
- dyrektywa 91/439/EWG w sprawie praw jazdy, zmieniona przez dyrektywy 94/72/WE, 96/47/WE, 97/26/WE, 2000/56/WE i 2003/59/WE, decyzję Komisji 96/427/WE i interpretację Komisji 2002/C 77/03,
- decyzja Komisji 2000/275/WE z dnia 21 marca 2000 r. w sprawie równoważności niektórych kategorii praw jazdy.
- dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy,
- dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG,

Projekt ustawy jest zgodny z ww. aktami prawa międzynarodowego i unijnego.

