

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

Łódź, 11 listopada 2020 roku

S80/MI/2/2020

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

W imieniu Organizacji Międzyzakładowej nr 60 NSZZ "Solidarność"-80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego, działającej na terenie WORD Łódź, WORD Katowice, WORD Krosno, WORD Tarnobrzeg, WORD Ciechanów, WORD Leszno, MORD Kraków, MORD Nowy Sącz, DORD Wrocław, WORD Białystok, WORD Piła, WORD Opole, w związku z ogłoszeniem projektu zmiany Rozporządzenia w sprawie egzaminowania z 28 czerwca 2019 roku i treścią § 40 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 roku, poprzez niniejsze pismo pragnę wnieść uwagi oraz propozycje do przedmiotowego projektu

Zanim jednak o uwagach do projektu chciałbym przytoczyć fragment uzasadnienia wprowadzenia Rozporządzenia w sprawie egzaminowania z 28 czerwca 2019 roku:

"WORD-y obecnie finansują się same i dlatego ilość przeprowadzanych egzaminów jest bardzo istotna. W związku z tym obserwowane są od dłuższego czasu negatywne zachowania WORD-ów, które związane są z dążeniem do maksymalizowania zysków finansowych z przeprowadzonych egzaminów. W pracy zatrudnionych egzaminatorów często obserwuje się wywieranie na egzaminatorach różnego rodzaju presji w kierunku osiągnięcia wyższej zdawalności i określonej wysokiej wydajności (np. przeprowadzenie 14 egzaminów praktycznych w ciągu 8 godzin). Działania takie są wysoce nieakceptowalne społecznie ze względu na brak transparentności procesu egzaminowania. Mają one jednocześnie wpływ na jakość przeprowadzanego egzaminu, a także wiążą się z przyzwoleniem na nierealizowanie niektórych zadań egzaminacyjnych lub ich pobieżne realizowanie. W związku z powyższym 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 pozwoli egzaminatorom na przeprowadzanie egzaminów bez nacisków na zwiększenie zdawalności czy wydajności, dając tym samym czas na spokojne i obiektywne przeprowadzanie egzaminów dla każdej osoby egzaminowanej. Pozwoli także na wyznaczenie dokładnej godziny egzaminu dla każdej osoby egzaminowanej, co pozwoli na znaczne ograniczenie stresu przed egzaminem. Przyczyni się to do poprawy komfortu osób egzaminowanych co powinno przełożyć się na poprawę wyników egzaminów. Rozwiązanie to pociągnie za sobą wzrost kosztów utrzymania egzaminatorów przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, ponieważ dla zapewnienia odpowiedniej ilości egzaminów w ciągu dnia będzie wymagane zatrudnienie dodatkowych egzaminatorów. Mając na względzie dane statystyczne wzrost ten będzie wynosił

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

około 3 dodatkowych egzaminatorów na WORD czyli około 150 nowych egzaminatorów w skali kraju"

i zapytać Panie Ministrze:

1. czy nie dostrzega Pan pozytywnych zmian w procesie egzaminowaniu po wprowadzeniu Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku?

2. czy patologie obecne w procesie egzaminowania, wymienione w uzasadnieniu do Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku (maksymalizacja zysków, presja wywierana na egzaminatorach w kwestii wydajności i zdawalności, brak obiektywności podczas egzaminów) nie mają już znaczenia?

Przecież poprzez kluczowe zapisy z § 13 Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 ograniczył (bądź zlikwidował) Pan Minister:

- wielogodzinne oczekiwanie na egzamin przez kandydatów na kierowców

- nadmierne planowanie egzaminów czyli wyścig po kasę kosztem rzetelności przeprowadzonych egzaminów

- wpływanie na efektywność egzaminatorów czyli ocenianie ich pracy pod względem ilości przeprowadzonych egzaminów – innymi słowy "**przerób**" (odmieniany dotychczas przez wszystkie przypadki w ośrodkach) przestał mieć znaczenie

- dokładanie egzaminów w trakcie dnia pracy, którego celem była maksymalizacja przychodu

- instrumentalne traktowanie egzaminatorów - odzyskali swoją podmiotowość

- traktowanie kandydatów na kierowców jak towar do przerzucenia w ciągu 8 godzinnego dnia pracy

I teraz w wyniku nacisków Dyrektorów ośrodków, którym zaczyna brakować środków do utrzymania swoich zakładów (w wyniku ograniczenia możliwości nadmiernego planowania egzaminów) i którzy mieli przeszło rok żeby dostosować funkcjonowanie swoich ośrodków do nowych warunków, chce Pan to wszystko **przekreślić** poprzez wprowadzenie proponowanych zmian do rozporządzenia. To nie może być tak, że za bierność osób odpowiedzialnych za właściwe prowadzenie podległych jednostek będą płacić obywatele i egzaminatorzy.

Panie Ministrze Pana propozycje zmian w Rozporządzeniu z 28 czerwca 2019 roku to nie leczenie choroby lecz jedynie objawów i do tego jeszcze lekiem, który przyniesie poważne, niepożądane skutki uboczne. Podtrzyma Pan tym zmianami jedynie życie pacjenta (poda Pan trochę tlenu – w tym przypadku „kasy”), a on potrzebuje operacji, która zlikwiduje źródła choroby:

1. Nadmierna ilość osób zatrudnionych w administracji - są takie ośrodki gdzie stosunek egzaminatorów do administracji wynosi 1:2 (a są i takie ośrodki gdzie ten stosunek jest jeszcze mniej korzystny dla egzaminatorów i tym samym dla finansów zakładu). Przed wprowadzeniem Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku udawało się utrzymać taki stan (czyli starczało środków finansowych), ale wprowadzone zmiany (ograniczenia ilości przeprowadzanych egzaminów) ujawniły przerost zatrudnienia w ośrodkach.

2. Przerost kadry zarządzającej - są takie ośrodki gdzie pracowników jest dwudziestu kilku, kadra zarządzająca liczy 3 osoby, do tego dochodzi jeszcze kadra kierownicza.

3. Przerost stanowisk funkcyjnych (kierownicy, nadzorujący, koordynatorzy główni specjaliści) – niestety bywa, że ośrodki egzaminowania to miejsca gdzie

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

umieszcza się działacze politycznych (i to następuje cyklicznie wraz ze zmianą władzy w Urzędach Marszałkowskich). Wystarczyłoby przeanalizować ile osób zostaje zatrudnionych na stanowiskach administracyjnych w Ośrodkach przez nowych Dyrektorów w okresie pół roku od objęcia stanowiska.

4. Nietrafione inwestycje, które trzeba utrzymać (Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy) – ODTJ-ty stoją puste, nikt się na nich nie szkoli a koszty utrzymania są wysokie

5. Kominy płacowe

6. Wygórowane wynagrodzenia kadr kierowniczych i zarządzających – na przykład w niewielkim ośrodku (około 20 pracowników) w Lesznie Dyrektor zarabia 17000 złotych - czyli więcej niż Marszałek Województwa czy Minister

7. Niewłaściwe zarządzanie powierzonym zakładem – brak prób racjonalizacji zatrudnienia wraz z wprowadzeniem Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku. Koszty osobowe to z reguły 80% kosztów miesięcznych ośrodków egzaminowania. Dyrektorzy z niezrozumiałych powodów nie zatrudniają nowych egzaminatorów mimo czasu oczekiwania na egzamin przekraczającego miesiąc czasu (co jest niezgodne z Rozporządzeniem z 28 czerwca 2019 roku). Przecież każdy egzaminator to 8/9 egzaminów dziennie na kategorię B co daje w ciągu dnia 1260 złotych, w tygodniu 6300 złotych, a w miesiącu 25 200 złotych. Najniższe wynagrodzenie wynikające z tabel zaszeregowania z Rozporządzenia z 11 października 2007 roku to 3500 złotych brutto (bez stażowego). Argument, że Dyrektorzy nie zatrudniają egzaminatorów bo nie mają pieniędzy (mimo odległych terminów oczekiwania na egzamin - około miesiąca) w świetle zestawienia przychodu jaki gwarantuje każdy egzaminator i wysokości jego wynagrodzenia jest absurdalny i śmieszny. Dyrektorzy, którzy nie zatrudniają egzaminatorów w takiej sytuacji powinni zostać zwolnieni ze stanowiska, ponieważ działają na niekorzyść Ośrodka oraz obywatela. Panie Ministrze proszę nie dać sobie wmówić, że przyczyną złej kondycji ośrodków są zapisy z § 13 Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku.

8. Tworzenie rozlicznych filii ośrodków – oficjalnie ma to służyć ułatwieniu uzyskania prawa jazdy obywatelowi a w rzeczywistości jest to brutalna walka o kandydata na kierowcę (czyli o „kasę”). Marszałkowie chętnie wyrażają zgodę na tworzenie filii przy granicach swojego województwa by móc zabrać klienta z sąsiedniego.

Dosypanie pieniędzy do systemu egzaminowania (poprzez zwiększenie ilości „planowanych przydziałów”) czyli ulegnie presji Dyrektorów doprowadzi do być może do bilansowania się ośrodków egzaminowania ale na pewno doprowadzi do spadku jakości egzaminowania (ośrodki egzaminowania zmieniają się znowu w miejsca do generowania wyniku finansowego czyli wrócimy do „Średniowiecza” w egzaminowaniu).

Po tych kilku słowach (no trochę więcej niż kilku, ale sytuacja wymaga dłuższego wstępu) przedstawiam uwagi Organizacji Międzyzakładowej nr 60 NSZZ „Solidarność”-80 w WORD, która jest pracą zbiorczą egzaminatorów zatrudnionych w 12 ośrodkach egzaminowania:

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

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

„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.” Ta propozycja to właśnie znakomity przykład leczenia objawów a nie choroby. Trzeba zadać sobie pytanie z czego wynika fakt, że Dyrektorzy nie mają w swoich ośrodkach egzaminatorów spełniających warunki z § 3 ust. 2 Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku? Odpowiedź jest banalnie prosta, ponieważ uniemożliwiali egzaminatorom uzyskiwania doświadczenia zawodowego poprzez nieprzyznawanie regularnej możliwości egzaminowania na inne kategorie niż B. Egzaminatorzy, którzy posiadają od kilku/kilkunastu lat uprawnienia do egzaminowania na kategorie A, C i D nie mają i nie mieli możliwości uzyskać wymaganego doświadczenia (2 lat stażu na kategorii A, C, D) by móc teraz ubiegać się o stanowisko nadzorującego. Tylko wąska grupa funkcyjnych (kierownicy, nadzorujący) otrzymuje w ośrodkach umowy na realizowanie egzaminów na wszystkie kategorie (co nie jest równoznaczne z przeprowadzaniem egzaminów na te kategorie – np. w MORD Kraków jest 4 egzaminatorów nadzorujących i od kilku lat nie przeprowadzili żadnego egzaminu praktycznego, czy to przypadkiem nie ociera się o niegospodarność bądź o nierówne traktowanie pracowników?). Co z jednej strony uniemożliwia innym egzaminatorom awans zawodowy (brak konkurencji dla egzaminatorów nadzorujących), a z drugiej strony Dyrektorzy po odejściu z pracy „tych uprzywilejowanych” nie mają pracowników spełniających wymogi dla egzaminatora nadzorującego. I w tym miejscu trzeba zadać pytania:

- Kto doprowadził do takiej sytuacji? Kto jest za to odpowiedzialny?

Proponowany zapis pozwoli zatrudnić dyrektorom na tych ważnych stanowiskach ludzi wyselekcjonowanych przez nich, nieposiadających odpowiednich uprawnień ale spełniających ich oczekiwania w kwestii nadzoru nad pozostałymi egzaminatorami.

Nasza propozycja:

W związku z faktem nieistnienia żadnej delegacji ustawowej do tworzenia stanowiska egzaminatora nadzorującego, wnioskuje o wykreślnie z Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku wszelkich zapisów dotyczących egzaminatora nadzorującego. Uważam, że zadania przewidziane dla egzaminatorów nadzorujących przez Ministerstwo niestety rozminęły się z tymi, które faktycznie realizują w poszczególnych Ośrodkach. Wielokrotnie informowałem Pana o patologiach związanych ze stanowiskiem egzaminatora nadzorującego, między innymi w pismach:

- z 21 sierpnia 2020 roku - egzaminator nadzorujący z WORD Ciechanów próbował wymusić na egzaminatorach zatrudnionych w tym zakładzie egzaminowanie niezgodne z Rozporządzeniem

- z 26 lutego 2020 roku - egzaminator nadzorujący z WORD Tarnobrzeg przypisuje sobie prawo do narzucania egzaminatorom niewłaściwej interpretacji Rozporządzenia w sprawie egzaminowania

Chyba nie taka rola przewidziana była dla tego stanowiska?

Gdyby Pan Minister uznał naszą propozycję likwidacji stanowiska egzaminatora nadzorującego za zbyt radykalną bądź za nieuzasadnioną wnioskuje o następujący zapis w Rozporządzeniu:

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

„Egzaminatorem nadzorującym może być egzaminator zatrudniony w ośrodku egzaminowania, posiadający uprawnienia do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii A, B, C, D i E”

Zwracam jednak uwagę, że likwidacji stanowiska egzaminatora nadzorującego odciążąłoby budżety ośrodków, zakończyłoby różne patologie związane z tym stanowiskiem (nieuzasadnione i niewłaściwe wpływanie na proces egzaminowania; nadmierne uposażenie bywa, że większe niż Dyrektora; posiadanie umowy na przeprowadzenie egzaminów na wszystkie kategorie a niewykonywanie żadnego egzaminu praktycznego – np. 4 egzaminatorów nadzorujących w MORD Kraków dziennie może przeprowadzić 36 egzaminów, co daje 5040 złotych, w tygodniu to 25 200 złotych a w miesiącu to 100 800 złotych a nie przeprowadza żadnego, powtarzam żadnego)

Jednocześnie wnioskuję o wprowadzenie do Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku następującego zapisu:

„Z egzaminatorami zatrudnionymi w Ośrodkach egzaminowania Dyrektorzy podpisują umowę umożliwiającą stałe przeprowadzanie egzaminów na wszystkie posiadane uprawnienia (kategorie)”

2. w § 13:

a) w ust. 3:

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

Propozycja ta spowoduje prawie całkowitą dowolność w planowaniu ilości egzaminów przypadających na jednego egzaminatora. Zapis „planuje się przydzielić” to zapis ogólny, nieprecyzyjny, który może spowodować wypaczanie procesu planowania a tym samym i egzaminowania. Wprowadzenie tego zapisu spowoduje, że w ośrodkach egzaminowania egzaminatorzy znowu zaczną robić regularnie po 10 egzaminów w ciągu dnia pracy.

Nasza stanowisko: we wprowadzeniu do wyliczenia zostaje zapis „przydziela się”

b) w pkt 3:

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

Nasze stanowisko: we wprowadzeniu do wyliczenia pozostaje zapis "przydziela się"

- w lit. b wyraz „pięćdziesięciu” zastępuje się wyrazem „czterdziestu pięciu”
Zrealizowanie programu egzaminu na prawo jazdy z zakresu ruchu drogowego w dużych miastach to minimum 40 minut. Do tego dochodzi plac manewrowy trwający od 5 do 20 minut, omówienie egzaminu trwające od 5 do 10 minut i sprawy administracyjne trwające 5 minut. Warto podkreślić, że celem egzaminu nie jest realizacja programu lecz weryfikacja umiejętności kandydata na kierowcę. Dodatkowo zmiany będą wchodziły w okresie epidemii Covid19 więc nie można zapomnieć o konieczności dokładnej dezynfekcji pojazdów czy sal egzaminacyjnych na co trzeba przewidzieć dodatkowy czas.

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

W kwestii zapisów o "planowanym przydzieleniu" mamy uzasadnione obawy, że Dyrektorzy pójdą o krok dalej i nie skończy się na tych maksymalnych dziesięciu osobach. Te nieprecyzyjne, nieostre zapisy w § 13 spowodują, że Dyrektorzy wszystkie niezgodności z Rozporządzeniem w kwestii przydzielania osób egzaminatorom będą tłumaczyli słowami: planowaliśmy przydzielić 8/9 egzaminów ale z powodów losowych musieliśmy przydzielić 10 egzaminów (a może pokuszą się o tłumaczenie również w ten sposób 11, 12, 13 egzaminów). Obawy nie są bezpodstawne bo w ramach obowiązującego Rozporządzenia (bez proponowanych zmian) mamy do czynienia z przypadkami gdy egzaminatorzy przeprowadzają po więcej niż 10 egzaminów w ciągu 8 godzin pracy (WORD Białystok) i osoby odpowiedzialne nie ponoszą żadnych konsekwencji.

Nasza propozycja:

§ 13 ust. 3 pkt a powinien brzmieć: nie więcej niż osiem części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby, a w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii:

- A, A1, A2, 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

§ 13 ust. 3 pkt b powinien brzmieć: maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu pięćdziesięciu pięciu minut – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B1 i B,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

Dopuszcza się:

- 1) wydłużenie czasu, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, wyłącznie o czas, który jest niezbędnym 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"

Te propozycje w połączeniu z zapisem o „planowanym przydzieleniu” spowoduje, że w większości ośrodków będziemy mieli do czynienia z sytuacją w której będzie się „planowało przydzielić” 8/9 egzaminów ale z przyczyn losowych zawsze albo prawie zawsze będzie się przydzielało 10 egzaminów.

Nasza propozycja:

Nie wprowadzać do § 13 ust.4 pkt 2

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

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

Ten zapis podobnie jak poprzedni w połączeniu z kluczowym określeniem „planuje się przydzielić” spowoduje, że w wielu ośrodkach będziemy mieli do czynienia z sytuacją w której będzie się „planowało przydzielić 8/9 egzaminów” ale z przyczyn losowych zawsze albo prawie zawsze będzie się przydzielało 10 egzaminów.

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność"- 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

Nasza propozycja:

Nie wprowadzać do Rozporządzenia pkt 4, w ust. 5 oraz we wprowadzeniu do tego ustępu wyraz „dziesięciu” zastąpić wyrazem „dziewięciu”

e) 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.”.

Ten zapis z kolei spowoduje, że w ośrodkach egzaminowania w ogóle nie będzie się czekało na kandydatów na kierowców. Nie będzie marginesu nawet na drobne spóźnienie na egzamin.

Nasza propozycja:

Nie wprowadzać tego zapisu do Rozporządzenia

Za proponowanymi przez OM nr 60 NSZZ „Solidarność”-80 w WORD zmianami w § 13 Rozporządzenia w sprawie egzaminowania musi pójść inne „rewolucyjne rozwiązanie”, które uczyni z naszych propozycji pewną logiczną całość:

Likwidacja placu manewrowego

Uzasadnienie likwidacji placu manewrowego na kategorię B:

- Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 20 grudnia 2006 roku nie nakazuje realizacji zadań egzaminacyjnych na kategorię B na placu manewrowym
- kandydaci na kierowców w trakcie egzaminu praktycznego na placu manewrowym zwykle przegrywają z nadmiernym stresem, który z reguły zmniejsza się wraz z trwaniem egzaminu. Średnio 30% osób ubiegających się o prawo jazdy nie zdaje egzaminu na placu manewrowym
- egzamin na kategorię B kosztuje 140 złotych i w około 30% przypadkach kończy się na placu i trwa od 10 do 20 minut. Egzaminatorzy są postrzegani przez społeczeństwo jako egzekutorzy, którym zależy na szybkich wynikach negatywnych. Rzeczywistość jest taka, że obecne regulacje prawne wymuszają na egzaminatorach pewien katalog zachowań i decyzji. Likwidacja placu w połączeniu z naszymi propozycjami do § 16 Rozporządzenia pozwoli:
 - kandydatom na kierowców obeznac się z atmosferą egzaminu (nawet przy wyniku negatywnym - będzie negatywny ale niekoniecznie przerwany)
 - egzaminatorom pozbyć się przypiętej łatki „oblewaczy” – być może zmieni się społeczny wizerunek tej grupy zawodowej

3. W § 16

Nasza propozycja:

ust. 1. Egzaminator przerywa egzamin państwowy:

- 1) jeżeli stwierdził awarię urządzenia rejestrującego uniemożliwiającą rejestrację przebiegu części praktycznej egzaminu państwowego, a nie ma możliwości przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego pojazdem wyposażonym w sprawne urządzenie rejestrujące;
- 2) na wniosek osoby egzaminowanej;

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność" - 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

3) w przypadku, o którym mowa w § 32;
4) jeżeli stwierdził awarię pojazdu egzaminacyjnego uniemożliwiającą dalsze prowadzenie części praktycznej egzaminu państwowego, a nie ma możliwości przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego innym pojazdem egzaminacyjnym;

5) jeżeli stwierdził, że osoba egzaminowana jest pod wpływem alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu.

Ustęp 2 i 3 należy wykreślić co wynika z naszych propozycji opisanych wcześniej (brak delegacji ustawowej dla istnienia stanowiska egzaminatora nadzorującego i patologia związana z tym stanowiskiem) i wprowadzić nowy ust. 2 o brzmieniu: „Egzaminator może przerwać egzamin państwowy jeżeli zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 52 ust. 2 ustawy, w szczególności określone w tabeli nr 1 załącznika nr 2 do rozporządzenia”

Uzasadnienie:

W obecnym brzmieniu Rozporządzenie w § 16 ust. 1 pkt jest niezgodne z Dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 20 grudnia 2006 roku, w której czytamy: „Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowania bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu”

Zmiany w § 16 wymuszają również odpowiednie zmiany w § 28 Rozporządzenia

4. Wnioskujemy o wprowadzenie fakultatywnej realizacji następujących zadań egzaminacyjnych:

- przejazd przez skrzyżowania równorzędne
- przejazd przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A-7, B -20, D-1 oraz w połączeniu z tabliczkami T-6a i T-6c) określonymi w przepisach w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- hamowanie do zatrzymania we wskazanym przez egzaminatora miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania) – manewr nie dotyczy kategorii AM i T prawa jazdy

5. w § 42:

- a) w ust. 2 w pkt 8 wyrazy „w art. 112 ust. 1 pkt 2 ustawy” zastępuje się wyrazami „w art. 112 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy w zależności od kategorii uprawnień”,

Nasza zdanie: akceptacja

- b) w ust. 6 w pkt 4 wyrazy „w art. 112 ust. 1 pkt 2 ustawy” zastępuje się wyrazami „w art. 112 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy w zależności od kategorii uprawnień”;

Nasza zdanie: akceptacja

- g) w załączniku nr 2 w tabeli nr 10 wiersz „C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą” otrzymuje brzmienie:

Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ "Solidarność" - 80 w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego
ul. Nowy Józefów 52, Łódź 94-406, solidarnosc80.word@onet.pl

C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą	37,5	4	22	16,5	31,5	-	4,5	18	7
---	------	---	----	------	------	---	-----	----	---

Nasza propozycja: akceptacja

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Reasumując proponowane nieprecyzyjne zapisy z § 13 Rozporządzenia w moim odczuciu doprowadzą do nadużyć w procesie planowania i przydzielenia egzaminów egzaminatorom. Ich ogólność i możliwość dowolnej interpretacji będzie powodowało przydzielania nadmiernej ilości egzaminów egzaminatorom.

Na koniec zostawiłem inne uwagi do proponowanych propozycji. Zastrzeżenie swoje wyrażę pytaniami skierowanymi do Pana Ministra:

1. Panie Ministrze jak to jest, że w dobie epidemii Covooid19, biorąc pod uwagę specyfikę pracy egzaminatorów czyli bezpośredni kontakt z kandydatami na kierowców (odległość między egzaminatorom a zdającym to 50 cm, przebywanie w zamkniętym niewielkim pomieszczeniu przez okres dochodzący do 1,5 godziny) chce Pan wprowadzić zmiany do Rozporządzenia, które będą skutkowały zwiększeniem ilości przeprowadzanych egzaminów czyli ilości potencjalnych możliwości zarażania się?

Przecież Rada Ministrów, której Pan jest członkiem, działa zupełnie inaczej. Wprowadza różne rozwiązania, które mają minimalizować możliwość zarażania (urny w urzędach, brak kontaktu bezpośredniego z petentem).

2. Czy egzaminatorzy są jakimś innym rodzajem urzędnika (jakimś gorszym rodzajem, że jego zdrowie i życie jest mniej ważne niż sytuacja finansowa ośrodków egzaminowania)?

3. Dlaczego do proponowanych zmian do Rozporządzenia z 28 czerwca 2019 roku nie ma uzasadnienia ich wprowadzenia?

4. Dlaczego w Rozdzielniku do proponowanych zmian w Rozporządzeniu jest 14 podmiotów, które nie są bezpośrednio zainteresowane propozycjami? Czy to nie jest tak, że wybór tych podmiotów wynika z założenia, że nie będą zabierały głosu w tej sprawie i będzie można ogłosić (zakładając, że milczenie to akceptacja), że proponowane zmiany uzyskały akceptacje partnerów społecznych? Nawet wtedy gdy pozostałych 5 (bezpośrednio zainteresowanych zmianami) wyrazi swoje poważne zastrzeżenia bądź sprzeciw.

Mam nadzieję, że to są tylko moje błędne, subiektywne rozważania a nie faktyczna próba „przepchnięcia” w trybie ekspresowym zmian, których domagają się Dyrektorzy ośrodków.

Apeluje więc o niewprowadzanie proponowanych zmian oraz o podjęcie działań, które doprowadzą do likwidacji prawdziwych powodów złej kondycji niektórych ośrodków egzaminowania. Chcąc wzmocnić nasz przekaz rozważaliśmy zorganizowanie pikiety pod Ministerstwem Infrastruktury przeciwko proponowanym