



Tęgoborze 07-07-2009 r.

*Senator Stanisław Kogut*

*Szanowny Panie Senatorze*

Pragnę Pana Senatora uprzejmie poinformować, że Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym, tak zwana ustawa anty kryzysowa została uchwalona przez Sejm RP i skierowana do Senatu. Senat RP będzie obradował nad Ustawą na początku tego tygodnia – prawdopodobnie w dniach 26-28 stycznia 2010 r. Spodziewamy się, że mogą pojawić się kontrowersje w dwóch kwestiach:

- Szkolenie kierowców
- Ubezpieczenie OC pojazdów wyłączonych z ruchu

W związku z tym przedstawiamy poniżej sugestie, jakie powinniśmy użyć w dyskusji z senatorami celem przekonania ich do naszych racji.

#### 1. Szkolenie Kierowców

Uchwalona przez Sejm Ustawa zawiera zapis Art.5 dający okres przejściowy na dostosowanie ośrodków szkolenia do szkolenia w warunkach specjalnych (na specjalnym torze lub specjalnym symulatorze). Oczywiście w tym okresie szkolenie takie jest możliwe, ale fakultatywnie. Jeżeli ośrodek szkolenia dysponuje odpowiednimi warunkami, może takie szkolenie prowadzić, jeżeli natomiast nie dysponuje, to do dnia 31.12.2012 r. może je prowadzić bez szkolenia na specjalnym torze lub symulatorze. Taki zapis oznacza, że w tym okresie szkolenie na warunkach specjalnych nie będzie szkoleniem obowiązkowym.

Jest to zgodne z prawodawstwem unijnym, bowiem Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców, nie nakłada obowiązku szkolenia kierowców w warunkach specjalnych lub na symulatorze. Zapis Sekcji 2.1. brzmi: „(...) Każdy kierowca, przez maksymalnie osiem z 20 godzin jazdy, może (co nie oznacza, że musi...) kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze...”

W polskim prawie, aktualnie obowiązującym zapisano to w sposób obowiązkowy. Polska jest jedynym krajem, który szkolenie w warunkach specjalnych lub na symulatorze potraktował jako obowiązkowe. W innych krajach potraktowano je jedynie w sposób fakultatywny. W związku z tym aktualny zapis w sposób zdecydowany podwyższa koszty szkolenia polskim przewoźnikom (lub kierowcom), co powoduje zmniejszenie pozycji konkurencyjnej w stosunku do europejskich

konkurentów. W najbliższym czasie pojawi się duże zapotrzebowanie na kierowców profesjonalnych i będzie się to wiązało ze wzmożonym szkoleniem kandydatów na kierowców. Do chwili obecnej nie określano, kto jest zobowiązany do poniesienia kosztów związanych z uzyskaniem uprawnień do wykonywania zawodu kierowcy...

Trzeba również zauważyć, że nie ma możliwości zakupu pojazdów spełniających wymagania techniczne do wykonywania jazdy w warunkach specjalnych oraz faktycznie, na dzień dzisiejszy brakuje dostatecznej infrastruktury spełniającej wymagania dla szkolenia w warunkach specjalnych.

Uważamy, że szczególnie w ustawie antykryzysowej korzyści ogólnospołeczne powinny być dominujące nad interesem 2-3 właścicieli płyt poślizgowych oraz dwóch importerów symulatorów. Pozostawienie zapisów w kształcie ostatnio zaproponowanym postawi polski transport na przegranej pozycji konkurencyjnej na trudnym europejskim rynku transportowym.

## 2. Ubezpieczenie pojazdów wycofanych z ruchu.

W art.2 nowej Ustawy zapisano możliwość wycofania przez przedsiębiorcę pojazdów z ruchu na okres 2-24 miesięcy, z możliwością wydłużenia tego okresu do 48 miesięcy.

W art.3 w ust. 4 i 5 zapisano obowiązek obniżenia w okresie wycofania pojazdów z ruchu składki ubezpieczeniowej nie mniej niż o 95%. Zapis ten wzbudził duże niezadowolenie towarzystw ubezpieczeniowych, w związku z czym spodziewamy się, że może być podnoszony przez reprezentantów tych towarzystw podczas prac nad Ustawą w Senacie.

Naszym zdaniem ta sprawa nie powinna budzić żadnych kontrowersji. Oczywiście, bowiem jest, że w przypadku wycofania pojazdu z ruchu praktycznie do zera spada prawdopodobieństwo spowodowania przez ten pojazd jakiegokolwiek nieszczęśliwego zdarzenia (Podczas wycofania czasowego jest obowiązek zdania dowodu rejestracyjnego wraz z tablicami do Wydziału Komunikacji, a zatem brak jest możliwości poruszania się tym pojazdem a OC jest to ubezpieczenie pojazdów w ruchu). Wobec tego ponoszenie przez przedsiębiorcę kosztów ubezpieczenia takiego, wycofanego z ruchu pojazdu jest nieuzasadnione. Jednakże w związku z tym, że zarejestrowany pojazd powinien mieć ciągłość ubezpieczenia uznano, że w okresie wycofania pojazdu z ruchu wysokość składki ubezpieczeniowej nie powinna być wyższa niż 5%. Powinno to pokryć składkę, kierowaną do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

Wobec powyższego zapis uchwalony przez Sejm jest naszym zdaniem oczywisty i nie powinien podlegać jakiegokolwiek dyskusji.

Z poważaniem

PREZESZARZĄDU

*Piotr Litwiński*