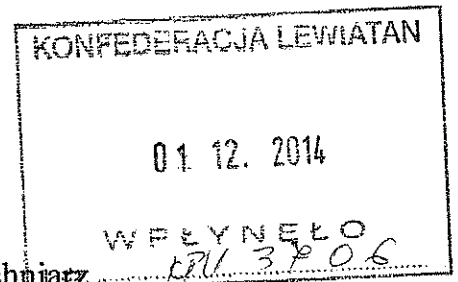




ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski
6175-123-251/14

Warszawa, dnia 26 listopada 2014 r.



Pani

Henryka Bochniarz

Prezydent Konfederacji

Lewiatan

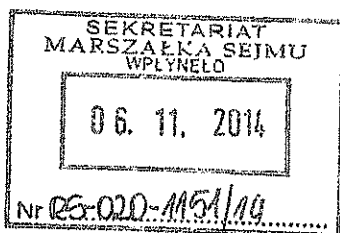
P. A. SŁOPIAN
ds. p. J. Słojan

Szanowna Pani Prezydent

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję, w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o organizacjach pracodawców (Dz. U. Nr 55, poz. 235 z późn. zm.) poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Waldemar Pawlak), z prośbą o przedstawienie opinii.

Z poważaniem

Grupa Posłów



Warszawa, dnia 6 listopada 2014 r.

Pan

Radosław Sikorski

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz na podstawie art. 32 ust. 2 Regulaminu Sejmu RP, niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

Do reprezentowania wnioskodawców upoważniamy pana posła **Waldemara Pawlaka**.

Lp.	Imię i nazwisko	Klub	Podpis
1.	Waldemar Pawlak	PSL	Waldemar Pawlak
2.	Mieczysław Jankowski	PSL	Mieczysław Jankowski
3.	Andrzej Sitar	PSL	Andrzej Sitar
4.	Marek Gros	PSL	Marek Gros

5.	Zbigniew Włodkowski	PSL	
6.	Ryszard Gallo	PSL	
7.	Zdzisław Górecki	PSL	
8.	Piotr Walowski	PSL	
9.	John	
10.	Ryszard	
11.	Tadeusz	
12.	Stefan ...	PSL	
13.	Marysuta Adamczak	PO	
14.	Marysuta ...	PO	
15.	
16.	J. R. JAN VINCENTY ROSTOWSKI	PO	J. Rohl
17.	Kazimierz PROCKI	PO	
18.	Wojciech ...	PO	
19.	DARIUSZ ...	PSL	
20.	Hanna ...	PSL	
21.	Jan ...	PSL	
22.	Stanisław ...	PSL	
23.	Franciszek ...	PSL	
24.	Mieczysław ...	PSL	
25.	BENIAMIN ...	PSL	
26.	Włodkowski Zbigniew	PSL	
27.	Rochy Józef	PSL	
28.	...	PSL	
29.			
30.			
31.			
32.			

USTAWA
z dnia 2014 r.
o kierujących pojazdami

Art. 1.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.) wprowadza się następującą zmianę:

w art. 106 po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepisu ust. 1 pkt 4 nie stosuje się do funkcjonariuszy, o których mowa w art. 8 ust. 3 oraz kierowców ochotniczych straży pożarnych.”

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZSADNIENIE

- 1. Cel i potrzeba wydania ustawy. Przedstawienie rzeczywistego stanu w regulowanej dziedzinie. Wykazanie różnicy pomiędzy stanem w dziedzinie normowanej. Przedstawienie skutków społecznych, gospodarczych, finansowych i prawnych.**

Ustawa o kierujących pojazdami została uchwalona 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 ustawa wdrażała postanowienia dyrektywy 2006/126/WE Parlamenty Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 roku, w sprawie praw jazdy oraz częściowo wdrażała postanowienia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 roku, 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 uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG.

Z treści uzasadnienia projektu ustawy wynikało, że głównym jej celem było:

- 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 uzasadniać miały obiektywne fakty i liczby.

Wykazano, 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.

W pracach nad uchwaleniem ustawy o kierujących pojazdami nie wskazywano, by w sposób nienależyty były prowadzone szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowcy i ochotniczych straży pożarnych. Mimo tego ustawodawca przyjął zmianę zasad szkolenia tych kierowców na bardziej kosztowną od dotychczas obowiązującej.

Po uchwaleniu ustawy z dnia 5 stycznia 2011r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151 z późniejszymi zmianami) pojawił się problem związany z zapisem art. 106 ust. 1 pkt. 4, a dotyczący obowiązku ukończenia kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi przez kierowców służb mundurowcy oraz ochotniczych straży pożarnych (dalej określanymi jako OSP). Ustawa weszła w życie z dniem 19 stycznia 2013r. (art. 139). Kursy dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi ma prowadzić ośrodek doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego (art. 107 ust. 1 w zw. z art. 112 ust. 1 pkt 2 lit. C ustawy). Spełnienie obowiązku określonego w art. 106 ust. 1 pkt. 4 zostało odroczone do 4 stycznia 2016r. (art. 135b)

Tego typu rozwiązanie ustawowe stwarza sytuację, w której kierowcy samochodów uprzywilejowanych OSP przechodziliby dwukrotnie szkolenie dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Notabene podobna sytuacja będzie dotyczyła kierowców pojazdów uprzywilejowanych wielu służb mundurowych (na pewno Państwowej Straży Pożarnej, Policji i Straży Granicznej), którzy w ramach szkoleń wewnętrznych przechodzą szkolenia w zakresie kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

Aktualne szkolenie dla kierowców pojazdów OSP m.in. w zakresie kierowania pojazdami uprzywilejowanymi prowadzi Państwowa Straż Pożarna w oparciu o uregulowania zawarte w ustawie z dnia 24 sierpnia 1991r. o ochronie przeciwpożarowej (tekst jednolity z dnia 15 października 2009 r, Dz. U. Nr 178, poz. 1380 z póź. zm.) – art. 35 ust. 1. Szczegółowy zakres tych szkoleń określony został w „System szkolenia członków ochotniczych straży pożarnych biorących bezpośredni udział w działaniach ratowniczych” zatwierdzonym w 206r. przez Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej w jego części pt. „Program szkolenia kierowców – konserwatorów sprzętu ratowniczego OSP” (str. 41 – 49). Notabene podobny zakres szkoleń przechodzą kierowcy pojazdów uprzywilejowanych Państwowej Straży Pożarnej.

Obowiązujący dotąd system szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych jednostek ochrony przeciwpożarowej wydaje się sprawy i efektywny, a jednocześnie stosunkowo mało kosztowny. Z informacji uzyskanych z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej wynika, że w ciągu ostatnich kilkunastu lat liczba wyjazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej (PSP i OSP) do akcji ratowniczych wzrosła czterokrotnie, przy jednoczesnym spadku liczby wypadków i kolizji drogowych z udziałem pojazdów tych jednostek.

Nowy system szkoleń kierowców pojazdów uprzywilejowanych OSP przewidzianych w ustawie o kierujących pojazdami będzie znacznie bardziej kosztowny niż dotychczasowy. Ocenia się go na 2.000 – 3.000 zł od osoby (nie licząc kosztów dowozu kursantów itp.). Koszty te obciążają budżety gmin, które mają ustawowy obowiązek pokrycia kosztów związanych z utrzymaniem gotowości bojowej OSO. Przy kilkunastu tysiącach OSP ilość szkoleń kierowców jest bardzo duża. Związane jest to z koniecznością zapewnienia obsady kierowców przynajmniej po 2 – 3 na każdy pojazd.

Wnioskodawcy nie znają szacunków co do kosztów szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych, lecz na pewno będą one co najmniej tak kosztowne jak w przypadku kierowców pojazdów uprzywilejowanych OSP i będą musiały być poniesione przez Skarb Państwa.

Nowy system szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych jest znacznie droższy od dotychczasowego, a nie ma gwarancji by w przypadku służb mundurowych i OSP zapewniał on lepsze wyniki od już istniejących.

Zdaniem wnioskodawców powyżej opisana sytuacja może być rozwiązana na drodze nowelizacji obecnie obowiązującej ustawy o kierujących pojazdami.

II. Wskazanie źródeł finansowania, jeżeli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy nie pociąga za sobą obciążenia budżetu państwa, czy budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Uchwalenia ustawy sprawi, że koszty związane ze szkoleniem kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych i OSP pozostaną na niezmiennym poziomie, a jednocześnie zaoszczędzone wydatki budżetowe, które musiałyby zostać wydatkowane w związku z wprowadzeniem przewidzianego w ustawie systemu szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych i OSP.

III. Przedstawienie założeń projektów podstawowych aktów wykonawczych.

Projekt ustawy nie przewiduje wydania projektów podstawowych aktów wykonawczych.

IV. Zgodność projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

V. Wyniki przeprowadzonych konsultacji w stosunku do projektu ustawy.

W stosunku do projektu ustawy nie przeprowadzono konsultacji.