



---

Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi, 94-406 Łódź, ul. Nowy Józefów 52  
e-mail: mozwordiosk@gmail.com

Łódź dn., 12 listopada 2020 roku

**Pan Andrzej Adamczyk**

Minister Infrastruktury

*Dotyczy: DTD-5.0210.2.2020*

*Szanowny Panie Ministrze,*

Szczegółowa analiza planowanych zmian w rozporządzeniu w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach prowadzi do przerażających wręcz wniosków. W dużym uproszczeniu proponowane zmiany przywracają z małymi wyjątkami stan prawny obowiązujący przed dniem 01 stycznia 2020 roku. W tym miejscu przypomnieć należy, że wprowadzone wówczas zmiany były uzasadniane przez resort m. in.:

- koniecznością zapewnienia czasu dla egzaminatora na „spokojną i bardziej obiektywną ocenę umiejętności kandydatów na kierowców”;
- „zbyt długi czas oczekiwania na egzamin powoduje większy stres u zdających i niejednokrotnie wpływa negatywnie na wynik egzaminu”.

Zmiany te zostały medialnie okrzyknięte „końcem oblewania dla pieniędzy”. Nasza organizacja również uznała wówczas, że jest to wreszcie mały krok w kierunku dobrej zmiany. Niezrozumiałe jest więc dla nas, dlaczego w dniu dzisiejszym resort próbuje wrócić do starego i złego systemu, do systemu, w którym warunki brzegowe są niemożliwe do zrealizowania i wzajemnie się wykluczają. Przykładowo z jednej strony egzaminatorzy mają narzucony szczegółowy zakres egzaminu i minimalny czas na jego przeprowadzenie (40 min jazdy w samym tylko ruchu drogowym dla kat. B prawa jazdy oraz zrealizowanie co najmniej 27 złożonych zadań egzaminacyjnych, z czego część z nich na wielu egzaminach trzeba jeszcze powtórzyć), z drugiej strony resort próbuje wprowadzić normę planowania egzaminów tj. co 45 minut dla kategorii B prawa jazdy. Tak zestawione parametry powodują, że rzetelne przeprowadzenie egzaminu jest wręcz niemożliwe. W tym miejscu warto zwrócić uwagę na fakt, że już na samo sprawdzenie dwóch wylosowanych elementów w zadaniu pierwszym na placu manewrowym ośrodka resort przewidział 5 minut czasu dla osoby zdającej. A co jeśli osoba w pierwszej próbie nie wykona tej części zadania poprawnie wykorzystując maksymalny limit czasowy i należy tej osobie umożliwić wykonanie drugiej próby? Wiąże się to z powtórzeniem tej części zadania i ponownym limitem 5 minut. Nadmienić należy, że w/w zadanie egzaminacyjne obejmuje poza tym również inne czynności tzw. przygotowania się do jazdy – a tu prawodawca nie przewidział już żadnego limitu czasowego dla osoby zdającej. Nasze doświadczenie jako praktykujących egzaminatorów podpowiada następujące stwierdzenie (z którym nie sposób się nie zgodzić): osoby początkujące przygotowują się do rozpoczęcia jazdy znacznie dłużej niż przeciętni, praktykujący kierowcy. Egzaminator nie może, a wręcz nie powinien ponaglać osoby egzaminowanej w tak ważnych czynnościach jak ustawienie fotela, zagłówka, wyregulowanie i prawidłowe zapięcie pasa, sprawdzenie zamknięcia drzwi czy ustawienie lusterek itd., które to elementy wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kategorycznie nie może się tak dziać w imię „ilości i przerebu” osób danego dnia i w imię interesów finansowych ośrodka egzaminowania.

Zadanie drugie na placu manewrowym bardzo często też realizowane jest w dwóch próbach. A co ze wzniesieniem, które w wielu ośrodkach występuje jako jedna, wspólna budowla dla wszystkich kategorii prawa jazdy? W tym miejscu zwrócić należy uwagę na fakt różnej infrastruktury ośrodków egzaminowania i wspomnieć o takich, gdzie na 12-15 prowadzonych równocześnie egzaminów praktycznych kat. B, jest tylko 2 pasy ruchu do realizacji zadania drugiego.

Do tego dochodzą pozostałe czynności egzaminatora np. czynności techniczne przed rozpoczęciem egzaminu czy też po jego zakończeniu, w tym rozliczenie wyniku w systemie teleinformatycznym. I tu znów pojawiają się „małe” problemy - czasowe i inne. Stanowisko egzaminatora do losowania lub wpisywania wyniku egzaminu to często 1 lub co najwyżej 2 komputery na całą zmianę egzaminatorską, system często „zawiesza się”, są problemy z logowaniem, podpisaniem wyniku itd., itp. To są kolejne „uciekające” minuty.

Również tak kuriozalne rzeczy jak zachowanie higieny czy toaleta w takim układzie stają się „luksusem”. Przy tak sformułowanych normach prawnych egzaminator siłą rzeczy będzie zmuszony do wyboru pomiędzy rzetelnym przeprowadzeniem egzaminu, a „zadowoleniem” pracodawcy tj. realizowaniem planu egzaminów, czyli mówiąc wprost zarabianiem **„kasy”** dla ośrodka. Łatwo zatem wyobrazić sobie sytuację, w której pozytywne wyniki egzaminów będą uzyskiwały osoby nieprzygotowane, zaś negatywne osoby posiadające wymagane umiejętności. Do tego bowiem sprowadza się brak czasu na spokojną i merytoryczną ocenę. Rodzi się zatem naturalne pytanie – czy zyski ośrodków egzaminowania są ważniejsze niż życie ludzkie? Wszyscy zastawiamy się jak ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych na naszych drogach, tworzymy rady BRD, podejmujemy liczne działania w tej materii, których koszty wszyscy ponosimy jako społeczeństwo, a tymczasem bezpieczeństwo ruchu drogowego ma swoje korzenie w ośrodkach egzaminowania.

Papier rozporządzenia przyjmie każdą wpisaną liczbę: 50, 40, 30 minut

na egzamin praktyczny kat. B..., tylko czy faktycznie jest możliwe to do zrealizowania bez z góry zakładanych opóźnień? Przecież czas 50 min na egzamin praktyczny kat B już do tej pory generuje czasami opóźnienie (egzaminatorzy wnioskują o 60 minut), a cóż dopiero czas 45 minut czy mniej??? Czy w permanentnym stresie i dodatkowo ciągłym pośpiechu egzaminator, a tym bardziej egzaminowany nie będzie popełniał błędów...? Czy egzaminator będzie prawidłowo oceniał kwalifikacje osoby egzaminowanej...? Czy egzaminator w pośpiechu wypełniając arkusz przebiegu egzaminu w porę zauważy nadjeżdżający pociąg...??????

Odnosząc się do zmian w przepisach dotyczących funkcji egzaminatora nadzorującego wyrażamy głębokie zaniepokojenie takimi przymiarkami. Bez dwóch zdań egzaminator nadzorujący musi posiadać doświadczenie w zakresie egzaminowania wszystkich kategorii prawa jazdy. Nie mamy żadnych wątpliwości, że to właśnie dyrektorzy i zarządzający ośrodkami egzaminowania doprowadzają sami do sytuacji w której egzaminatorzy posiadający uprawnienia do egzaminowania wszystkich kategorii prawa jazdy przez np. 10 lat swojej pracy zawodowej w danym ośrodku nie zdobywają doświadczenia w zakresie posiadanych uprawnień kat. A,C,D. Sporej grupie egzaminatorów uniemożliwia się wręcz egzaminowanie na bieżąco w zakresie posiadanych uprawnień , egzaminują tylko okazjonalnie np. jeden miesiąc w roku kat A, jeden miesiąc w roku kat. C, jeden miesiąc w roku kat. D (często też rzadziej niż raz w roku). Do egzaminowania w/w kategorii przydzielani są z zasady „ szczególnie wybrani” przez dyrekcję, kierowników, często „pozytywnie naznaczeni” przez organy nadzoru lub też egzaminatorzy z poparciem politycznym. Pozostali choć często merytorycznie super przygotowani są „niegodni”.

Wnioski z proponowanych zmian są zatem jednoznaczne i sprowadzają się do zwiększenia dochodów ośrodka egzaminowania, kosztem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na takie działanie nie może być naszej zgody. Zrozumiała jest konieczność zapewnienia źródeł finansowania działalności ośrodków egzaminowania, natomiast obrany kierunek jest błędny. Wielokrotnie zgłaszaliśmy postulaty, które pozostały jednak bez

echa. W tym proponowaliśmy zmiany sposobu finansowania ośrodków egzaminowania w taki sposób, aby budżet ośrodka egzaminowania był niezależny do liczby egzaminów poprawkowych.

Z poważaniem  
Przewodniczący MOZ WORD i OSK

Jacek Łęgocki