

PROPOZYCJE ZMIAN
DO USTAWY O KIERUJĄCYCH
POJAZDAMI z dnia 5 stycznia
2011r

Załącznik nr 1

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW **proponuje zmiany do ustawy o kierujących pojazdami**

1. Ograniczenia

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (tj, Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454, z 2012 r. poz. 113, z 2013 r. poz. 82, 657, 700, 829.) proponujemy wprowadzenie następujących zmian:

Skreślić w art. 63 ust. 3 w brzmieniu:

„3. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”

Skreślić w art. 63 ust. 5 w brzmieniu:

5. Do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 4, art. 5 ust. 1 pkt 1, art. 8 ust. 1, art. 10 ust. 1, 3 i 4 oraz art. 14 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. z 2006 r. Nr 216, poz. 1584, z późn. zm.11)).

Uzasadnienie:

W obecnym brzmieniu (rodem z PRL-u) egzaminator musi prosić dyrektora (administratora WORD), aby ten wyraził zgodę na podjęcie dodatkowych zajęć zarobkowych w wolnym czasie. Ten stan prawny powoduje, że istnieje formalnie zatwierdzona możliwość ingerowania dyrektora w prywatne życie egzaminatora w jego czasie wolnym od pracy i zajęć służbowych. Ponadto brak jakichkolwiek kryteriów wyrażania (bądź nie) takiej zgody powoduje, że dyrektor może w całkowicie dowolny (uznaniowy) sposób podejmować decyzje w tym zakresie. Jest to zatem zapis pozwalający na wywieranie na egzaminatorów różnego rodzaju nacisków, ustalania nieformalnych zależności i powiązań o charakterze uznaniowym, które w dalszym skutku prowadzą jedynie do podziału środowiska na pokornych i tych, którym taka „pokora” jest obca. Wszystkie relacje w zakresie pracodawca – pracownik winny wynikać jedynie z ustawy Kodeks Pracy, szczególnie w odniesieniu do osób, **które w żadnym momencie pełnienia i wykonywania obowiązków zawodowych nie są funkcjonariuszami publicznymi.** Ten stan przypomina najbardziej mroczne dzieje naszej historii, w których obywatel podlegał permanentnej całodobowej inwigilacji władzy realizowanej w różny, czasami bardzo wymyślny sposób. I w tym zakresie w odniedzeniu środowiska egzaminatorów regulacje te nadal obowiązują – jedynie w bardziej zakamuflowanej formie... Nie wymaga specjalnego uzasadniania to, że ustawa Kodeks Pracy daje pełną możliwość takiego zatrudnienia pracownika, aby zapewnić tak właściwe wykonywanie obowiązków zawodowych przez egzaminatora jak i umożliwić pełną kontrolę w tym zakresie przez osoby sprawujące funkcję dyrektora.

Dodatkowo informujemy, że wielu egzaminatorów jest rzeczoznawcami (w tym wpisanymi na listę rzeczoznawców ministra właściwego ds. transportu), biegłymi sądowymi w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego a w tym rekonstrukcji wypadków drogowych. Udział tej wysoko wykwalifikowanej i doświadczonej kadry jest bardzo pozytywnie oceniany i odbierany m.in. w procesach sądowych i administracyjnych.

Uważamy, że regulacje wynikające z art. 63 ust. 3 i 5 w sposób nieuzasadniony wkraczają w prywatną sferę życia egzaminatora – obywatela RP, gdyż zajęcia te dotyczą wyłącznie czasu egzaminatora wolnego od pracy. W aktualnej rzeczywistości absolutnie jednoznacznie zrozumieli

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponuje zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

jest, że podejmowanie dodatkowych zajęć zarobkowych przez egzaminatorów nie może być sprzeczne z art. 63 ust. 4 i ten fakt dowodzi, że środowisko egzaminatorów reprezentuje stanowisko związane z bezwzględnym eliminowaniem z naszej pracy wszelkich zachowań o charakterze „korupcyjnym”.

Występujący obecnie widoczny spadek na rynku pracy w zakresie egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców pogłębia trudną sytuację materialną grupy zawodowej egzaminatorów, którzy w dużej części zatrudnieni są w niepełnym wymiarze czasu pracy.

W obecnym stanie prawa w odniesieniu do egzaminatorów wprowadzono rygorystyczny zapis o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej, przez osoby pełniące funkcje publiczne. Jest to całkowicie niezrozumiałe, bowiem egzaminator **nigdy nie był (i nadal nie jest) osobą publiczną w rozumieniu stosownych przepisów w tym zakresie**. Jedyne w czasie pełnienia obowiązków służbowych (czyli mówiąc wprost – w pracy, w czasie egzaminowania) przysługuje mu ochrona właściwa dla funkcjonariusza publicznego. Ta regulacja ma zapewnić jedynie bezpieczeństwo w czasie wykonywania obowiązków służbowych, podobnie jak np. ratownikowi medycznemu, sanitariuszowi, nauczycielowi itd. Jednak z chwilą opuszczenia zakładu pracy (WORD-u) taka ochrona już nie przysługuje i egzaminator staje się „zwykłym” obywatelem. Zatem jest całkowicie niezrozumiałe dlaczego w tym wolnym od pracy czasie egzaminator nie może prowadzić swobodnej działalności gospodarczej. Wydaje się, że w tym zakresie naruszono dobra i swobody konstytucyjne. Ponadto ten stan powoduje, że np. niemożliwym jest opłacanie dodatkowej składki ZUS, co mogłoby w przyszłości realnie podnieść wysokość emerytury. W odniesieniu do osób zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy stan ten wpływa bezpośrednio na ich realne dochody a zatem i na poziom życia własnego i najbliższych. Stąd uważamy, że ten zapis w odniesieniu do naszego środowiska egzaminatorów jest rygorystyczny, szkodliwy społecznie i niczym nieuzasadniony.

Proponujemy złagodzenie istniejących zapisów, gdyż mają one charakter restrykcyjny i dyskryminujący wobec egzaminatorów, jako grupy zawodowej i nie znajdują żadnego uzasadnienia. Egzaminator jest osobą zaufania publicznego, a nie jest funkcjonariuszem publicznym. **Uważamy, że utrzymywanie tak nieuzasadnionych i restrykcyjnych przepisów w obecnym brzmieniu jest sprzeczne z art. 30, 31 i 32 Konstytucji RP.**

2. Nadzór nad sprawdzaniem kwalifikacji

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (tj, Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454, z 2012 r. poz. 113, z 2013 r. poz. 82, 657. 700, 829.) proponujemy wprowadzenie następujących zmian:

W art. 1 ust. 2 skreślić:

„art. 58 ust. 2, 67, 69, 70 ust. 1, 71 ust. 1 i 2, 72 ust. 1 i 2”

Jednocześnie w Rozdziale 10 i 11 ustawy wyrazy: „marszałek województwa” zastąpić w odpowiednim przypadku wyrazem: „wojewoda”.

Uzasadnienie

Nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych na prawo jazdy – w postaci administracyjnego nadzoru specjalistycznego – sprawuje aktualnie marszałek województwa. Ten fakt oznacza również, że w postępowaniu administracyjnym organem pierwszej instancji jest marszałek województwa, a organem drugiej instancji jest samorządowe kolegium odwoławcze. Sprawowanie nadzoru nad procesem egzaminowania kierowców w obecnym stanie prawa realizowane jest zatem przez jednostki samorządu terytorialnego (tj. marszałkowie województw oraz SKO). Ustawodawca określił wymagania stawiane kandydatom na egzaminatorów i egzaminatorom. Niestety nie określono wymagań kwalifikacyjnych w stosunku do osób, które wykonują nadzór w urzędach marszałkowskich. Jak wskazuje praktyka osoby wykonujące nadzór nad egzaminowaniem najczęściej w najlepszym przypadku posiadają uprawnienie do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B (wyjątek stanowi Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego). Takie kwalifikacje są niewystarczające choćby z tego powodu, że egzaminy odbywają się nie tylko w zakresie prawa jazdy kategorii B, ale w ramach całego zakresu uprawnień do kierowania pojazdami tj. praw jazdy kat. A, B, C, D E i T. Nie można zatem oczekiwać wiedzy w pełnym zakresie egzaminowania od osób, które nie posiadają stosownych kwalifikacji uzyskanych w drodze postępowania administracyjnego, jak również nie posiadają doświadczenia praktycznego, które uzupełnia wiedzę teoretyczną. Powstaje pytanie, czy w państwie prawa osoby nie posiadające specjalistycznej wiedzy i praktycznego doświadczenia mogą w sposób obiektywny i profesjonalny nadzorować i rozpatrywać zagadnienia z tak specyficznej dziedziny jak egzaminowanie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami? I co więcej, czy takie osoby mogą decydować o zachowaniu lub utracie uprawnień do egzaminowania czyli prawa do wykonywania zawodu?

Egzaminator kandydatów na kierowców i kierowców to osoba, która m. in. posiada wykształcenie wyższe, a uprawnienia do egzaminowania zdobywa poprzez ukończenie z wynikiem pozytywnym specjalistycznego kursu, zaliczenia odpowiedniej ilości praktyk i złożenia egzaminu kwalifikacyjnego przed komisją powołaną przez ministra właściwego ds. transportu. Członkami komisji są powołani przedstawiciele egzaminatorów o najwyższym poziomie uprawnień do egzaminowania oraz posiadający szeroką wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego popartą bogatym wieloletnim doświadczeniem zawodowym. Na podstawie zaświadczenia wydanego przez ww. komisję, marszałek województwa wpisuje egzaminatora do „ewidencji egzaminatorów”. Jak widać proces zdobywania uprawnień do egzaminowania przebiega bez udziału służb marszałka województwa.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

Obserwujemy więc pewną nielogiczną praktykę związaną z realizacją zadania rządowego: egzaminowanie kierowców. Mianowicie egzaminatorzy zdobywają uprawnienia kończąc specjalistyczny kurs kwalifikacyjny i następnie zdając trudny niewątpliwie egzamin teoretyczny i praktyczny przed komisją powołaną przez naczelny organ administracji państwowej. Z chwilą podjęcia pracy zawodowej, efekty pracy egzaminatora oceniają organy władzy samorządowej (marszałek województwa – organ I instancji oraz samorządowe kolegium odwoławcze – organ II instancji) pozbawione jakiegokolwiek siły fachowej jak również bez nadzoru merytorycznego. Te organy posiadają również prawo odebrania egzaminatorowi uprawnień czyli prawa do wykonywania zawodu mocą decyzji administracyjnej!

Bez wątplenia w działalności zawodowej egzaminator kandydatów na kierowców i kierowców spełnia ważną misję – przyczynia się do kształtowania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez sprawdzanie kwalifikacji kandydatów na kierowców. To właśnie kierowca (a szerzej kierujący) jest podmiotem, na który

w zawodowej działalności oddziałuje egzaminator. W interesie wszystkich uczestników ruchu drogowego jest aby ruch ten był bezpieczny i aby poziom bezpieczeństwa nie obniżał się lecz wzrastał. Właśnie w tym zakresie zawodowej działalności egzaminatora jest on obdarzony społecznym zaufaniem tak doświadczonych uczestników ruchu drogowego jak i nowicjuszy. Społeczne zaufanie będzie stałe i na wysokim poziomie jeśli sprawdzanie kwalifikacji, czyli egzaminowanie kierowców będzie realizowane przez profesjonalistów – egzaminatorów zarówno na poziomie podstawowym tj. pojazdu egzaminacyjnego jak i w trybie nadzoru. Jak wykazują obserwacje i doświadczenia z lat 2006 – 2015, brak fachowego i merytorycznego nadzoru (np. Ministra właściwego ds. transportu lub niezależnego sądu) nad organami administracji samorządowej (tj. marszałek województwa, SKO) spowodował różnego rodzaju nieprawidłowości (w tym naruszenia prawa rzeczowego i procesowego) w rozstrzygnięciu np. spraw w przedmiocie unieważnienia egzaminu.

Odrębną kwestię stanowi wykonywanie nadzoru i kontroli wewnętrznej. Ta forma kontroli w opinii środowiska egzaminatorów powinna być wykonywana przez osoby posiadające wysokie kwalifikacje, bogate doświadczenie zawodowe i cieszące się dużym autorytetem zawodowym i moralnym. Dlatego zasadnym jest, aby osoba (lub osoby) wykonujące wewnętrzny nadzór i kontrole nad procesem egzaminowania posiadały wysokie kwalifikacje tzn. uprawnienia do egzaminowania co najmniej w 2 kategoriach prawa jazdy oraz co najmniej 5 letnie doświadczenie zawodowe w zakresie egzaminowania. Podczas wykonywania nadzoru i kontroli specjalistycznej w każdej branży zawodowej sporne sprawy rozstrzygane są przez ekspertów i wybitnych przedstawicieli danej grupy zawodowej. Ta zasada powinna być również kontynuowana przy realizacji procesu egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców.

W okresie od 1998 do 2005 roku w postępowaniu administracyjnym organem pierwszej instancji był wojewoda, a organem drugiej instancji był minister właściwy ds. transportu, czyli autorowi przepisów w zakresie egzaminowania. Ta zależność bezwzględnie wymuszała oceny i interpretacje działań egzaminatorów zgodnie z zasadami określonymi wprost przez właściwego ministra – autora przepisów. Jeśli zatem ustawa o kierujących pojazdami stanowi, że zadania z art. 58 ust. 2, 67, 69, 70 ust. 1, 71 ust. 1 i 2, 72 ust. 1 i 2 stanowią zadania z zakresu administracji rządowej, **to słuszne jest aby były realizowane przez administrację rządową**, w sposób podobny jak to miało miejsce w latach 1998 – 2005, co zapewne pozwoli na skuteczne i trwałe wyeliminowanie nieprawidłowości obserwowanych w realizacji tego nadzoru przez jednostki samorządu terytorialnego.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
proponuje zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

3. Art. 52 ust. 2 ustawy

Proponujemy zmianę zapisu artykułu w sposób następujący:

„2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy:

1) zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego,

2) zachowanie osoby zdającej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia

dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,

3) na wniosek osoby zdającej.”

Uzasadnienie:

Stosowany obecnie zapis stanowi ogromne ryzyko i zagrożenie dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego, a także jest sprzeczny z treścią art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym. Mianowicie uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani **unikać wszelkiego działania**, które mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Osoba zdająca egzamin w pojeździe egzaminacyjnym oraz „asekurujący” taki egzamin egzaminator są uczestnikami ruchu drogowego. Nie można więc tworzyć regulacji prawnych sprzecznych w swojej treści oraz wręcz prowokujących i zezwalających na bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu drogowego. Normy prawa nie mogą pozostawiać wątpliwości co do znaczenia zapisów i aby mogły być właściwie i jednoznacznie stosowane muszą być jasno i spójnie formułowane zwłaszcza jeżeli są to przepisy na poziomie ustaw sejmowych. W analizowanym zapisie pojawia się wyraźna i niezrozumiała niespójność. Należy bowiem zauważyć, że każde rzeczywiste stworzenie sytuacji zagrażającej bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego wymaga ze strony egzaminatora skutecznego, a więc **wyprzedzającego** działania aby takim skutkiem zapobiec. Jednak takie działania – aby były ostatecznie skuteczne – należy podejmować z wyprzedzeniem właściwym dla eliminacji dających się przewidzieć negatywnych konsekwencji. Zatem właśnie konieczność tego wyprzedzania w działaniu uzasadnia zmianę zapisu w taki sposób, aby takie wymuszone reagowanie egzaminatora skutkowało przerwaniem egzaminu również w sytuacji, w której zachowanie osoby egzaminowanej świadczy o możliwości stworzenia takiego zagrożenia. Egzaminator świadomy odpowiedzialności wynikającej z wykonywanej pracy, obowiązany jest bowiem skutecznie oraz z odpowiednim wyprzedzeniem reagować, aby zapobiec negatywnym skutkom nieprawidłowej jazdy, i to niezależnie od rodzaju ewentualnych następstw i konsekwencji.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

propozycje zmian do ustawy o kierujących pojazdami

W tym rozważaniu należy pamiętać o jednej zasadniczej sprawie a mianowicie o tym, że do zatrzymania pojazdu potrzebna jest ODLEGŁOŚĆ, co samo w sobie zmusza egzaminatora do podejmowania działań wyprzedzających w sytuacjach, których przebieg dalszej jazdy wskazuje na skutek w postaci kolizji lub wypadku, co miałyby charakter następowy, a więc doprowadziło do stworzenia bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia lub życia innych uczestników ruchu.

Warto zauważyć, że w poprzednim stanie prawnym zapis ten (o zachowaniu świadczącym o możliwości stworzenia zagrożenia.....) był skuteczny w stosowaniu i nie stanowił źródła nieporozumień w ocenie zachowania się osób przystępujących do egzaminu.

Dodatkowo należy zaznaczyć, że egzamin na prawo jazdy jest formą sprawdzania wiedzy i umiejętności w zakresie kierowania pojazdem w ruchu drogowym. Sprawdzian ten osoba egzaminowana podejmuje z własnej nie przymuszonej woli i należy tej osobie dać prawną możliwość zakończenia tego sprawdzianu również zgodnie z wolą tejże osoby. Jeśli wynik egzaminu jest ustalony jako negatywny, a nie doszło do stworzenia bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia lub życia innych uczestników ruchu, to nie można tworzyć prawnego mechanizmu przymusu zakończenia egzaminu dopiero po wykonaniu „minimum programowego”. W opisanym wyżej przypadku osoba egzaminowana może odczuwać „podwyższony stan emocjonalny” z powodu niekorzystnego rozstrzygnięcia i powinna posiadać prawo decydowania o zakończeniu egzaminu.

Z praktyki egzaminacyjnej ostatnich lat wynika, że część kolizji drogowych i wypadków w ruchu drogowym z udziałem pojazdu egzaminacyjnego wynika z realizacji zapisu ustawowego, w którym to musi wystąpić „bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym” aby można było przerwać egzamin kandydatowi. Jest to zbędne tworzenie zagrożeń w ruchu drogowym. To egzaminator jest odpowiedzialny za siebie i kandydata i odebranie mu możliwości przeciwdziałania zagrożeniom w ruchu drogowym stoi w sprzeczności z rozsądkiem i doświadczeniem uczestników ruchu. Każdą taką sytuację egzaminator może omówić z kandydatem. Będzie to doskonała forma kształtowania dobrych zachowań w postawie nowego kierowcy.

4. System zatrudniania i wynagradzania egzaminatora.

Z chwilą powołania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, egzaminator jest podstawowym i nieodzownym ogniwem procesu egzaminowania kierowców. Jako specjalista w dziedzinie przepisów ruchu drogowego jest etatowym pracownikiem państwowej jednostki organizacyjnej. Od 1998 roku egzaminator zyskał możliwość stabilizacji zatrudnienia na podstawie umowy o pracę nawet na czas nieokreślony.

Jednak nawiązanie stosunku pracy niesie również zależności wynikające z obowiązków pracowniczych. Pracodawca egzaminatora – dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego występuje jako organizator i jednocześnie kontroler wykonania obowiązku pracy. W tej zdawałoby się prostej zależności występuje specyficzna niezależność końcowego efektu wykonania pracy – tj. przebiegu i wyniku egzaminu na prawo jazdy. O przebiegu i wyniku egzaminu decyduje pracownik – egzaminator. Pomimo służbowej zależności od pracodawcy wynikającej z Kodeksu pracy, to egzaminator obowiązany jest do przestrzegania przepisów regulujących proces egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców. Zatem za przebieg egzaminu oraz za jego wynik odpowiada tylko egzaminator i pomimo służbowej „pracowniczej” zależności, dyrektor jako pracodawca nie może wywierać jakiegokolwiek presji na przebieg jak również na wynik egzaminu.

Jeśli dyrektor potrafi zrozumieć i zaakceptować tę specyficzną formę zależności służbowej, to prawo egzaminatora do niezależnej i samodzielnej oceny kwalifikacji kandydata na kierowcę będzie zachowane. W przypadku, gdy proces egzaminowania interpretowany jest tylko jako typowa działalność komercyjna, to naruszone zostaje prawo egzaminatora do rzetelnego, bezstronnie przeprowadzonego egzaminu oraz ogłoszenia sprawiedliwego wyniku, a praca egzaminatora zamienia się w bezcelowe tworzenie statystyk, napełniając zawodowe życie dodatkowymi obciążeniami psychicznymi.

To właśnie niezależny i samodzielny egzaminator znajduje się na „pierwszej i ostatniej linii” procesu egzaminowania kierowców i wykonując swoje obowiązki przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatrzymując niejako na etapie szkolenia osoby, których zachowanie może stwarzać lub stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa tegoż ruchu.

Podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy egzaminator również odczuwa ogromną presję społeczną. Od niego oczekuje się w uproszczeniu orzeczenia wyniku pozytywnego. W przeciwnym przypadku często wygórowane oczekiwania są skierowane na obiektywne, uczciwe i faktyczne uzasadnienie wyniku negatywnego. W ruchu drogowym inni uczestnicy oczekują od pojazdów oznakowanych napisem „jazda egzaminacyjna” niemalże wzorcowego zachowania. W przypadkach naruszeń przepisów przez osobę egzaminowaną, odpowiedzialność za skutki takich zdarzeń najczęściej przypisywana jest egzaminatorowi. Więc dbałość o bezpieczeństwo wokół pojazdu egzaminacyjnego również spoczywa na barkach egzaminatora. Należy zaznaczyć, że wysoki poziom przeprowadzania egzaminu mobilizuje ośrodki szkolenia kierowców do podnoszenia poziomu wyszkolenia kierowców.

System zatrudniania egzaminatora w zakresie optymalnego wykorzystania czasu pracy ogólnie reguluje Kodeks Pracy. Lecz w tym zakresie obserwujemy również nieprawidłowości związane przede wszystkim z planowaniem ilości osób do przeprowadzenia egzaminu przez egzaminatora podczas jednego dnia pracy. W tym przypadku oprócz norm wynikających z Kodeksu Pracy występują również założone przez ministra właściwego ds. transportu czasowe normy wykonania pojedynczego egzaminu tak teoretycznego jak i praktycznego wyrażone w minutach. Wydaje się, że zaplanowanie

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

czasu pracy i ilości osób do egzaminowania nie powinno być trudne. A jednak. Często ilość osób do egzaminowania przez pojedynczego egzaminatora podczas pojedynczego dnia pracy zaplanowana jest w taki sposób, że narusza prosty rachunek liczbowy i z założenia plan pracy wkracza bez istotnego uzasadnienia w pracę w godzinach nadliczbowych, co jest sprzeczne z art. 151 § 1 Kodeksu Pracy. Jeśli przewiduje się, że czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego na placu manewrowym dla np.: kategorii B prawa jazdy wynosi średnio 10 – 15 minut, a w ruchu drogowym dla np.: kategorii B prawa jazdy wynosi średnio 40 minut (do ogłoszenia wyniku pozytywnego), to w czasie 8 godzin pracy – jak wynika z prostych przeliczeń – można zaplanować 8 – 9 osób do obsługi przez jednego egzaminatora w czasie jednego dnia pracy. Rzeczywistość jest inna. Normą stało się planowanie 10, a nawet 11 osób do obsługi przez jednego egzaminatora w czasie jednego dnia pracy. Ten stan powoduje nadmierne obciążenie pracownika-egzaminatora, odbijając się ujemnie na jakości wykonywanej pracy i jego zdrowiu fizycznym i psychicznym.

Sytuacja przedstawia się zupełnie inaczej w przypadku obsługi egzaminów na kategorii C, C+E, D, i T prawa jazdy. Czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego na placu manewrowym dla kategorii C i D kształtuje się od 15 do 20 minut na jedną osobę egzaminowaną. Natomiast w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E lub T czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego na placu manewrowym wynosi od 20 do nawet 45-50 minut i jest całkowicie nieprzewidywalny. W ruchu drogowym dla kategorii C, C+E i D prawa jazdy czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego wynosi przynajmniej 45 minut (do ogłoszenia wyniku pozytywnego). W ruchu drogowym dla kategorii B+E i T prawa jazdy czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego wynosi przynajmniej 25 minut (do ogłoszenia wyniku pozytywnego).

Egzamin praktyczny na prawo jazdy kategorii A1, A2, A jest obecnie zupełnie innym i specyficznym sprawdzianem, gdyż dotyczy stosowaniem odzieży ochronnej oraz kierowania jednośladem – motocyklem. Egzamin praktyczny na placu manewrowym przeprowadzany jest na wydzielonym i specjalnie przygotowanym placu i czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego na placu manewrowym dla kategorii A1, A2 czy A kształtuje się od 20 do 30 minut na jedną osobę egzaminowaną. W ruchu drogowym dla kategorii A1, A2 i A prawa jazdy czas niezbędny do wykonania egzaminu praktycznego wynosi przynajmniej 25 minut (do ogłoszenia wyniku pozytywnego).

Uwzględniając powyższą analizę i obserwując znaczną dowolność w zakresie planowania ilości osób do obsługi w zakresie przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy, RG KSE proponuje wprowadzenie ogólnokrajowych standardów planowania pracy egzaminatorów z uwzględnieniem określonych limitów czasowych w poszczególnych kategoriach prawa jazdy. Poniżej przedstawiamy propozycje ilości osób do obsługi w poszczególnych kategoriach prawa jazdy na jednego egzaminatora w jednym dniu pracy:

Kategoria B	8 – 9 osób,
Kategoria C, D	7 – 8 osób,
Kategoria C+E	6 osób,
Kategoria A1, A2, A, T	8 osób.

System wynagradzania egzaminatorów reguluje obecnie rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 11 października 2007 r. (Dz. U. Nr 197 poz. 1437) w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

i kierowców. Przepis ten zawiera m.in. określenie miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego egzaminatorów oraz miesięcznych stawek dodatku zadaniowego. Jak wskazuje doświadczenie i obserwacja w większości WORD wynagrodzenia egzaminatorów zostały ustalone na wartościach dopuszczalnie minimalnych i od 2007 roku ten stan w ponad 3/5 WORD-ów nie uległ zmianie do chwili obecnej. Przyznane wynagrodzenie nie zostało korygowane nawet pomimo występującej rocznej inflacji. Można zrozumieć, że zaistniała sytuacja jest pochodną sytuacji finansowej WORD-ów, których przychodami są opłaty za przeprowadzanie egzaminów. Opłaty te od dłuższego czasu też nie ulegają zmianie.

W zaistniałej sytuacji system wynagradzania egzaminatorów powinien być uregulowany w sposób umożliwiający godne reprezentowanie organów władzy państwowej oraz reprezentowanie postawy niezależnego i samodzielnego egzaminatora zatrudnionego w celu przeprowadzania oceny wiedzy i umiejętności osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami. System taki zapewne jest uzależniony zależny od wysokości opłat egzaminacyjnych wnoszonych przez osoby egzaminowane. Opłaty te również od dłuższego czasu nie były waloryzowane. Uzasadnione jest zatem zweryfikowanie wysokości opłat za przeprowadzane egzaminy oraz systemu wynagradzania egzaminatorów. Krokiem, który może uelastyczyć wielkości ww. składników przychodów i kosztów WORD-ów może być uzależnienie tych wielkości choćby od wskaźnika inflacji.

Wprowadzenie ponadto dodatku zadaniowego za wykonywaną pracę spowodowało powstawanie zjawiska sztucznych oszczędności, polegającego na wyznaczaniu tylko 1 – 3 egzaminatorów w danym miesiącu do obsługi egzaminów w wybranej kategorii objętej „ekstra” dodatkiem zadaniowym. Taka procedura prowadzi do niespotykanego do tej pory efektu „dorywczego przeprowadzania egzaminów” – raz na trzy lub cztery miesiące w mniej popularnych kategoriach prawa jazdy (tj. A1, A2, A, C, C+E, D, T). Takie zjawisko jest szkodliwe w przedmiocie utrzymywania wysokiego poziomu aktualności wiedzy praktycznej i wzbogacania doświadczenia zawodowego, co może przekładać się na powstawanie zjawisk niepożądanych w procesie egzaminowania.

W stosunku pracy często obserwuje się wywieranie na egzaminatorach presji psychicznej (i nie tylko) w kierunku osiągnięcia wyższej zdawalności. Presja ta nie wpływa na pozytywną atmosferę pracy i zakłóca niezależne i samodzielne działanie egzaminatora w zakresie oceny kwalifikacji osób egzaminowanych. Natomiast uzależnianie faktu przyznawania wysokości miesięcznej premii, bądź umyślne pomijanie egzaminatora przy przyznawaniu miesięcznej premii w przypadku wystąpienia „zbyt niskiej zdawalności” jest działaniem sprzecznym z przepisami prawa i szkodliwym w kształtowaniu prawidłowych stosunków pracy. Wydaje się, że kierunek tej presji jest chybiony. To instruktor wypracowuje poziom wyszkolenia kierowcy, to instruktor odpowiedzialny jest za realizację programu nauczania na kursie nauki jazdy, oraz za wstępną kwalifikację (egzamin wewnętrzny). Wywieranie presji na egzaminatorze w kierunku osiągnięcia wyższej zdawalności oznacza wprost żądanie obniżenia poziomu egzaminu praktycznego i dostosowanie do niskiego poziomu wyszkolenia – czyli obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ten fakt bezspornie nie pozwala na utrzymanie niezależności, samodzielności i bezstronności egzaminatora. Takie postępowanie może ponadto prowadzić do zjawisk niepożądanych, patologii, a nawet spraw karnych. Presja na podwyższenie zdawalności – przy jednoczesnym zwiększaniu ilości osób do egzaminowania – skierowana do egzaminatora przypomina szykanowanie uczciwości, profesjonalizmu, rzetelności i obiektywności wykonywania obowiązków. Konsekwencją

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

propozycje zmian do ustawy o kierujących pojazdami

takich działań jest obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, co sprzeczne jest z ideą działania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Odrębnym problemem w przypadku obsługi egzaminów w tzw. oddziałach terenowych WORD jest rozliczanie kosztów dojazdu egzaminatorów oddelegowanych do pracy poza miejsce stałego zamieszkania. Ta sytuacja w całym kraju realizowana jest w dowolny sposób przez pracodawców niejednokrotnie z naruszaniem przepisów prawa pracy. Nie do rzadkości należy wysyłanie egzaminatora do wykonania obowiązku pracowniczego na zasadzie dojazdu: „na własną rękę i na własny koszt”. Do wyjątków należy zwrot kosztów dojazdu lub dojazd wykonany samochodem WORD. Zjawisko tworzenia nowych oddziałów terenowych obserwowane było zwłaszcza w 2014 i 2015 roku. Jednocześnie pracodawcy wykorzystując nadmiar egzaminatorów na rynku pracy nakładali zatrudnionych egzaminatorów do akceptowania niekorzystnie sformułowanych aneksów do umów o pracę. Jednocześnie koszty realizacji decyzji politycznych o powoływaniu oddziałów terenowych WORD w zakresie dojazdu do pracy zostały przeniesione na egzaminatora-pracownika zwiększając jego koszty wykonywania pracy. Ta sytuacja w opinii środowiska egzaminatorów jest krzywdząca i wymaga zdefiniowania ogólnokrajowego standardu, gdyż aktualnie przypomina mieszankę dowolności rozwiązań, często sprzecznych z prawem pracy.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponuje zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

5. **Orzeczenia lekarskie** o których mowa w **art. 33 ust. 1 pkt 4, art. 58 ust. 1 pkt 4 oraz w art. 117 ust. 2 pkt 3** - należy wprowadzić zapis o ich zamiennym uznawaniu.

W aktualnie obowiązującym stanie prawnym zakres badań lekarskich jest identyczny w każdym z wymienionych wyżej przypadków. Wiele osób posiada jednocześnie uprawnienia instruktora, instruktora techniki jazdy oraz egzaminatora. Dotychczasowy zapis prawny powoduje konieczność ponoszenia przez taką osobę trzykrotnie kosztów tych samych badań, w celu uzyskania stosownych orzeczeń. (w tej chwili lekarze wpisują na zaświadczeniu tylko jeden konkretny paragraf)

6. **Badania psychologiczne** o których mowa w **art. 33 ust. 1 pkt 5, art. 58 ust. 1 pkt 5 oraz w art. 117 ust. 2 pkt 4** sytuacja analogiczna do wyżej wymienionej.

7. **Art. 51** ustawy uzupełnić o zapis:

ust. 4.b „w przypadku konieczności realizacji zadań egzaminacyjnych przez egzaminatora, egzamin może być także przeprowadzany na drogach publicznych poza miastem w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy”.

8. Wykreślić z **art. 51 ust. 3 pkt. 2** słowa „na drogach publicznych” – słowa te uniemożliwiają wjazd na ogólnodostępne drogi nie będące drogami publicznymi /np. położone w strefie ruchu/, w celu wykonania niektórych zadań egzaminacyjnych /np. parkowania/

9. W **art. 52 ust. 3** po słowach "dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego" dopisać sformułowanie "na wniosek egzaminatora, który przeprowadził egzamin". Dotychczasowy zapis jest martwą formułą. Dyrektor ośrodka nie posiada bowiem samodzielnie stosownych informacji, aby podjąć kroki prawne przewidziane w omawianym artykule.

10. Dopisać **art. 56 ust 2b** upoważniający egzaminatora do badania stanu trzeźwości osoby zgłaszającej się na egzamin.

Aktualne przepisy nie pozwalają na badanie trzeźwości takich osób, lecz na podstawie stosownego rozporządzenia zobowiązują egzaminatora do wezwania policji. Procedura taka powoduje że egzaminator w przypadku podejrzenia zmuszony jest do zaprzestania swojej pracy często na kilka godzin i oczekiwanie na przyjazd policji. Dezorganizuje to pracę ośrodka, a często wielogodzinne oczekiwanie na badanie skutkuje wynikiem negatywnym takiego badania. Oczywistym jest więc że egzaminatorzy niechętnie korzystają z tego rozwiązania przez co ryzykują bezpieczeństwem ruchu drogowego i swoim własnym. W przypadku braku możliwości prawnych wprowadzenia takiego rozwiązania, wskazane byłoby dopuszczenie możliwości przeprowadzania badania, stwierdzającego jedynie **obecność** alkoholu w wydychanym powietrzu, przed wezwaniem policji celem przeprowadzenia badania wskazującego **zawartość** alkoholu we krwi.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

11. **Art. 67.1 pkt. 6** nadać brzmienie:

„ 6) skreśla egzaminatora z ewidencji egzaminatorów w przypadku wymienionym w art. 71.1 pkt. 1 i 2, a w pozostałych przypadkach zawiesza go w wykonywaniu zawodu do czasu ustania przyczyn, uzyskania prawomocnego wyroku, lub orzeczenia zakazującego wykonywania zawodu.”

Taki zapis będzie skutkował koniecznością zmiany zapisu art.67.1 pkt. 10 któremu proponuję nadać brzmienie:

„10) kieruje na egzamin egzaminatora skreślonego z ewidencji egzaminatorów, jeżeli okres pozbawienia prawa wykonywania zawodu, lub zawieszenia przekroczył okres 5 lat, od daty skreślenia z ewidencji”

Takie brzmienie spowoduje konieczność zmiany art. 71.2 pkt. 4 na brzmienie

„4) W przypadku skreślenia z ewidencji egzaminatora, na podstawie prawomocnego wyroku, lub orzeczenia ponowny wpis do ewidencji nie może być dokonany wcześniej niż po upływie okresu na jaki obejmował zakaz wykonywania zawodu, z zastrzeżeniem art.67.1.pkt.10.”

Takie brzmienie spowoduje konieczność usunięcia art. 71. 5 i art.71.2.2

UZASADNIENIE

Aktualne brzmienie przepisów dotyczące skreślenia egzaminatora z ewidencji-pozbawienia go prawa wykonywania zawodu

12. **Art. 68** ustawy uzupełnić o zapis:

pkt 1b: „osoba składająca skargę na przebieg egzaminu lub jego wynik do czasu rozpatrzenia złożonej skargi przez organ nadzoru nie ma możliwości przystąpienia do kolejnego egzaminu”

13. **Art. 71.** skreślić w zakresie ust 1 pkt 2; ust 2; ust 3;

UZASADNIENIE:

Jak widzimy ustawodawca nie przyjął założenia, że pozbawienie prawa wykonywania zawodu jest karą. Marszałek województwa pozbawia egzaminatora prawa wykonywania zawodu z urzędu, lub na wniosek dyrektora WORD decyzją administracyjną. Decyzją podjętą po rozpatrzeniu spraw przez urzędnika, który zajmuje w urzędzie marszałkowskim stanowisko, mające w zakresie obowiązków zapis „nadzór nad WORD”. Ocena spraw dot. przeprowadzenia egzaminów prowadzona może być na bazie niekoniecznie obiektywnych przesłanek: w oparciu o skargę osoby zainteresowanej, która może pisać wszystko nie zawsze zgodnie z faktami; nagrania przebiegu egzaminu. Zapis zarejestrowanego przebiegu egzaminu, często nie oddaje pełnego obrazu okoliczności występujących poza

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponuje zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

kadrem, a mających istotny, czasem nawet determinujący wpływ na reakcję, a w konsekwencji na decyzję egzaminatora. Musimy też pamiętać, że kamera zmienia poczucie odległości, perspektywę. Egzaminator jest stroną w postępowaniu, ale bardzo często szczególnie, przy kontrowersyjnych decyzjach organu nadzoru, wywierane są różnego rodzaju naciski na egzaminatorów, by nie odwoływać się do SKO od decyzji organu nadzoru. Można skreślić z listy egzaminatora bez posiłkowania się ekspertyzami organów opiniotwórczych, fachowych. Często uzasadnieniem unieważnienia prawidłowo przeprowadzonego egzaminu jest stwierdzenie: „na nagraniu nie widać zaistniałego faktu (gdyż zaistniał poza kadrem), dlatego organ nadzoru w trosce o dobro skarżącego, unieważnia egzamin” Bardzo łatwo w ten sposób wyczerpać przesłanki wynikające z art. 71 ust.1 pkt.4 ppkt. a.: egzaminatora będzie można skreślić z listy. Będzie można pozbawić go środków do utrzymania nie karając go. Zgodnie i w imieniu prawa. We wszystkich zawodach skreślenie z listy wykonujących zawód następuje decyzją, lub uchwałą powołanych do tego organów na podstawie wyroku sądu, komisji dyscyplinarnej itp. a więc organu powołanego do orzekania w takich sprawach. Skreślenie z listy jest konsekwencją wyroku, a nie samoistnym wyrokiem. Dlaczego zawód egzaminator ustawodawca potraktował inaczej? Proponowane zmiany mają na celu ujednoczenie traktowania zawodu egzaminatora z innymi zawodami.

Analiza powyższego zwraca uwagę, że mogło dojść do naruszenia Konstytucji RP poprzez niejednakowe potraktowanie zawodu egzaminatora poprzez potraktowanie go w inny sposób niż pozostałe zawody wykonywane w RP.

Konstytucja RP Rozdział II

WOLNOŚCI, PRAWA I OBOWIĄZKI CZŁOWIEKA I OBYWATELA

Art. 32.

1. Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.
2. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

14. Art. 71.1.3)

Należy zmienić brzmienie tego artykułu w taki sposób, by „**nieodbycie warsztatów doskonalenia zawodowego...**” skutkowało zawieszeniem w wykonywaniu zawodu przez egzaminatora do czasu dostarczenia zaświadczenia. Karanie egzaminatora za samo niedostarczenie terminowe zaświadczenia w tak drastyczny sposób, jest nieadekwatne do czynu. Egzaminatorzy nie tracą przecież kwalifikacji z powodu niedostarczenia zaświadczenia. Dodatkowo interpretacja przepisów przez niektóre Urzędy Marszałkowskie, iż ponowny wpis na listę egzaminatorów może nastąpić po odbyciu nowych warsztatów w nowym roku kalendarzowym staje się przyczyną tragedii życiowych niektórych osób. Warsztaty odbywają się zwykle w drugiej połowie roku i tyle czasu takie osoby muszą czekać – tracąc tym samym pracę i możliwość wyżywienia rodziny.

15. Dopisać art. 117 ust 3a o treści analogicznej do art. 33 ust 3a

Brak takiego zapisu powoduje, że instruktor techniki jazdy w celu uzyskania uprawnień w zakresie np. kat BE pomimo faktu posiadania uprawnień w zakresie kat. np. CE, zmuszony jest odbyć stosowne szkolenie i przystąpić ponownie do egzaminu. Jest to rodzaj dyskryminacji, gdyż zarówno w przypadku instruktorów jak również egzaminatorów uprawnienia w zakresie kategorii BE oraz DE są nadawane automatycznie w przypadku posiadania już uprawnień w zakresie kat. CE oraz odpowiednio B i D.

Zauważyć również należy, że mechanika ruchu pojazdu oraz wymagana wiedza i umiejętności w zakresie kat. BE, CE lub DE są analogiczne, w związku z powyższym nie ma logicznego uzasadnienia dalszego utrzymywania takiego stanu rzeczy.

Pozostałe propozycje środowiska egzaminatorów kandydatów na kierowców:

16. Opracowanie Pierwszej Metodyki Kształcenia i Wychowania Kierowców Ruchu Drogowego.

Opracowanie takie stałoby się podstawą kształcenia i wychowania nowych kierowców, instruktorów i egzaminatorów. Jednocześnie stałoby się wyznacznikiem w kształtowaniu nowego systemu szkolenia i egzaminowania przyszłych użytkowników dróg.

Metodyka zawierałaby charakterystyki elementów ruchu drogowego, zasady prawidłowego wykonywania tych elementów w oparciu o technikę jazdy i taktykę jazdy z uwzględnieniem ekof jazdy.

Obecnie brakuje konkretnych, pełnych zbiorów opracowań zasad funkcjonowania kierowców w ruchu drogowym. Olbrzymie różnice interpretacyjne przepisów dotyczących ruchu drogowego, szkolenia i egzaminowania tworzą niebezpieczne precedensy, błędy w wyszkoleniu czy też zmuszają do akceptacji nieprawidłowych zachowań w procesie egzaminowania.

Opracowanie takie oparte o doświadczenia osób biorących udział w przygotowaniu metodyki, ujmujące europejskie rozwiązania i jednocześnie ujednolicające zakres i wiedzę szkoleniowców i egzaminatorów dawałoby gwarancję wysokiej jakości usług oferowanych przyszłym kierowców i miałoby bezpośredni wpływ na podniesienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Powinna zostać powołana komisja ds. przygotowania metodyki. Prace nad nią w formie podręcznika wraz z materiałami multimedialnymi nie powinny trwać dłużej niż 12-15 miesięcy. W skład komisji powinni wejść przedstawiciele środowisk związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem, specjaliści ruchu drogowego, w tym wydziałów ruchu drogowego policji, językoznawcy, metodycy itp. (podobnie jak sprawnie funkcjonująca komisja ds. weryfikacji pytań egzaminacyjnych).

Na podstawie tak opracowanej metodyki mógłby powstać katalog błędów proponowany przez jednego z pomysłodawców nowego systemu egzaminowania.

Komisja powinna pracować z ramienia ministerstwa i podobnie jak komisja ds. weryfikacji pytań egzaminacyjnych mogłaby być finansowana z funduszy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego przeznaczonych właśnie na ten cel.

17. Powołanie jednego lub dwu ośrodków szkoleniowych w kraju, przeznaczonych do realizacji szkoleń okresowych dla egzaminatorów oraz prowadzenia kursów dla kandydatów na kierowców. Podobne rozwiązanie byłoby wskazane dla wszystkich instruktorów czynnie wykonujących swój zawód.

Obecnie organizowane szkolenia roczne w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w przeważającej mierze realizowane są na bardzo niskim poziomie. W żadnej mierze nie spełniają zamierzeń przepisów ustawy i rozporządzenia w kwestii podnoszenia umiejętności i kompetencji.

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

proponując zmiany do ustawy o kierujących pojazdami

W dobie często zmieniających się zapisów legislacyjnych wyłącznie systematyczne i profesjonalne szkolenie pracowników daje gwarancję jakości i skuteczności tychże w realizacji swoich zadań.

Dążymy do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Chcemy mieć kierowców odpowiedzialnych, z dobrze ugruntowaną wiedzą merytoryczną i praktyczną, świadomych swoich praw. Trudno jednak oczekiwać takich efektów, gdy kadra szkoleniowa, ale też i egzaminacyjna (między innymi w związku z uwolnieniem zawodów), reprezentuje w znacznym stopniu niski poziom wiedzy bieżącej. Swobodna interpretacja przepisów o zatrudnieniu egzaminatorów przez dyrektorów WORD-ów powoduje deficyt w umiejętnościach i wiedzy pracowników, którzy ograniczani są w swojej pracy wyłącznie do jednej kategorii egzaminacyjnej, a pozostałe otrzymują sporadycznie w ciągu roku. To tylko jeden z przykładów nieprawidłowości systemu związanego z egzaminowaniem.

Systematyczność szkoleń dla osób wykonujących zawód egzaminatora jest wręcz niezbędna. Praca w ciągłym stresie, pod presją społeczną i pracodawcy, pod presją niedoskonałości systemu, zmniejszającym się poziomem zaufania do osób zaufania publicznego tworzy środowisko sprzyjające powstawaniu błędów, nieporozumień, problemów natury relacji międzyludzkich, w tym też komunikacji interpersonalnych.

Ośrodek szkolenia realizowałby program szkoleniowy dla wszystkich egzaminatorów kraju taki sam. Już u podstaw osiągnęlibyśmy ujednoczenie systemu egzaminowania. Można by było osiągnąć konsensus interpretacyjny przepisów z korzyścią przede wszystkim dla kandydatów na kierowców. Stałyby się one też „fabryką” nowego pokolenia egzaminatorów reprezentujących profesjonalny poziom umiejętności.

Pracownicy ośrodka stanowiliby elitę specjalistów z zakresu ruchu drogowego, przepisów prawa polskiego i unijnego. Mogliby też kształtować rozwój systemów szkolenia i egzaminowania dla kandydatów poprzez między innymi współpracę bezpośrednią z komisjami ds. BRD itp.