



Warszawa, dn. 15.01.2010r.

LIGA OBRONY KRAJU

ul. Chocimska 14, 00-791 Warszawa

Przewodniczący
Senackiej Komisji Gospodarki Narodowej
Pan **Jan WYROWIŃSKI**

ul. Wiejska 6
00-902 Warszawa

L.dz. 96/Sam/10

Szanowny Panie Przewodniczący,

Liga Obrony Kraju jest organizacją społeczną, której celem statutowym jest między innymi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku z powyższym LOK jest zainteresowana kontynuowaniem udziału w pracach nad ustawą z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz zmianie innych ustaw z zamiarem doskonalenia przepisów w zakresie szkolenia kierowców zawodowych.

Liga Obrony Kraju chce zwrócić szczególną uwagę na:

1. Niezgodność zapisów w Art. 39a. ustęp 1 pkt. 1 ppkt. a z ustępem 2.

„Art. 39a.

1. Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:

1. ukończyła wiek :

- a) 18 lat – dotyczy kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - CI [pojazdy samochodowe o dmc 3,5 t do 7,5 t - przyp. mój] lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,*
- b)*

2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy kierowcy wykonującego przewóz drogowy rzeczy pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t.”;

2. *Zapisy Art. 39 g ustęp 2 pkt. 2*, który naszym zdaniem spowoduje po pierwsze obniżenie jakości szkolenia, a po drugie tworzy się bardzo niebezpieczny precedens związany z możliwością prowadzenia szkolenia przez osoby karane:

„2) *zapewnia prowadzenie szkolenia zgodnie z programem przez:*

- a) *wykładowców posiadających wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia – w zakresie zajęć teoretycznych,*
- b) *osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora nauki jazdy, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym – w zakresie zajęć praktycznych,*
- c) *osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora techniki jazdy, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym – podczas zajęć z jazdy w warunkach specjalnych prowadzonych w oparciu o infrastrukturę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, i urządzenie, o którym mowa w ust. 11 pkt 2;”*

/dopuszczenie do szkolenia w ruchu drogowym instruktora nauki jazdy, a nie instruktora techniki jazdy to będzie to przedłużenie nauki jazdy, ponadto według projektu ustawy o kierujących, instruktorem kat. C, D może być osoba, która **posiada** prawo jazdy tej kategorii przez **okres 1 roku**, czyli osoba bez jakiegokolwiek doświadczenia w prowadzeniu tego typu pojazdów [kierowca autobusu z Grenoble miał prawo jazdy od 7 miesięcy]. Doprowadzi to do bezsensowności takich jazd, bo skoro może to robić instruktor nauki jazdy to **dlaczego nie zrobił tego przy szkoleniu na prawo jazdy**.

Na dzień dzisiejszy są faktycznie instruktorzy techniki jazdy, którzy na podstawie przepisów przejściowych uzyskali te uprawnienia bez uprawnień instruktorów nauki jazdy, a chcąc prowadzić szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej dla osób nie posiadających prawa jazdy nie mogliby prowadzić jazdy w ruchu drogowym. Należałoby ich naszym zdaniem zobligować do uzyskania takich uprawnień. Po za tym istniejący zapis w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym:

Art. 115j.

2. *Instruktorem techniki jazdy może być osoba, która:*

- 1) *ma co najmniej wykształcenie średnie;*
- 2) *posiada uprawnienia instruktora, o których mowa w art. 106 ust. 1, w zakresie rodzaju pojazdu objętego szkoleniem;*
- 3) *zdała egzamin z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych przed komisją egzaminacyjną powołaną przez wojewodę;*
- 4) *została wpisana do ewidencji instruktorów techniki jazdy prowadzonej przez wojewodę.*

wyraźnie o tym mówi.

Co prawda przepisy przejściowe dopuszczają możliwość uzyskania uprawnień instruktora techniki jazdy bez posiadania uprawnień instruktora nauki jazdy, ale prowadzi to do wspomnianego wcześniej precedensu. Mianowicie, kiedy **Instruktor Techniki jazdy** straci uprawnienia: Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym podaje następujące przypadki:

Art. 115k. 5. Wojewoda wydaje decyzję o wykreśleniu instruktora techniki jazdy z ewidencji instruktorów techniki jazdy w przypadku:

- 1) *wykreślenia z ewidencji instruktorów, o której mowa w art. 106 ust. 1;*

- 2) zaprzestania spełniania wymagań, o których mowa w art. 115j ust. 2 pkt 1-3
- 3) śmierci instruktora;
- 4) naruszenia przez instruktora techniki jazdy w trakcie prowadzenia szkolenia w ośrodku doskonalenia techniki jazdy zasad bezpieczeństwa i spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa osób biorących udział w szkoleniu.

A co jak nie posiada uprawnień instruktora nauki jazdy? Co będzie jak straci prawo jazdy np. za jazdę po pijanemu, czy dalej może prowadzić szkolenia, bo z powyższego zapisu nie wynika, że jeżeli straci prawo jazdy to straci równocześnie uprawnienia instruktora techniki jazdy?

Reasumując proponujemy aby całość zajęć praktycznych prowadził instruktor techniki jazdy oraz wprowadzić okres przejściowy np. taki sam jaki istnieje dla infrastruktury zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy”/Dz. U nr 124 poz. 805 z 2008 r./ na uzyskanie odpowiednich uprawnień instruktora nauki jazdy przez tych instruktorów techniki jazdy, którzy ich nie posiadają.

3. Artykuł ustawy mówiący o wprowadzeniu okresu przejściowego na prowadzenia jazdy w warunkach specjalnych oraz zatrudniania instruktorów techniki jazdy do 2012 r. jest naszym zdaniem niebezpieczny z dwóch powodów po pierwsze prowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa. Podczas prac Sejmowej Komisji Infrastruktury padło wiele różnych opinii dotyczących celowości tej poprawki. LOK chciałby się skupić na naszym zadaniem najważniejszej, a niestety pominiętej sprawie dotyczącej bezpieczeństwa. Dyrektywa 2003/59/WE we wstępie mówi o poprawie bezpieczeństwa drogowego i kierowcy. Nie od dziś wiadomo, że lepiej zapobiegać niż leczyć. Może się zdarzyć, że kierowca nigdy nie skorzysta z umiejętności zdobytych podczas szkolenia w warunkach specjalnych. Ale jeżeli taka sytuacja się zdarzy lepiej żeby kierowca miał takie umiejętności. Może gdyby kierowca autokaru z Grenoble znał zasady korzystania z retardera oraz zdawał sobie sprawę ze swoich niskich umiejętności Ci ludzie by żyli. Mówiono też o kosztach, koszt szkolenia w warunkach specjalnych to ok. 1 tys. zł koszt społeczny jednej ofiary śmiertelnej to ok. 1 mln zł.

No i jeszcze zaufanie do Państwa, wiele firm dostosowało się do przepisów wprowadzonych w 2008 roku. Wprowadzenie proponowanych zapisów spowoduje, że inwestycje już rozpoczęte zostaną wstrzymane, a nowych nie będzie, bo może się zdarzyć, że np. 2011 roku znów ktoś wpadnie na pomysł przesunięcia terminu wprowadzenia obowiązkowych wymagań. W przepisach istniejących jest zresztą okres przejściowy „okres trzech lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia” czyli do dnia 1 lipca 2011 r.

W związku z powyższym uprzejmie proszę Pana Przewodniczącego o wyrażenie zgody na udział w posiedzeniach Komisji Senatu w 2010 r. reprezentantów Ligi Obrony Kraju w osobach: Jarosława Jarzyńskiego, Rafała Resiła oraz Krzysztof Krzyczkowskiego, którzy dotychczas uczestniczyli w pracach Komisji Sejmowej pracującej nad projektem ustawy.

Z poważaniem



PRESES
Ligi Obrony Kraju

plik rez. mgr Grzegorz Jarząbek