



Kielce, dnia 16.06.2024

Znak: RG/008/2024

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

W nawiązaniu do petycji Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów z dnia 5 marca 2024 roku znak: KSD.Rz4.2024 oraz w ślad za pismem Departamentu Transportu Drogowego z dnia 29 maja 2024 roku znak: DTD-5.033.1.2024 Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów oraz Zarząd Krajowy Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników WORD przedstawiają poniżej wspólne stanowisko w sprawie dotyczącej zarówno organizacji pracy w ośrodkach ruchu drogowego, jak i zasad egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.

Od 1 stycznia 2020 roku mocą *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2019 r. poz. 1206 ze zm.)* wprowadzono w życie ogólnokrajowe standardy planowania pracy w ośrodkach ruchu drogowego w zakresie przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Uzasadnieniem do wprowadzonych ww. aktem prawnym zmian były negatywne zachowania osób zarządzających WORD-ami, prezentowane w celu maksymalizowania zysków finansowych z przeprowadzonych egzaminów. W pracy zatrudnionych egzaminatorów często obserwowano wywieranie na egzaminatorach różnego rodzaju presji w kierunku sztucznego osiągnięcia określonego poziomu zdawalności i wyższej wydajności (np. przeprowadzenie kilkunastu egzaminów praktycznych w ciągu 8 godzin). Działania takie były wysoce nieakceptowalne społecznie ze względu na brak transparentności procesu egzaminowania. Miały one jednocześnie wpływ na jakość przeprowadzanego egzaminu, a także wiązały się z nieformalnym przyzwoleniem na nierealizowanie niektórych zadań egzaminacyjnych lub ich pobieżnego realizowania. W związku z powyższym pierwotnie zaproponowano zmianę polegającą na wprowadzeniu ograniczenia (§ 13 ust. 4) polegającego na zakazie przeprowadzania przez egzaminatora więcej niż 8 części praktycznych egzaminów w ciągu dnia, pracy więcej niż 8 godzin dziennie w charakterze egzaminatora oraz przeprowadzania więcej niż 1 części praktycznej egzaminu w ciągu godziny. Rozwiązanie to pozwoliło egzaminatorom na przeprowadzanie egzaminów bez nacisków zarówno na zdawalność jak i wydajność, dając tym samym czas na spokojne i obiektywne przeprowadzanie egzaminów dla każdej osoby egzaminowanej; rozwiązanie zagwarantowało

także każdemu kandydatowi na kierowcę niemalże punktualne rozpoczynanie egzaminów, co pozwoliło na znaczne ograniczenie stresu przed egzaminem, a tym samym także poprawę komfortu wszystkich osób egzaminowanych. Ostatecznie zatwierdzono planowany przydział egzaminów w kat B., tj. 9 osób przypadających na jednego egzaminatora i było to ustępstwo w kierunku dyrektorów WORD-ów.

Zasady te zostały pozytywnie przyjęte przez kandydatów na kierowców, oraz przez załogi ośrodków ruchu drogowego jak również przez środowisko ośrodków szkolenia kierowców. Ustalone normy czasowe przeprowadzania egzaminów były dostosowane do średniego poziomu wykształcenia kandydatów na kierowców oraz do średniego poziomu predyspozycji do kierowania pojazdami z założeniem, że każda osoba egzaminowana jest odpowiednio przygotowana do zdawania egzaminu na prawo jazdy z prognozowanym wynikiem pozytywnym. Jednocześnie zauważalnie wzrosła „*dyscyplina organizacyjna*” po stronie tak personelu WORD jak i osób egzaminowanych oraz notowaliśmy wysoką powtarzalność w przedmiocie realizacji założonego planu przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy.

Założone w standardzie ogólnokrajowym normy czasowe przeprowadzania egzaminów umożliwiały realizację „*minimum programowego*” w zakresie poszczególnych kategorii prawa jazdy, co pozwalało na obiektywne i rzetelne sprawdzanie kwalifikacji kandydatów na kierowców. Ponadto przejrzyste funkcjonował także system losowego komputerowego przydziału osób egzaminowanych dla poszczególnych egzaminatorów, co dodatkowo podnosiło obiektywizm i bezstronność koordynacji pracy egzaminatorów.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że wprowadzenie w 2020 roku omawianego systemu przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy było poprzedzone szerokimi konsultacjami prowadzonymi w środowisku egzaminatorów, co pozwoliło wypracować dobrze przyjęte krajowe standardy uwzględniające wiele aspektów funkcjonowania WORD-ów i procesu egzaminowania kierowców. Jest to również po części efekt czteroletniej pracy doradczego zespołu roboczego powołanego w 2015 roku przez Ministra Infrastruktury i składającego się z ekspertów – przedstawicieli różnych środowisk odpowiedzialnych za system szkolenia i egzaminowania kierowców. Reasumując należy z całą mocą podkreślić, że od stycznia 2020 roku stanowczo podniósł się komfort pracy wszystkich grup pracowniczych ośrodków ruchu drogowego oraz wszystkich osób przystępujących do egzaminu państwowego, wzrosła jakość obsługi osób egzaminowanych oraz transparentność zasad i obiektywizm organizacji procesu egzaminowania.

Odnosząc się do proponowanych zmian w petycji z 5 marca 2024 roku znak: KSD.Rz4.2024 w zakresie treści § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24-11-2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz.U.2023.2659 ze zm.) – w opinii autorów niniejszego dokumentu:

propozycja zmiany § 13 ust. 4 pkt 1) wprowadzi ogólny chaos organizacyjny i obniży obiektywizm procesu przydziału osób egzaminowanych do poszczególnych egzaminatorów nie wykluczając powstawanie sytuacji patologicznych z dużym prawdopodobieństwem permanentnego przedłużania czasu pracy egzaminatora w celu obsługi spóźnialskiej osoby egzaminowanej. Ten model przydziału osób był już realizowany przed 2019 rokiem i absolutnie nie przynosił oczekiwanych rezultatów, natomiast był nadmiernie wykorzystywany przez osoby egzaminowane.

propozycja zmiany § 13 ust. 4 pkt 2) będzie skutkować powrotem do idei zamiany WORD-u na manufakturę służącą do generowania zysków bez względu na koszty społeczne

i nadmierne obciążenie psychomotoryczne grup zawodowych egzaminatorów i personelu technicznego odpowiedzialnych za prawidłowy przebieg procesu egzaminowania kierowców. Bardzo szybko zostaną podeptane nie tylko ogólnokrajowe normy czasowe przeprowadzania egzaminów, ale również ta propozycja sprzeczna jest z prawem UE dotyczącym czasu przeprowadzania pojedynczego egzaminu w poszczególnych kategoriach prawa jazdy. Zaprezentowany wolumen statystyczny jest wielkością średnią, a proces egzaminowania jest procesem zmiennym i zależnym od osobowości człowieka, który powinien stanowić podmiot, a nie przedmiot działalności WORD-ów. Jak wskazaliśmy wcześniej obecnie obowiązujące ogólnokrajowe normy czasowe uwzględniają średni poziom przygotowania osób egzaminowanych jak również średni poziom predyspozycji do kierowania pojazdem. Ww. normy czasowe spotkały się z pozytywną społeczną akceptacją i nie jest uzasadnione aby aktualnie na wniosek wyselekcjonowanej grupy osób zmieniać ustalony porządek organizacyjny procesu egzaminowania kierowców.

Czym innym było do końca roku 2019 planować średnio 10 osób na egzaminatora na cały dzień, gdzie jeden egzaminator przeprowadził 8 egzaminów, a drugi 12 bo miał wyniki negatywne na placu manewrowym w różnych kategoriach w tym np. C+E. Ale nie pamiętają już Panowie dyrektorzy jak większość egzaminów odbywała się w całości (plac manewrowy i ruch drogowy). Powstawały wówczas kolosalne opóźnienia bo założenia 30 % wyników negatywnych na placu manewrowym nie sprawdziły się w rzeczywistości. Zaznaczyć należy, iż takich dni było więcej niż tych luźniejszych i osoby egzaminowane zmuszone były do długiego oczekiwania. Aktualnie egzaminy zaczynają się w 90 % punktualnie nie ma zagęszczenia w ośrodku, co sprzyjało nam w czasie pandemii.

Czasy pracy egzaminatorów na który powołują się dyrektorzy liczone przez system komputerowy są nieprecyzyjne. Można to łatwo sprawdzić; przy prawie wszystkich kategoriach, w przypadku gdy przydział osób jest wspomagany przez koordynatora. Wówczas czas rzeczywisty rozpoczęcia i zakończenia egzaminu jest zupełnie inny niż faktyczny. Czas zarejestrowany w systemie, będzie to czas liczony od godziny zaplanowanego egzaminu, a nie rzeczywistego jego rozpoczęcia czyli zaproszenia osoby egzaminowanej na egzamin przez egzaminatora. Czas zakończenia w systemie, to czas narzucony przez system, a nie rzeczywisty czas wpisania wyniku do systemu przez egzaminatora i zakończenia procesu egzaminowania .

propozycja zmiany § 13 ust. 4 pkt 3) – kwestia czasu pracy w ciągu dnia czy tygodnia dotycząca zwiększenia ilości godzin pracy ponad 8 jest określona w Kodeksie pracy i nie ma uzasadnienia aby dokonywać zmian tej ustawy sejmowej rozporządzeniem wykonawczym.

propozycja zmiany § 13 ust. 7 treść tej zmiany jest absurdalną propozycją naruszania norm czasowych przeprowadzania egzaminów praktycznych w poszczególnych kategoriach prawa jazdy określonych w przepisach unii europejskiej. Już aktualnie obserwuje się nagminne wykorzystywanie obecnego zapisu dotyczącego pracy „w trybie awaryjnym”, który często rozszerzany jest w nieuzasadnione i nadmierne długie okresy realizacji procesu egzaminowania, z przeciążeniem psychomotorycznym organizmów egzaminatorów i osób personelu technicznego, a losowa absencja egzaminatora jest tylko pretekstem do uznania *sytuacji losowych* jako legitymacji do działań opisanych wyżej. Wyrażamy opinię, że w przypadku zaistnienia *sytuacji losowych* absencji należy rozważyć konieczność wpisywania w systemie komputerowym w taki sposób tej absencji, aby następowało blokowanie w dopisywaniu więcej osób, niż jest egzaminatorów planowanych i dostępnych w danym dniu, a nie dodatkowo dopisywanie na egzaminatora, który jak wiemy jest nieobecny. Ukróciło by to nadużywanie „trybu awaryjnego” poprzez nieuzasadnione dopisywanie na nieobecnego egzaminatora.



Należy mieć na względzie fakt, iż WORD-y nadal finansują się same i dlatego z subiektywnego (niewłaściwego) punktu widzenia polegającego na wypracowywaniu zysków, ilość przeprowadzanych egzaminów jest bardzo istotna. Niemniej jednak, obecnie obowiązujące przez kilka ostatnich lat ograniczenia w ilości przeprowadzonych egzaminów, pozwalają na zachowanie płynności finansowej poszczególnych ośrodków ruchu drogowego, a nawet wypracowywanie zysków zwłaszcza, że od niedawna obowiązują zwiększone opłaty za przeprowadzenie teoretycznych i praktycznych egzaminów we wszystkich kategoriach prawa jazdy.

Nadmienić należy, iż na dzień dzisiejszy są ośrodki ruchu drogowego gdzie występują zatrudnione dwie czasami trzy osoby na utrzymaniu ośrodka z pensją dyrektorską powyżej 20 tys. brutto. Przerost zatrudnienia w stosunku do zatrudnionych egzaminatorów w niektórych ośrodkach jest bardzo duży, a środki finansowe na to muszą wypracować egzaminatorzy odpowiednią liczbą przeprowadzonych egzaminów.

Przedstawiając powyższe, Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów razem z Zarządem Krajowym Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników WORD jako przedstawiciele ważnych i istotnych grup pracowniczych ośrodków ruchu drogowego prezentują negatywną opinię do zgłoszonych propozycji zdefiniowanych przez Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów, petycją z dnia 5 marca 2024 roku znak KSD.Rz4.2024. Jednocześnie zwracamy się do Pana Ministra z gorącą prośbą o poszanowanie starej, dobrej i sprawdzonej zasady: „*Nihil de nobis sine nobis*”.

Jednocześnie informujemy, że w sprawie ewaluacji § 27 ust. 2 Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów wyraziła opinię w sposób wyczerpujący pismem z dnia 18 maja 2024 roku znak: RG/007/2024.

Z poważaniem i szacunkiem

Prezes
Rady Głównej
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

Tomasz Dziuganowski

Wiceprzewodniczący
Zarządu Krajowego Ogólnopolskiego Związku
Zawodowego Pracowników WORD

Sławomir Rutkowski