

**Oświadczenie złożone
przez senatora Stanisława Iwana
na 74. posiedzeniu Senatu
w dniu 14 kwietnia 2011 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Dotyczy przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

W ostatnim czasie do mojego biura senatorskiego ponownie wpłynęły protesty od przedstawicieli ośrodków szkolenia kierowców a także Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców dotyczące zapisów ustawy o kierujących pojazdami. Według autorów protestu powołujących się na ekspertyzę prof. Andrzeja Bałabana aktualne zapisy naruszają konstytucyjną zasadę równości i zasadę swobody działalności gospodarczej.

Największe zastrzeżenia budzi art. 31 ustawy określający specjalne wymogi dla super-OSK, które w praktyce prowadzą do stosowania monopolu i dyskryminują większość ośrodków szkoleniowych. Szkoły niespełniające wskazanych warunków zostaną pozbawione swych dotychczasowych uprawnień, a to naruży zasadę ochrony ich praw nabytych. W świetle art. 26 ust. 2 ustawy zwykłe ośrodki szkolenia kierowców będą pozbawione możliwości nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i internetowych, ponieważ techniki te zostały zarezerwowane wyłącznie dla super-OSK. W praktyce oznacza to odebranie tysiącom mniejszych ośrodków takiej możliwości i jest ingerencją w ich metody dydaktyczne i w równość szans na konkurencyjnym rynku.

Ustawa daje możliwość wykonywania szkolenia teoretycznego w formie e-learningu wyłącznie tzw. superośrodkiem szkolenia kierowców. Pozornie chodzi o jakość kształcenia, lecz w praktyce szerokość zakresu kształcenia – szkolenie we wszystkich kategoriach – nie musi automatycznie oznaczać jego najwyższej jakości. By stać się takim tak zwanym superośrodkiem trzeba spełnić kilka warunków, a w szczególności posiadać uprawnienia do szkolenia kierowców wszystkich kategorii (A, B, C, D), a to wiąże się z koniecznością zakupu drogich pojazdów (ciężarówek i autobusów) służących do szkolenia w powyższych kategoriach. O kategorię C ubiega się tylko około 6% zainteresowanych, a o D mniej niż 1%, i dlatego wiele świetnie szkolących ośrodków ogranicza się tylko do kategorii A i B. Powyższe warunki w praktyce prowadzą do eliminacji z rynku mniejszych ośrodków szkoleniowych, które znikną z rynku, gdyż w przeciwieństwie do super-OSK nie będą w stanie prowadzić najtańszej i najwygodniejszej dla klienta formy nauki, jaką jest e-learning.

Poprzez treść art. 54 ust. 2 odbiera się prawo do uzyskania zapisu z egzaminu państwowego na prawo jazdy, który to zapis zapewnia transparentność i możliwość odwołania się od wyniku egzaminu. Art. 53 ust. 1 i 4 ustawy utrzymują zasadę prowadzenia egzaminów na pojazdach posiadanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego (takie rozwiązanie funkcjonuje jedynie w dwóch krajach europejskich, w Polsce i na Litwie, zaś we wszystkich innych krajach można zdawać na pojeździe wskazanym przez egzaminującego), co pozbawia zdających możliwości wyboru samochodu na egzamin. Prowadzi to też w dalszej konsekwencji do konieczności dostosowania samochodów posiadanych przez ośrodki szkoleniowe do takich, jakie aktualnie posiadają WORD. Każda zmiana spowodowana na przykład koniecznością ogłoszenia przetargów na ich zakup powoduje niepotrzebny wzrost kosztów prowadzenia OSK i wzrost kosztów uzyskania uprawnień przez ich klientów.

W związku z tym zwracam się do Pana Ministra z zapytaniem, czy kierowany przez Pana resort przeanalizował zastrzeżenia przedstawione we wcześniej przywołanej ekspertyzie i czy przewiduje możliwość wprowadzenia stosownych poprawek do przedmiotowej ustawy.

Z poważaniem
Stanisław Iwan