

**OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA  
OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW**

**z/s w Koszalinie**

75-211 Koszalin ul. Bohaterów Warszawy 2 lok.5  
tel/faks +48 94 346 44 87 ; +48 502 532 405  
e-mail [oigorsk@izbaosk.eu](mailto:oigorsk@izbaosk.eu) ; [www.izbaosk.eu](http://www.izbaosk.eu)  
NIP 669 243 99 55; REGON 320335046 KRS 276855

**POLSKA FEDERACJA STOWARZYSZEŃ  
SZKÓŁ KIEROWCÓW**

**z/s w Warszawie**

03-301 Warszawa ul. Jagiellońska 80  
tel/faks +48 44 724 15 37; +48 504 265 100  
e-mail [auto-bis@auto-bis.com.pl](mailto:auto-bis@auto-bis.com.pl) ; [www.pfssk.pl](http://www.pfssk.pl)  
NIP 679 252 14 32; REGON 351553767 KRS 133194

Koszalin 06-12-2010  
L.dz. 215/2010

SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Panowie Senatorowie

**Jan Wyrowiński** - Przewodniczący Komisji Gospodarki Narodowej

**Mariusz Sebastian Witczak** - Przewodniczący Komisji Samorządu Terytorialnego i  
Administracji Państwowej

Dotyczy: ustawy z 26.11.2010 o kierujących pojazdami /druki: senacki nr **1046**, sejmowy nr 2879/

W związku z planowanym na 08.12.2010 posiedzeniem wspólnym komisji, na którym ma być rozpatrywana w/w ustawa z 26.11.2010 o kierujących pojazdami, w imieniu członków **2 największych organizacji** reprezentujących większość środowiska ośrodków szkolenia kierowców w Polsce - zwracamy się z prośbą o uwzględnienie poniższych uwag i postulatów, które nie zostały uwzględnione w dotychczasowym procesie legislacyjnym:

- I. Poprawka: ma celu umożliwienie zdawania egzaminu praktycznego **pojazdem wskazanym, zapewnionym przez osobę egzaminowaną**, na jej wniosek i koszt.

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

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

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

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

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

Uzasadnienie

1. **Od 12 lat** (w 1998r powstały WORD-y) w efekcie nabywanych, wynajmowanych przez WORD-y w drodze przetargów samochodów do egzaminowania - ośrodkom szkolenia kierowców dzieje się **niesprawiedliwość i krzywda** polegająca na tym, że sytuacja rynkowa oraz **dotychczasowe regulacje prawne zmuszają OSK** do wymiany floty **pojazdów 2-3 letnich, nie zamortyzowanych**, ponosząc z tego tytułu niepowetowane straty finansowe, niezawinione sposobem działania!
2. WORD-y średnio co 3, 4 lata ogłaszają przetargi, a co dwa lata na gwarancji wymieniają flotę pojazdów w których często następuje zmiana modelu wprowadzająca bardzo istotne zmiany 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, zmiany usytuowania tylnych szyb do precyzyjnego cofania - te nowości i wiele innych zmian znajdujących się pod maską samochodu - powoduje na egzaminie u kursantów ogromny stres i każda pomyłka kosztuje ponowny egzamin i trening na takim samym modelu pojazdu jaki jest w WORD.
3. Obserwujemy, że dealerzy, dystrybutorzy firm samochodowych nieformalnie umawiają się który złoży ofertę przetargową dzisiaj, a który w następnym przetargu! **Jedynym beneficjentem takiego rozwiązania jest dostawca pojazdów do WORD!** - oczywiście kosztem OSK.
4. Wskazujemy, że od powstania WORD-ów czyli zawsze ok. 20 – 30 % globalnej liczby egzaminów tj. egzaminy na kat. B1, C1, C, C1E, CE, D, T prowadzi się pojazdami OSK/ vide art. 53 ust.4 pkt.2 ustawy /. Dlaczego więc **jest taki opór** przed zastosowaniem tego rozwiązania do pozostałych kat. pr j. tj. A1, A, B?

5. Wreszcie wskazujemy, że w Europie (z wyjątkiem tylko Polski, Litwy) a nawet na Świecie **powszechnie do egzaminowania stosuje się pojazdy OSK** lub zapewniają je osoby egzaminowane.
6. Artykułowane przez stronę rządową obawy o:
  - stan techniczny pojazdów OSK są chybione albowiem stosownie do przepisu art. 81 ust.6 ustawy prawo o ruchu drogowym pojazdy przystosowane do nauki jazdy podlegają **corocznym okresowym badaniom technicznym** w stacjach kontroli pojazdów!
  - kompatybilność zainstalowanych w pojazdach OSK urządzeń do rejestrowania, nagrywania przebiegu egzaminu – również jest łatwa do rozwiązania poprzez zakup urządzenia kompatybilnego lub mobilnego, przenośnego( montaż trwa kilka min ) będącego własnością WORD udostępnianego np. odpłatnie. **Już dzisiaj MORD Kraków przygotował takie rozwiązania techniczne.**
7. 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...

Absolutnie **nie załatwia prezentowanego wyżej bolesnego problemu** OSK w zakresie pojazdów, albowiem przede wszystkim nie eliminuje procedury przetargowej nabywania pojazdów w drodze zamówienia publicznego, którego rozstrzygnięcie jest nieznane, a gdy wygrywa nowa marka samochodu - właściciele OSK są stawiani przed przysłowiową ścianą!

Nawet ustawowy mim. 4 letni okres, na który zawierana ma być umowa w sprawie zamówienia publicznego - **nie gwarantuje stabilności**, albowiem w przypadku upadłości lub utraty koncesji, dealera będącego stroną umowy ( co np. dwukrotnie wystąpiło w Koszalinie, ostatnio w br. ) zachodzi konieczność np. po roku lub dwóch, ogłaszania kolejnego przetargu w ramach zamówień publicznych. Na ogół ten kolejny przetarg wygrywa inna marka samochodów, co oczywiście skutkuje wręcz **tragiczną sytuacją ekonomiczną** przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

Mamy szczerą nadzieję, że powyższe **obiektywne i rzetelne argumenty** przeważą i Panowie Senatorowie zaproponują Sejmowi poprawkę art. 53 ust.1. Szczególnie, że jak trafnie konkludują w liście otwartym koledzy z Krakowa determinacja, oczekiwania środowiska OSK w tej kwestii są ogromne i na wyczerpaniu.

## II. Poprawka: zmiany w art. 117 ust.2 pkt.2 proponujemy następujące brzmienie:

**Art. 117. ust.2 pkt. 2)** posiada uprawnienia instruktora, o których mowa w art. 33 odpowiednio do zakresu prowadzonego szkolenia

### Uzasadnienie

Tak wiele w uzasadnieniu projektu tej ustawy mówi się, że jednym z głównych celów jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jeżeli taki cel ma być osiągnięty, to **powinno się zwiększać kwalifikacje osób** prowadzących szkolenia w tej dziedzinie, w tym instruktorów techniki jazdy.

Tymczasem uchwalone przedłożenie rządowe obniża wymagania w porównaniu do aktualnie obowiązujących ( patrz **Art. 115j. 2 pkt. 2)** ustawy z 20.06.1997 prawo o ruchu drogowym )

Ponadto stosownie do przesłanki art.112 ust.1 projektu ustawy, szkolenie praktyczne osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym jest prowadzone wyłącznie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy, w których zajęcia praktyczne prowadzą tylko instruktorzy techniki jazdy [art. 114 ust.2 pkt.2)].

Z wieloletniej praktyki wiemy, iż na szkolenie mające na celu „odtworzenie” ztraconych umiejętności, niezbędnych do kierowania pojazdem - zgłasza się stosunkowo wiele osób w „dojrzałym” wieku mających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym lecz z powodu niepraktykowania **utracili te umiejętności**.

Takie osoby wymagają szkolenia na poziomie elementarnym, do których bezpiecznego realizowania niezbędne są uprawnienia instruktora nauki jazdy.

Z poważaniem

**Roman Stencel**  
Prezes OIGOSK

**Krzysztof Szymański**  
Prezes PFSSK

**PREZES**  
*mgr inż. Roman Stencel*

