



Lublin, 2020-11-11

Pismo nr 16/RG/2020

Dotyczy DTD-5.0210.2.2020

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Jako przedstawiciele środowiska egzaminatorów, Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów **zgłasza kategoriyczny sprzeciw** na proponowane zmiany w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie 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.

Propozycje zmian godzą w interes społeczny kandydatów na kierowców i warunki pracy egzaminatorów przywracając stan prawny rozporządzenia sprzed 01 stycznia 2020 roku, który to wciąż uznawany jest za jeden z najgorszych aktów prawnych obowiązujących w systemie szkoleniowo-egzaminacyjnym osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Za wyjątkiem propozycji zmiany § 42, pozostałe propozycje zmieniają stan prawny zdecydowanie na gorszy i są wyrazem partykularnych interesów grupy zarządzających ośrodkami egzaminacyjnymi w zakresie wyniku finansowego i ich zwolenników między innymi w ministerstwie. Nie mają one nic wspólnego /za wyjątkiem § 42/ z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego, ani też jakkolwiek poprawą na rzecz jakości usług, obsługi klienta, warunków pracy i odbioru społecznego. Propozycje te są wyrazem braku kompetencji, w tym umiejętności zarządzania ośrodkami egzaminacyjnymi, ale też biernością i braku perspektywicznego spojrzenia na prezentowany obecnie poziom systemu przez organy nadzoru i osób przygotowujących taką „ofertę” prawną.

Zwracamy uwagę, że proponowane zmiany ograniczają się wyłącznie do przerzucenia ciężaru utrzymania ośrodków egzaminacyjnych na drastyczne obciążenie pracownika merytorycznego poprzez podniesienia limitu ilości przeprowadzanych egzaminów w skróconym przedziale czasowym z jednoznacznym pogorszeniem jakości obsługi i przedmiotowym traktowaniem klienta – osobą egzaminowaną.

Wnosimy, o utrzymanie obecnego stanu prawnego rozporządzenia ds. egzaminowania kandydatów oraz zmian wg propozycji pracowników merytorycznych reprezentowanych przez Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów zamieszczone w niniejszym piśmie po części z Uzasadnieniem sprzeciwu.

Jako przedstawiciele środowiska zawodowego egzaminatorów, zwracamy się z uprzejmą prośbą do Pana Ministra, aby nie przykładał Pan ręki do pogłębiania degradacji systemu szkoleniowo-egzaminacyjnego. **Wynik finansowy ośrodków egzaminowania i ich utrzymanie nie może być priorytetem stojącym przed podstawowym i jakże szczytnym zadaniem społecznym, jakim jest ocena umiejętności kandydata na kierowcę i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

W odróżnieniu od poprzednich aktów prawnych tej rangi, kwestionowane rozporządzenie wreszcie od 01 stycznia 2020 roku określiło jasne zasady obsługi osób egzaminowanych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w zakresie czasu rozpoczynania poszczególnych egzaminów teoretycznego jak i praktycznego, oraz precyzyjnie określiło zasady przydzielania ilości osób egzaminowanych dla egzaminatorów w czasie ośmiu godzin pracy w poszczególnych kategoriach prawa jazdy. Zasady koordynacji pracy egzaminatorów zostały pozytywnie przyjęte zarówno przez osoby egzaminowane – wreszcie była gwarancja, że wyznaczona godzina rozpoczęcia egzaminu nie jest fikcją na papierze lecz rzeczywistością – jak również przez środowiska OSK jak i egzaminatorów. Nawet zapis mobilizujący do punktualnego rozpoczęcia egzaminu tj. § 13 ust. 3 pkt 1) i 2) działał pozytywnie dyscyplinująco na strony uczestniczące w procesie egzaminowania kierowców.

Uzasadnienie:

§ 1. W rozporządzeniu 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. poz. 1206) wprowadza się następujące zmiany:

❖ w § 3 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W przypadku braku możliwości zatrudnienia egzaminatora spełniającego wymagania, o których mowa w ust. 2, dyrektor ośrodka egzaminowania może, jednorazowo na okres 6 miesięcy, powierzyć wykonywanie obowiązków egzaminatora nadzorującego osobie niespełniającej warunku określonego w ust. 2 pkt 2.

SPRZECIW, ponieważ:

Lobbowanie za tym zapisem jest wynikiem i potwierdzeniem nieudolności w formie zarządzania przez dyrektorów WORD. Zarządzający ośrodkami dążą do minimalizacji kosztów co powoduje, że zatrudniani są egzaminatorzy z podstawowymi uprawnieniami. Stanowisko egzaminatora nadzorującego w swojej genezie miało utożsamiać osobę merytorycznie i bezspornie kompetentną, doświadczoną w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy i cieszącą się zaufaniem środowiska egzaminatorów, wspierającą ich pracę merytorycznie i uczestniczącą w procesie podnoszenia kompetencji egzaminatorów. Już od ponad 11 lat egzaminator nadzorujący utracił większość walorów opisywanych powyżej, stając się „narzędziem” dyrektora i formą „bata” na pracowników merytorycznych. Mimo takiego stanu wymóg prawny odpowiedniego doświadczenia, stażu pracy i posiadania szerokiego spektrum uprawnień uniemożliwia osobom przypadkowym, o żadnym lub prawie żadnym doświadczeniu sprawować nadzór nad przebiegiem procesu egzaminowania, w tym dokonywać oceny pracy egzaminatora. Powyższa propozycja jest jawnym brakiem zrozumienia specyfiki pracy, zakresu odpowiedzialności i jakiegokolwiek szacunku do osób wykonujących wyjątkowo trudny zawód. Rodzi się pytanie, jak prawnie można dopuszczać do sytuacji, w której egzaminator nadzorujący przerywa egzamin w kategorii, do której nie posiada uprawnień ani kierowcy, ani egzaminatorskich. Projekt tego zapisu – nawet jako „rozwiązanie pośrednie” – jest wręcz szkodliwy dla jakości procesu egzaminowania i może być źródłem niepożądanych patologii i konfliktów. Dyrektor ośrodka ruchu drogowego powinien tak realizować politykę kadrową, aby nie dochodziło do braków wysoko wykwalifikowanej kadry egzaminatorskiej, a po stronie Ustawodawcy jest tworzenie sprzyjających warunków do odtwarzania ww. kadry egzaminatorów. Naszym zdaniem propozycja tego zapisu stanowi sprzeczność z faktami rzeczywistymi w WORD-ach, gdzie z pewnością pracuje wielu doświadczonych, posiadających szeroki zakres uprawnień egzaminatorów. Gdyby zarządzający ośrodkami egzaminacyjnymi wprowadzili system podnoszenia kompetencji dla każdego egzaminatora i realizowali go chociażby od 2007 roku dzisiaj /czego przecież wymaga zapis ustawy o kierujących pojazdami/, żaden WORD w kraju nie miałby problemów ze spełnieniem tego wymogu prawnego. Doskonale wiemy,

że pracownik o niskim zakresie kwalifikacji jest o wiele tańszy niż pracownik w pełnym zakresie kompetencji /uprawnień do egzaminowania/. Proponowana forma zapisu ustępu 3 daje możliwość wymiany osób na tym stanowisku i wprowadzenia osób niekompetentnych, całkowicie podległych pracodawcy. **Wprowadzenie tego zapisu będzie zgodą na obniżenie już i tak bardzo niskich standardów funkcjonowania systemu egzaminacyjnego.**

❖ **w § 13:**

a) w ust. 3:

- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „przydziela się” zastępuje się wyrazami „planuje się przydzielić”,

- w pkt 3:

- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „przydziela się” zastępuje się wyrazami „planuje się przydzielić”,

SPRZECIW, ponieważ:

Forma zapisu „planuje się przydzielić” jest jawnym obejściem zapisu dotyczącego ilości planowanych i egzaminowanych osób w ciągu dnia pracy. To sprytne i jednocześnie z punktu widzenia egzaminatorów perfidne sformułowanie stwarza ewidentną możliwość manipulacji i nadużycia znaczeniowego, co w konsekwencji doprowadzi do przydzielania większej ilości osób do egzaminowania przez egzaminatora w ciągu dnia pracy niż to jest regulowane obecnym zapisem / 9 osób dla kategorii B w ciągu 8 godzin pracy/. Ten stworzony precedens zostanie ewidentnie wykorzystany, tak jak i wiele innych w obecnie obowiązujących aktach prawnych, by osiągnąć najważniejszy cel zarządzających WORD-ami, czyli bezwzględna maksymalizacja wyniku finansowego. Naszego środowisko nie ma żadnych wątpliwości, że ta zmiana zostanie w ten sposób wykorzystana w imieniu „sytuacji losowej”, „wyższej konieczności” czy „potrzebą chwili”. Jest to kolejny przykład współpracy pomiędzy autorami propozycji a dyrektorami ośrodków egzaminowania z pominięciem ewidentnym opinii środowiska merytorycznego.

❖ **W § 13 w pkt 3:**

- w lit. B wyraz „pięćdziesięciu” zastępuje się wyrazem „czterdziestu pięciu”

SPRZECIW, ponieważ:

Projekt z 22-10-2020 zmiany rozporządzenia w cyt. zapisie jest sprzeczny z ogólnymi zapisami obowiązującego rozporządzenia. Skoro zgodnie z zapisem rozporządzenia, egzamin praktyczny na kat. B w ruchu drogowym ma **trwać min. 40 minut**, to ten zapis stanowi fundamentalną bazę od której należy robić jakiegokolwiek wyliczenia. Zawiera się w nim również komfort, który należy zapewnić osobie zdającej.

Cytat: Rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ... (Dz. U. 2019 poz. 1206 z 28-06-2019)

§ 23. 1. Część praktyczna egzaminu państwowego polega na:

1) wykonaniu na placu manewrowym zadań określonych:

a) dla prawa jazdy kategorii B w tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia – zgodnie z techniką kierowania pojazdem i kryteriami określonymi w tabeli nr 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia,

Przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy (na wykonanie czynności osoba egzaminowana ma nie więcej **niż 5 minut** – Załącznik 2 Tabela nr 4 – **limit czasu** dotyczy sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy, nie dotyczy: Przygotowania do jazdy tj. : właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówek i zapięcie pasów bezpieczeństwa (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), upewnienie się czy drzwi pojazdu są zamknięte.

W przypadku nieprawidłowego wykonania zadania osobie przysługuje druga próba, czyli kolejne nie więcej **niż 5 min**).

Wynika z tego, że czas na wykonanie zadania nr 1 może wynieść nawet ponad 10 min.

Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu.

Tutaj również przy powolnej jeździe kursanta pasem ruchu oraz przy powtarzaniu zadania czas na wykonanie tego zadania **często wynosi klika minut.**

Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu.

(Również jest potrzebny czas na przejazd z pasa ruchu na wzniesienie oraz wykonanie samego ruszania na wzniesieniu).

2) wykonaniu w ruchu drogowym, zgodnie z przepisami ruchu drogowego i techniką kierowania pojazdem, zadań egzaminacyjnych:

a) obejmujących, z zastrzeżeniem § 24 lub § 25, co najmniej zadania określone w tabeli nr 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia – w zakresie poszczególnych kategorii prawa jazdy,

b) w czasie nie krótszym niż określono w tabeli nr 8 załącznika nr 2 do rozporządzenia; (w przypadku kat. „B” **Minimalny czas trwania jazdy w ruchu drogowym 40 min.**)

3) w przypadku egzaminu przeprowadzanego w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B lub pozwolenia egzaminator **może zakończyć egzamin po upływie 25 minut**, jeżeli zostały wykonane wszystkie wymagane zadania egzaminacyjne, a wynik egzaminu jest pozytywny.

Należy więc doliczyć kolejny wymóg czyli max. 5 minut na zadanie nr 1 /np. przygotowanie do jazdy 1 próba nie może trwać więcej niż 5 minut; a co w przypadku, gdy rozpoczynamy drugą próbę?/. To narzuca przepis rozporządzenia. Dodatkowo należy wziąć kolejne minimum 5 min na takie czynności jak: wylosowanie osoby, wypełnienie arkusza przebiegu egzaminu, wyczytanie osoby i dojsie na plac oraz powrót z egzaminu do budynku i wprowadzenie wyniku. Kolejne 5 minut na zadania na placu, czyli wykonanie zadania „jazda po łuku” i „ruszanie na wzniesieniu” co razem daje: $40 + 5 + 5 + 5 = 55$ minut na 1 egzamin kat. B. Są to minimalistyczne, realne wyliczenia praktyków zawodu, a nie dyrektorów WORD czy urzędników, którzy nie posiadają żadnego doświadczenia praktycznego. Ustawodawca tylko dla pkt 1 zad 1 na placu manewrowym przewidział czas 5 lub 10 min w zależności od przebiegu zdarzeń. W zaistniałej sytuacji należy zadać pytanie, kiedy egzaminator ma zrealizować pozostałą część egzaminu na placu manewrowym (w tym w przypadku popełnienia przez osobę egzaminowaną błędów drugiej próby danego zadania) oraz wykonać czynności, do których jest zobowiązany przed rozpoczęciem i po zakończeniu egzaminu? Jest to również presja na egzaminatora do nieuzasadnionego skracanie czasu trwania zarówno samego egzaminu praktycznego jak również nieuzasadnionego skracania czasu czynności wstępnych przed egzaminem, jak i po zakończeniu egzaminu. **Obecny zapis 50 min jest już niedoszacowany, a kolejne jego zmniejszanie prowadzi do absurdu, gdzie egzaminatorowi przydziela się kolejną osobę podczas gdy nie zakończył poprzedniego egzaminu.** Efektem tego zapisu jest zwiększenie „przerobu” egzaminatora bez względu na negatywne skutki dla pracy pracowników merytorycznych, jakości tej pracy, komfortu procesu egzaminacyjnego dla kandydata. To nic innego, jak kolejny sposób na maksymalizację zysków z egzaminów poprzez ilość a nie jakość. Przed styczniem 2020 roku funkcjonował system maksymalnego, bez ograniczeń „przerobu” **dziennego** dla egzaminatora w postaci co najmniej 10 do 18 osób egzaminowanych w ciągu 8 godzin pracy. Tu mamy do czynienia z próbą powrotu do takiego stanu, którego efektem jest wyłącznie przychód ośrodka egzaminowania. Przedmiotowe traktowanie kandydata i egzaminatora stało się standardem w systemie funkcjonowania WORD-ów aprobowanym i bronionym przez dyrektorów i organy nadzorujące. W tym proponowanym przepisie mamy esencję tego, czego być nie powinno w żadnym systemie egzaminowania. Naszym zdaniem należy natychmiast znieść możliwość skracania czasu egzaminu do 25 minut !!! Karygodnym i nieprofesjonalnym działaniem jest ze strony autorów propozycji branie pod uwagę w naliczaniu wymaganego czasu egzaminu „dopuszczalnego” minimalnego tego czasu trwania egzaminu, czyli 25 minut, a nie jak wskazuje rozporządzenie, czyli prawidłowego czasu trwania 40minut. Już teraz jest problem z uzyskaniem czasu na ustawową przerwę w pracy dla egzaminatora, z egzaminem, który musi trwać 40 minut w przypadku wyrażenia chęci kontynuacji egzaminu praktycznego dla kat. B przez zdającego po uzyskaniu wyniku negatywnego, czy też dwukrotnym powtarzaniu wielu zadań w czasie egzaminu itd.

Rada Główna KSE nadmienia, że obecnie znajdujemy się w XXI wieku i już dawno skończyły się czasy bicia rekordów wydajności pracy znane z II połowy XX stulecia.

Jesteśmy przekonani, że ten proponowany zapis spowoduje powstanie opóźnień, którym sam wnioskodawca „teoretycznie” chce przeciwdziałać /ust. 4 i ust. 5 pkt 4/. Kategorycznie sprzeciwiamy się pogłębianiu patologicznemu, wręcz korupcyjnemu degradowaniu systemu egzaminowania przez zarządzających WORD-ami i autorami tych rozwiązań. **Zaznaczamy, że nikt, ale to nikt ich nie konsultował z przedstawicielami Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów przed ich wprowadzeniem jako propozycji.**

❖ W § 13

Ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dopuszcza się:

1) wydłużenie czasu, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, wyłącznie o czas, który jest niezbędny do zakończenia egzaminu rozpoczętego przed zakończeniem 8 godzin pracy egzaminatora;

2) przydzielenie egzaminatorowi kolejnej osoby egzaminowanej przed upływem czasu, o którym mowa w ust. 3 pkt 3 lit b – d w przypadku, jeżeli mogłoby dojść do przekroczenia czasu rozpoczęcia egzaminu, o którym w ust. 3 pkt 1 i 2”;

SPRZECIW, ponieważ:

Ten punkt „legalizuje” podniesienie ilości egzaminowanych osób w ciągu dnia przez egzaminatora, z obecnie obowiązujących 9 osób dla kategorii B do No właśnie. Nie ma ograniczenia i o to chodzi. Już teraz każdy egzaminator doskonale wie, że pracując w obecnie niedoszacowanym grafiku czasowym – 50 minut na egzamin kat. B praktycznie nie ma dnia, by nie zdarzyło się „przekroczenie czasu rozpoczęcia egzaminu”, a co dopiero, gdy ten czas zostanie skrócony jeszcze o 5 minut !!! Jest to kolejny, perfidny, ukryty sposób na obejście ograniczenia ilościowego przeprowadzanych egzaminów przez egzaminatora w ciągu dnia pracy. Kolejny przykład przedmiotowego traktowania egzaminatora jako „maszynki do zarabiania pieniędzy”; przedmiotowego traktowania kandydata jako narzędzia do pozyskiwania pieniędzy; ignorowania i degradacja w świetle prawa potrzeby podnoszenia jakości systemu egzaminowania i przeciwdziałania obniżania już i tak tragicznego poziomu szkolenia i egzaminowania. Oto „tylnymi drzwiami” wprowadza się 10-tą i kolejne osoby do egzaminowania jednocześnie z premedytacją będzie cedowanie powstałych problemów z zakresie opóźnień właśnie na egzaminatora mimo, że egzaminator nie ma nic wspólnego z planowaniem ilości osób na kolejne dni egzaminacyjne.

Naszym zdaniem należy natychmiast przywrócić precyzyjny zapis mówiący o tym, że maksymalnie egzaminator może przeegzaminować w ciągu dnia 8 osób na kat. B. Rozwiąże to wszystkie problemy z planowaniem, uwolni system od opóźnień, przywróci komfort pracy dla egzaminatora i poczucie wartości dla zdającego. Uniemożliwi to manipulację ze strony pracodawców w WORD-ach i zmusi ich do poszukiwania innych form zarządzania i generowania oszczędności.

❖ w § 13

w ust. 5 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) opóźnienia w przeprowadzaniu egzaminów skutkującego możliwością niedotrzymania wyznaczonych godzin egzaminu, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2”

SPRZECIW, ponieważ:

Jest to kolejne, formalne zezwolenie na uelastycznienie ilości osób egzaminowanych przez egzaminatora w ciągu 8 godzin pracy. Dla wszystkich egzaminatorów intencje tego zapisu są jasne: opóźnienia w przeprowadzaniu egzaminów przy tak skonstruowanym czasie przeznaczonym na dany egzamin będą skutkować niedotrzymaniem wyznaczonych godzin egzaminu, a co za tym idzie „zasadność” zwiększenia „przerobu” będzie praktycznie codziennie. Kolejny przepis umożliwiający „w białych rękawiczkach” łamanie zapisów podstawowych rozporządzenia i osiągnięcia praktycznie jedyne celu wynikającego z tej propozycji legislacyjnej, jakim jest wynik finansowy ośrodka egzaminowania. Jest to też propozycja umożliwiająca ukrywanie nieudolności i błędy w planowaniu egzaminów ale tak, by było możliwe „upchnięcie” kolejnych, ponad limitowych kandydatów w planach dziennych egzaminów, które i tak zostaną przeprowadzone z przyczyn np. takich, jak w omawianej propozycji punktu 4.

Tutaj nie ma co doszukiwać się jakichkolwiek altruistycznych poczynań ze strony zarządzających ośrodkami egzaminacyjnymi, organów nadzorujących i niestety, autorów tych propozycji. Powiązania są nader jasne. Jesteśmy przekonani, że Pan Minister oraz Pańscy wiceministrowie z pewnością nie chcecie być utożsamiani z tymi budzącymi uzasadnione obawy i uprzedzenia próbami przemycenia partykularnych, niecznych interesów grupy osób z ewidentnym działaniem na niekorzyść dobra społecznego.

❖ w § 13

dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Egzaminu, który nie rozpoczął się z przyczyn leżących po stronie osoby egzaminowanej nie wlicza się do maksymalnej liczby egzaminów, o której mowa w ust. 3 pkt 3 lit. a”.

SPRZECIW, ponieważ:

Zwracamy uwagę, że osoba, która nie stawi się na egzamin o wyznaczonej porze, nie zmieści się w 15 minutowym okienku, czy też nie ma podstawionego pojazdu własnego, traci możliwość przystąpienia do egzaminu, ale też traci na rzecz WORD-u opłatę egzaminacyjną. Co więcej, egzaminator jest do dyspozycji egzaminowanego w tym czasie, jest w czasie wykonywania swojej pracy i zarabia na sobie. Wprowadzenie ustępu nr 7 do § 13 jest przykładem maksymalizacji zysku przez pracodawcę z jednostki czasu. Jest to egoistyczne, celowe, wpisujące się w całość tej propozycji legislacyjnej działanie, którego jest wynik finansowy ośrodka. Egzaminator traktowany jest wyłącznie jako „maszyna” czy „narzędzie” do pozyskiwania kolejnych zastrzyków pieniędzy w imię konieczność utrzymania ośrodka egzaminacyjnego oraz „przerośniętego” stanu osobowego zatrudnionych pracowników nie merytorycznych i kadry zarządzającej.

Brzmienie tej propozycji umożliwia też zmianę postrzegania przez organy nadzoru i kontrolę państwową ilości „przerabianych” egzaminów w jednostce czasu tak, by było one korzystne dla zarządzającego WORD i uwiarygadniało konieczność takiego postępowania.

Nadmieniamy, że egzaminator pomimo zaistnienia przesłanek dotyczących nie odbycia się egzaminu, podejmuje zwyczajne czynności takie jak losowanie osoby, wypełnienie arkusza i listy, opieczętowanie i podpisanie, oczekiwanie na pojawienie się zdającego, wprowadzenie danych do systemu. Jest w gotowości, pracuje. Wynika z tego, że wykonał swoje zadanie/ pracę zgodnie z procedurą, więc nie ma przesłanek żadnych, by nie brać w rozliczeniu ogólnym tego egzaminu jako de facto zrealizowanego przez pracownika. Czy w takim razie egzaminator nadzorujący, który miał umówione spotkanie z petentem, który się nie stawił na spotkanie, również musi odpracować jednostkę czasu?

Propozycja ustępu 7 jest wielce krzywdząca dla egzaminatora. Jest ona nielogiczna, nieprofesjonalna, a przede wszystkim ukierunkowana na „niewolniczy charakter pracy” osoby wykonującej zawód egzaminatora.

Rada Główna KSE dodatkowo nadmienia, że w projekcie z dnia 22.10.2020 r. zmiany rozporządzenia w sprawie egzaminowania odczuwa się zamiar nie tyle wprowadzenia „większej elastyczności” w planowaniu obsługi osób egzaminowanych, ile próbę wprowadzenia zakamuflowanego zwiększenia ilości osób egzaminowanych przypadających na jednego egzaminatora w jednym dniu roboczym. Więcej „przerobionych egzaminów” przekłada się na „większą kasę”.

W tym miejscu nie sposób nie wyrazić następującej refleksji. Gdy powstawały wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, to 1998 roku kadra egzaminatorska stanowiła przynajmniej 50% stanu zatrudnienia całego personelu ośrodka ruchu drogowego – są jeszcze wśród egzaminatorów osoby, które te czasy pamiętają. Wg naszego rozpoznania sytuacji, aktualnie kadra egzaminatorów stanowi ok. 25 – 30% całkowitego stanu osobowego załóg pracowniczych ośrodków.

❖ w § 42

APROBATA, ponieważ:

Jest to jedyna propozycja, która odzwierciedla częściowo oczekiwania środowiska egzaminacyjnego, ale też przedsiębiorców branży transportowej. Planowane wprowadzenie pojazdów ciężarowych adekwatnych do potrzeb gospodarki na egzaminy państwowe jest dobrym kierunkiem zmian. Za nimi muszą iść przepisy dotyczące systemu szkolenia i egzaminowania. Należy walczyć z minimalizmem, który jest stosowany obecnie w praktyce, a który dopuszcza archaiczne formy realizacji ustawy w zakresie systemów.

Wnoskujemy, aby Pan Minister zdecydowanie i z przeświadczeniem o słuszności tej decyzji uniemożliwił wprowadzenie proponowanych zmian do omawianego rozporządzenia i przeciwdziałaniu wszelkim inicjatywom mającym charakter antyspołeczny, niszczących idee przyświecające powstawaniu systemu szkolenia i egzaminowania.

Z poważaniem

mgr Dariusz Chyćko

Prezes RG KSE

PROPOZYCJE ZMIAN W OMAWIANYM ROZPORZĄDZENIU

Zamiast propozycji o tak negatywnym charakterze i perspektywie pogorszenia się sytuacji w systemie egzaminowania, proponujemy następujące zapisy przepisów, wynikające z doświadczenia i praktyki egzaminacyjnej z korzyścią dla petentów i potrzeb społecznych:

§ 13 ust 3 pkt 3) egzaminatorowi przydziela się:

- a) nie więcej niż ~~dziewięć~~ **osiem** części ~~praktycznych~~ egzaminów państwowych w ciągu doby, a w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii:
 - B+E, C1, C nie więcej niż sześć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby,
 - C1+E, C+E, D1, D1+E, D, D+E i T oraz pozwolenia nie więcej niż pięć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby,
 - b) maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu ~~pięćdziesięciu~~ **pięćdziesięciu pięciu** minut – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B1 i B,
 - c) maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu godziny i piętnastu minut – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A, A1, A2, B+E, C, C1, T,
 - d) maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu godziny i trzydziestu minut – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E oraz pozwolenia – nie dotyczy prawa jazdy kategorii AM;
- 4) egzaminator przeprowadza egzaminy w zakresie części praktycznej egzaminu nie więcej niż przez osiem godzin na dobę.

Uzasadnienie do powyższych propozycji:

W obecnym stanie prawnym proponowane zmiany wychodzą naprzeciw oczekiwaniom środowiska. Nie ulega wątpliwości, że nowe zasady egzaminowania bez wątpienia znacznie podniosły komfort osób egzaminowanych podczas przystępowania do egzaminu państwowego na prawo jazdy, a także umożliwiły egzaminatorom spokojne, merytoryczne i bardziej obiektywne wykonywanie oceny osób egzaminowanych bez presji, że do przeegzaminowania w ciągu dnia jest jeszcze kilkanaście osób. Uzupełniając obecnie funkcjonujące rozporządzenie o powyższe propozycje moglibyśmy uzyskać przyzwoite w skali europejskiej zasady funkcjonowania systemu egzaminowania z korzyścią dla zdających i pracowników merytorycznych. Wprowadzając propozycje zmian przedstawione przez Ministerstwo, degraduje całość systemu do poziomu, który pogłębi negatywny, wręcz kuriozalny wizerunek systemu na tle europejskich standardów. To już właściwie jeden krok do likwidacji jakiegokolwiek systemu egzaminowania i wprowadzenia wykupywania „licencji na prawo jazdy” on-line.

W imieniu egzaminatorów,

mgr Dariusz Chyćko

Prezes RG KSE