



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 3333

Warszawa, 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. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Waldemara Pawlaka.

(-) Artur Bramora; (-) Jan Bury; (-) Dariusz Cezar Dziadzio; (-) Ryszard Galla; (-) John Abraham Godson; (-) Marek Gos; (-) Stanisław Kalemba; (-) Ryszard Kalisz; (-) Mieczysław Kasprzak; (-) Mieczysław Marcin Łuczak; (-) Krystyna Ozga; (-) Waldemar Pawlak; (-) Małgorzata Pepek; (-) Kazimierz Plocke; (-) Stanisława Prządka; (-) Józef Racki; (-) Edward Siarka; (-) Henryk Smolarz; (-) Franciszek Jerzy Stefaniuk; (-) Andrzej Sztorc; (-) Tadeusz Tomaszewski; (-) Jan Vincent-Rostowski; (-) Piotr Walkowski; (-) Wojciech Ziemiak.

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 póź. 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 określanych 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 2006r. 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 sprawny 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.

Warszawa, 19 listopada 2014 r.

BAS-WAPEiM-2664/14

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Waldemar Pawlak)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zakłada zmianę art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 600, ze zmianami). Zmiana zakłada uchylenie wymogu ukończenia kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi przez funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji oraz Straży Granicznej oraz przez kierowców ochotniczych straży pożarnych.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej, w szczególności dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady: 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006 r., str. 18, ze zmianami) oraz 2003/59/WE z dnia 15 lipca 2003 r. 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/EEG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EEG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.9.2003 r., str. 4, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 441), nie reguluje zagadnienia wymogu

ukończenia specjalistycznego kursu przez kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii zawartych w przepisach opiniowanego projektu.

4. Konkluzja

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami nie jest objęty prawem UE.

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla

Warszawa, 19 listopada 2014 r.

BAS-WAPEiM-2665/14

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna

w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Waldemar Pawlak) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt ustawy zakłada zmianę art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2014 r. poz. 600, ze zmianami). Zmiana zakłada uchylenie wymogu ukończenia kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi przez funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji oraz Straży Granicznej oraz przez kierowców ochotniczych straży pożarnych.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

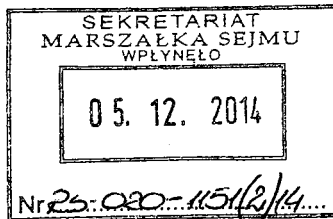
Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.**

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

Warszawa, dnia 4 grudnia 2014 r.

Waldemar Pawlak
Poseł na Sejm RP



Pan Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu RP

Gracjaney Paweł Mawrosz

W odpowiedzi na pismo z dnia 27 listopada 2014 r. dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami informuję, iż wnioskodawcy przewidują znaczne zmniejszenie wydatków dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego wynikające z rezygnacji z obowiązkowych kursów prowadzonych przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego dla funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej, kierowców OSP, Policji i Służby Granicznej.

Wnioskodawcy oceniają, że obowiązująca obecnie ustawa o kierujących pojazdami zwiększa koszty funkcjonowania służb zobowiązując je od 1 stycznia 2016 roku do dodatkowego szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych. W przypadku Państwowej Straży Pożarnej byłoby to około 10,000 osób. Koszty dodatkowego szkolenia to wydatek rządu 20.000.000 – 30.000.000 zł. W przypadku Policji byłoby to około 20.000 osób. Koszty dodatkowego szkolenia to wydatek rządu 40.000.000 – 60.000.000 zł. W przypadku kierowców OSP mamy 13.294 jednostki OSP posiadające samochody gaśnicze. W każdej zaś jednostce powinno być 2 – 3 kierowców. Daje to więc 26.588 – 39.882 osób. Koszty szkoleń tych osób obciążający finanse jednostek samorządu terytorialnego to 53.176.000 – 119.646.000 zł.

Przyjęcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami polegające na rezygnacji z dodatkowego obowiązku szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych prowadzi do istotnych oszczędności w wydatkach z budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego stopnia podstawowego w wysokości do ok. 200 mln zł.

Jednocześnie wskazuję, że wnioskodawcy projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami nie wykluczają objęcia zakresem noweli innych służb mundurowych, np. funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu. Można to uczynić w toku procesu legislacyjnego.

Kazimierz Szymański

Waldemar Pawlak



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

BSA III-021-410/14

Warszawa, dnia 8 grudnia 2014 r.

SEKRETARZ KANCELARII SEJMU

Adres: ul. Senatorska 18, 00-950 Warszawa

Telefon: 22 625 42 10

**Pan
Adam PODGÓRSKI
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

W odpowiedzi na pismo z dnia 26 listopada 2014 r., GMS-WP-173-251/14 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 p. 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (Dz. U. z 2013 r., poz. 499 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami*.

Z poważaniem

Prof. dr hab. Małgorzata GERSDORF



RZECZPOSPOLITA POLSKA

PROKURATOR GENERALNY

PG VII G 025/345/14

Warszawa, dnia 3. 12. 2014 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu 04. 12. 2014r.

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze

Nawiązując do pisma z dnia 26 listopada 11 kwietnia 2014 r. nr GMS-WP-173-251/14 oraz pisma z dnia 26 listopada 2014 r. nr GMS-WP-173-260/14, przy których przekazano poselski *projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami*, uprzejmie informuję o braku uwag do w/w *projektu*, którego przedmiot pozostaje poza bezpośrednim obszarem działania prokuratury.

Z szacunkiem

A. Seremet

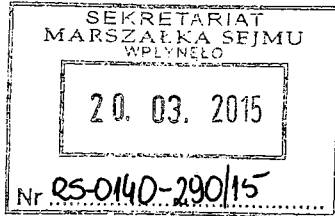
Andrzej Seremet



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Komisja Ustawodawcza
UST-00 - 382 /15

Warszawa, dnia 20 marca 2015 r.



Pan
Radosław SIKORSKI
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Przekazuję – przyjętą na posiedzeniu w dniu 19 marca 2015 r. – opinię Komisji Ustawodawczej:

- o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców poseł Waldemar Pawlak).

Z poważaniem

Zastępca Przewodniczącego Komisji

/Bożys Budka/

OPINIA nr 451
Komisji Ustawodawczej

w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

przyjęta na posiedzeniu
w dniu 19 marca 2015 r.

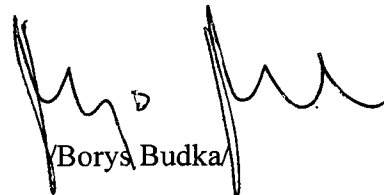
dla Marszałka Sejmu

Komisja Ustawodawcza, na posiedzeniu w dniu 19 marca 2015 r., rozpatrzyła skierowany przez Marszałka Sejmu – w trybie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu RP, celem wyrażenia opinii w świetle zgłoszonych wątpliwości w sprawie zgodności projektu z Konstytucją RP – poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Komisja, po przedstawieniu projektu i wysłuchaniu ekspertów, przeprowadziła dyskusję. W wyniku głosowania Komisja

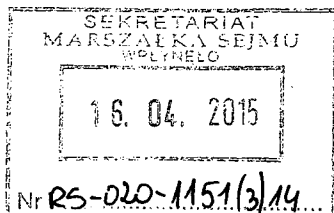
- **uznała ten projekt za dopuszczalny.**

Zastępca Przewodniczącego Komisji


Borys Budka

Warszawa, dnia 10 kwietnia 2015 r.

Waldemar Pawlak
Poseł na Sejm RP



Pani Marszałek
Elżbieta Radziszewska

Szanowna Pani Marszałek

W odpowiedzi na pismo z dnia 14 stycznia 2015 r. (GMS-WP-03-5/15), a także pismo z dnia 9 kwietnia 2015 r. (GMS-WP-03-47/15) dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami informuję, iż wnioskodawcy nie przewidywali skutków finansowych w postaci wzrostu wydatków dla budżetu państwa wynikających z rezygnacji z obowiązkowych kursów prowadzonych przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego dla funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej, Policji i Służby Granicznej oraz członków ochotniczych straży pożarnych. Wnioskodawcy widzą zaś znaczące oszczędności zarówno dla budżetu państwa jak i dla jednostek samorządu terytorialnego. W zakresie w jakim było to do oszacowania przedstawione zostało w piśmie z 4 grudnia 2014 r. (wpływ do sekretariatu Marszałka Sejmu 5 grudnia 2015 r.).

W uzasadnieniu rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami, który wpłynął do Sejmu 8 marca 2010 r., nie znajdujemy oszacowania kosztów jakie budżet państwa miał ponieść w związku z przeniesieniem szkolenia kierowców służb mundurowych poza struktury tych służb (patrz pkt 3 str. 27-29 *Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego*). Jednocześnie nie wspomniano, by przeniesienie szkoleń spowodowało zmniejszenie wydatków przewidzianych na te służby. Należałoby przy tym wskazać, że nie byłoby to całkowite przeniesienie tych szkoleń, ponieważ służby mundurowe nadal szkoliłyby swoich kierowców, chociaż być może w węższym zakresie niż czynią to do tej pory.

Wnioskodawcy, czemu dali wyraz w uzasadnieniu projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, nie znają szacunków co do kosztów szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych Straży Granicznej, ponieważ nie znają ilości kierowców tej służby. W przypadku innych służb mundurowych byli w stanie to oszacować. Szkolenia te, na pewno będą co najmniej tak kosztowne jak w przypadku kierowców pojazdów uprzywilejowanych OSP,

które oceniane są na 2.000-3.000 zł od osoby. Tak więc należałoby kwotę jednostkową kosztu szkolenia pomnożyć przez ilość kierowców Służby Granicznej, którzy mieliby zostać przeszkoleni w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego. Dokładną ilość kierowców Służby Granicznej wymagających szkolenia można uzyskać w procesie legislacyjnym od kierownictwa tej służby.

Powyżej przedstawiona argumentacja wskazuje, że przyjęcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami zgodnie z propozycją wnioskodawców prowadzi *de facto* do istotnych oszczędności w wydatkach z budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego stopnia podstawowego.

Do tej pory szkolenia dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych tych służb prowadziły wewnętrznie same służby. Kierowców OSP szkoliła zaś Państwowa Straż Pożarna. Proces szkolenia był efektywny. Wyrazem tego jest spadająca wypadkowość z udziałem pojazdów uprzywilejowanych w stosunku do liczby wyjazdów.

Zastrzeżenia związane ze zgłoszonym projektem ustawy, a wyrażone w opinii prawnej z 10 grudnia 2014 r. (BAS-WAL-2745/14) sprowadzają się do jednej głównej tezy - zapewnienia porównywalności szkoleń kierowców pojazdów uprzywilejowanych szkolonych w ramach rygorów ustawy o kierujących pojazdami i kierowców służb wyjętych z rygorów ustawy - dla zapewnienia porównywalnych kompetencji. Jako przykład podano porównanie kierowców Policji, Straży Granicznej, PSP i OSP oraz kierowców zespołów ratownictwa medycznego i straży gminnych.

Zdaniem wnioskodawców podany przykład jest wielce znamienny, ponieważ kierowcy pierwszej grupy szkoleni są w sposób zorganizowany i w oparciu o wypracowane przez lata programy. W przypadku kierowców drugiej grupy szkolenia były prowadzone w sposób szczątkowy. Nadto, z wiedzy posiadanej przez wnioskodawców wynika, że programy szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych stosowane przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego opierane są na doświadczeniach związanych ze szkoleniem prowadzonym dotąd przez służby mundurowe. Ponadto w ośrodkach tych zatrudniane są często te same osoby, które szkoliły dotąd kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych.

Jednocześnie wnioskodawcy pragną wskazać, że porównywalność szkoleń kierowców pojazdów uprzywilejowanych prowadzonych w ramach uregulowań ustawy o kierujących pojazdami oraz poza tym systemem, łatwa jest do zapewnienia na poziomie programu nauczania, ponieważ szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych Policji, Straży Granicznej, PSP i OSP będą prowadzone w ramach struktur Państwa, przez Policję, Straż Graniczną i PSP.

Z wyrazami szacunku

