

## **Próba oceny informacji o wynikach kontroli prawidłowości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania praw jazdy przeprowadzonej przez NIK, nr ewid. 192/2001/P/01/122/KKT**

### Ad. 1 Charakterystyka kontroli.

- 1.1 W temacie kontroli zawężono zakres co do prawidłowości szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz wydawania praw jazdy. Nie pokuszono się o analizę przyczyn tj. ciągle nowelizowanych przepisów nacechowanych butą jej twórców preferujących grupy lobbingu.
- 1.2 Szkoda, że kontrolę przeprowadzono jedynie z inicjatywy NIK. W przeszłości było wiele sygnałów ze strony PFSSK o nieprawidłowościach w tym zakresie. Adresatami byli premierzy, ministrowie, Sejm, media. Zabrakło jednak adresata podstawowego – NIK.
- 1.3 W następnych wnioskach trzeba to uwzględnić, chociażby analizę kosztów jakie poniesiono w tym zakresie przez ostatnie 10 lat, pod kątem działalności lobbingu tworzącego przepisy prawa, które doprowadziły do znacznej korupcji, nieliczeniem się ze strukturami pozarządowymi i doprowadzeniem do obecnego stanu BRD.
- 1.4 Badaniami został objęty zbyt mały okres – jedno półrocze. Moim zdaniem należało objąć okres po ostatniej kontroli, jaka odbyła się w 1996r. i porównać obecną z tamtą. Dając analizę bardziej szczegółową – czy tylko w tej tematyce najsłabszym ogniwem rzeczywiście są OSK. Ponadto szkoda, że w kontroli uczestniczyli tylko wybrańcy tj. MTiGM. Nasza PFSSK w czasie kontroli mogłaby zwrócić również uwagę na przyczyny obecnego stanu w zakresie szkolenia i egzaminowania.
- 1.5 Brak głębszej analizy protokołów z kontroli organizowanej przez nowopowołany nadzór Starosty. Czy kadra kompetentna i merytorycznie przygotowana do tych kontroli? Czy zakres kontroli nie jest zbyt powierzchowny? Czy kontrola urzędników na drodze jest zgodna z przepisami prawa. Ile na podstawie tych kontroli cofnięto uprawnień OSK, a ile instruktorom? Czy taki zapis w ustawie jest zasadny i jaka jest relacja prawna pomiędzy instruktorem a kierownikiem OSK.

### Ad. 2. Ocena kontrolowanej działalności i synteza ustaleń kontroli

- 2.1 Można zgodzić się z ogólną tezą, że szkolenie i egzaminowanie powodowane niską ceną za kurs prowadzą w chałturę czyli niską jakość usługi, a egzaminowanie przy samofinansowaniu WORD i dużych kosztach oraz zabiegach o uzyskanie statusu egzaminatora („Najwyższy czas” – Nr 36/2000 – „prawo na lewo” - kluczyki od samochodu za zdanie egzaminu na egzaminatora) – to trudno, że potem jest takie „odgrywanie się” i korupcja. Nie zgodziłbym się z samą analizą przyczyn istniejącego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i to, że jak kierowca nie zdejmuje nogi z gazu to ma związek z „niewystarczającymi umiejętnościami kierowców” uzyskanymi w procesie szkolenia. Tak samo do jednego worka wrzucono staż za kierownicą w przedziale 18-24 lata. Uważam, że należałoby ten wiek podzielić na dwie grupy 17-20 lat i 20-24 lata. Wówczas zauważylibyśmy, że nie tuż po szkoleniu tych wypadków tragicznych w skutkach jest więcej, a w tej drugiej grupie 20-24 lata. Czy w tym kontekście można generalizować: „OSK źle szkolą”? Przyczyny są szersze o czym wszyscy wiemy.
- 2.2 Raport NIK stwierdza, że w procesie przygotowania kierowców najsłabszym ogniwem były ośrodki szkolenia. Ja postawiłbym tezę, że najsłabszym ogniwem jest wychowanie komunikacyjne w Polsce i sposób uzyskiwania prawa jazdy. NIK stwierdza, że na 44 skontrolowane ośrodki, aż 32 nie dysponowało zapleczem dydaktycznym. Jaki wyciągnięto z tego wniosek przez Starostwa – tego raport nie mówi. Nie mówi też nic o zapychaniu ośrodków różnymi pomocami dydaktycznymi, które z uwagi na częstotliwość zmiany Prawa o ruchu drogowym a tym samym instrukcji w zakresie szkolenia i egzaminowania stają się bezwartościowe i stanowią jedynie ruch w interesie – co podejrzewa się, że taka praktyka jest celowo wkalkulowana i nie ma nic wspólnego w

stabilizacji OSK, poprawę procesu szkolenia i egzaminowania, czy poprawę BRD. Oddzieliłbym niewłaściwy proces szkolenia na wpływ czynności administracyjnych w przedmiocie prowadzenia dokumentacji.

Przez ostatnie 10 lat to ciągle „mieszanie” w prawie przez DTS. Ciągłe nowe druki, czy dodaje się „cos” po przecinku lub stawia kropkę nad „i”. Kto za to płaci? Ciągłe nowe podręczniki, testy, programy, zmiany stanowisk na placu manewrowym, zmiany samochodów. Przecież tego Święty nie wytrzyma, nie mówiąc już o kosztach. To radosna twórczość. Chcąc utrzymać się w gospodarce rynkowej wzorem hipermarketów OSK szukają zysków w chałturze. Raport nie podaje jak temu zaradzić ani nie ustosunkowuje się czy prawo – instrukcje, w którym się obracamy jest prawidłowo skonstruowane i czy właściwie funkcjonuje. Właśnie po wychowaniu komunikacyjnym na drugim miejscu postawiłbym jako przyczyny wadliwego szkolenia i egzaminowania tworzone prawo, a na trzecim miejscu dopiero OSK.

I tak, uzyskiwanie prawa jazdy w Polsce jest drogą ciernistą. Wiemy, że w niektórych krajach europejskich natychmiast po otrzymaniu zaświadczenia o zdaniu egzaminu można być już czynnym kierowcą. U nas kurs trwa stosunkowo krótko z uwagi na „wyścigi” OSK w pozyskiwaniu klienta. Tak uprzednio konieczna rejonizacja po wielu protestach RPO i innych została zniesiona i nic nikomu się nie stało. Choć wiemy, że są pełne autokary z kursantami wyjeżdżającymi do innego województwa bo tam „ma się” układy i łatwiej zdać – ale to inna sprawa.

Raport przepisuje ustawę Prawo o ruchu drogowym i rozporządzenia nie analizując zaś czy rozpoczęcie jazd po 10-ciu godzinach jest słuszne z punktu edukacji kursanta czy nie. Bywa tak, że po 10 godzinach rozpoczynamy naukę jazdy ale nie kończymy jeszcze teorii, bo zanim kursant ukończy kurs i przystąpi do egzaminu to jeszcze dwa razy zmieniają się testy (bo biznes). W czym to przeszkadza? Powinno być nawet zalecane, gdyż po wykonaniu początkowych jazd, na zajęciach z teorii jest większe zrozumienie zasad, których uczymy. Czy koniecznie ze względów organizacyjnych kurs należy rozpoczynać od lekarza? Ten warunek powinien obowiązywać przed przystąpieniem do praktycznej nauki jazdy. Czy słuszne jest oczekiwanie kursanta do 30 dni na egzamin a potem jeszcze do 2-ch miesięcy na otrzymanie prawa jazdy, pomimo zaangażowania w to rzeszy urzędników o systemu satelitarne?

To, że 32,7% badanych zdało egzamin w pierwszym terminie nie świadczy jeszcze o „słabym przygotowaniu kandydata przez OSK”. Można stwierdzić, że w tych procentach 20% jest korupcji i protekcji. Nie dokonano dalszej analizy ile zdało za drugim, trzecim czy piątym razem. Jeśli w 1996r. 90% zdawało do trzeciego razu, to po wprowadzeniu egzaminatorów etatowych i samofinansowaniu się WORD 30% wraca do ponownego przeszkolenia po 3-krotnym podejściu do egzaminu praktycznego i wskaźnik ten ciągle rośnie.

- 2.3** 35% wydanych zezwoleń dla OSK z naruszeniem prawa przez starostwa może świadczyć o kumoterstwie i rzeczywiście słabym nadzorze. Chciałbym aby raport odniósł się czy słusznie przeniesiono nadzór z Województw do Starostw i czy była uzasadniona potrzeba powołania szeregu, często niekompetentnych urzędników w Referatach Kontroli i Nadzoru? Są różne głosy w zakresie sprawowania nadzoru - np. hospitalizacji zajęć teoretycznych przez wizytatora z kuratorium a zajęć praktycznych przez Inspektora Transportu Drogowego. Same kontrole, nawet drakońskie jak uczy historia, nie przynoszą pożądanych efektów. Trzeba usunąć przyczyny.
- 2.4** Na temat WORD'ów znów brak mi analizy pt. „po co nam to było” skoro na świecie brak takich pierwowzorów. Z raportu wynika, że zaliczano egzaminy w sytuacjach popełnienia więcej niż dwóch błędów czy nie zaliczenia egzaminu praktycznego na placu w sytuacji zmniejszonych stanowisk. Pytanie, czy tych ludzi wezwano ponownie do egzaminu? Czy do drugich wysłano informację z przeprosinami? Czy działa tu państwo prawa? Należało porównać system egzaminowania w PRL'u oraz obecny u nas i w państwach

europiejskich. To, że 98% skarg dyrektorzy WORD uważają za nieuzasadnione świadczy o ich dobrym samopoczuciu. A skąd ono się wzięło – z karuzeli stanowisk. Raport NIK powinien wskazać skąd znaleźli się ludzie w nowotworzonych jednostkach WORD. Czy były konkursy na te stanowiska, czy też powstała republika koleśi. Czy chodziło o usprawnienie egzaminowania czy też o intratne stanowiska? Czemu teraz służą następne „zalecenia umocowane w prawie” jakie serwuje Departament Transportu Samochodowego MI. O tym że w WORD-ach panuje chamstwo, korupcja i niesprawiedliwość mówią nie tylko ankietowani przez NIK uczestnicy kursów. Mówi cała Polska już głośno. Co miesiąc gdzieś w Polsce media donoszą o aferze z cyklu „prawo na lewo”, lecz kolega odznacza kolegę – tak jak to było w Nowym Sączu a potem spycha się na wadliwe szkolenie, sprawa przysycha i wszystko powraca do normy, którą odrzuca europejska i światowa cywilizacja.

- 2.5 O powoływaniu egzaminatorów w raporcie jest sucha statystyka Tutaj już powinien z urzędu wkroczyć prokurator, a raport NIK zbadać głębiej istniejący stan. Są egzaminatorzy z ponad 30-letnim stażem mający różne grzechy na sumieniu. Są też nowi, którzy dostali się na listę z układów (o czym wspomina „Najwyższy Czas” nr 36/2000). Czy nadal tak ma być? Jest rzesza egzaminatorów, która ukończyła kursy i egzaminy lecz na listę wojewody nie mogą się załapać. Należałoby zrobić rotację 3-5 lat i wszystko pod kontrolą. Jak mówić o etyce egzaminowania skoro egzaminator „ma swój ośrodek szkolenia w rodzinie”? To wszystko jest chore – nieodpowiedzialne.
- 2.6 70% kontroli, jak stwierdza raport NIK wojewodowie przeprowadzili w WORD-ach bez wniosków, czyli tak od oka. Jakże ma być inaczej skoro na kontrolę przyszli do WORD niedawni podwładni, gdyż tak zaaranżowano zmiany?
- 2.7 O korupcji w Polsce tylko mówimy, piszemy, uruchamiamy afery i nic się nie dzieje. Sprawy przysychają i potem główni autorzy widząc bezkarność oraz awanse w służbie cywilnej różnymi metodami starają się odegrać. W pełni zgadzam się w tym punkcie z raportem NIK i można by rozszerzyć jeszcze o wiele przyczyn negatywnego zjawiska. Najpierw trzeba zrobić porządek w całym Państwie. Ten problem jest kulą u nogi większości Polaków. Dajemy się z taką łatwością ogrywać wąskiej grupie. Trzeba im stanowczo powiedzieć „stop” – my wszyscy.
- Niska jakość szkolenia wiąże się nierozłącznie z korupcją. Najwięcej kandydatów, którzy szukają pomocy, jest wśród ludności wiejskiej u nas np. z podhala, stąd nie dziwie się, że nowosądeckie przoduje. Czym niższe wykształcenie, tym chętnych więcej. W miastach chętni do pomocy rekrutują się najczęściej z pośród nowobogackich i drobnego biznesu, których stać zafundować prawo jazdy żonie, kochance czy też pomóc swojej pociesze, aby uniknęło niepotrzebnych stresów. W pośrednictwie wyspecjalizowali się instruktorzy, którzy mieli od dawna układy i skrupulatnie je pielęgnowali zakładając nawet nieformalne grupy. Dochodzi nawet do tego, że dyktują warunki egzaminatorom i tym, którzy się wychylają podstawiają „świnie” stąd tu i tam wybucha czasami jakaś afera. Ponieważ wszystko odbywa się w zamkniętym i zakłętym kręgu stąd w myśl zasady „rączka rączkę myje” sprawy, które wymkną się spod kontroli szybko są umarzane „aby zupa się nie rozlała”. Sprzyja też temu prawo w tym zakresie, które jest przedmiotem ogólnej społecznej krytyki, a Państwo jest zbyt słabe aby położyć temu kres. Nie ma mocnych i wszyscy o tym wiedzą. Jeśli przykładowo kursant dogada się z OSK na początku tj. odpowiednio pilotowany i szkolony przeważnie na placu manewrowym, bo w czasie egzaminu na placu wszyscy widzą. Z teorii ma „gotowca” bez względu na losowanie. Aby trafił na egzamin do odpowiedniego egzaminatora – od tego jest biuro WORD-u, które czyni manipulacje za odpowiednią opłatą. Można też zgłosić przez ośrodek całą grupę z domieszką przewidzianych do ścięcia aby nie było obciachu. Są też wyjazdy autokarami, o których wspominałem.
- Jeśli kurs kosztuje przykładowo 500zł co jest na granicy kosztów, a nawet poniżej tym więcej jest chętnych na załatwienie egzaminu za wyższą stawkę niż całe szkolenie.

Do tego doprowadził wolny rynek.

Grupę biorących egzaminatorów oceniam na ok. 30% lecz pozostała znaczna grupa jest pod presją utrzymania się na listach wojewody, gdzie mile widziany jest ten, który ma wysoki stopień oblewanych kursantów. Najczęściej ocenia pod misterną instrukcję, która przy liczbie 20 godzin jest nie wystarczająca na zdanie egzaminu za pierwszym razem. Na dzień dzisiejszy oceniam minimum 30 godzin dla panów i 40 dla pań. Jeśli chodzi o teorię minimum godzin to 20.

### Ad 3. Prezes Rady Ministrów

3.1. Od Prezesa Rady Ministrów domagamy się systemowych zmian w zakresie szkolenia i egzaminowania poprzez powołanie nowej ekipy w DTS MI i ustaleniu współpracy z ITS oraz ośrodkami szkolenia skupionych w organizacjach pozarządowych w tym Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

3.2.1 Takie zmiany są przygotowane przez ITS wspólnie z egzaminatorami i szkolącymi. Jeśli zostaną określone główne kierunki (strategie) szkolenia i egzaminowania, założenia te będzie można ponownie zweryfikować i wprowadzić w życie. Wystarczy czerpać z gotowych wzorców, które prowadzą do bezpiecznej drogi w Europie i etyki zawodowej szkoleniowca i egzaminatora.

3.2.2 Brawo ! – od szeregu lat oczekiwany postulat zmiany systemu finansowego – czy odpłatność za egzamin musi być tak wysoka ? Brak korelacji co do ceny nauki jazdy. Czy chodzi o „marmury” w WORD-ach i system, który spowodował wypaczenie głównego celu jakim jest BRD? Egzaminator powinien być wynagradzany z budżetu wojewody w ramach 5-cio letniego kontraktu. Egzaminator ten mógłby się umówić nawet telefonicznie z kierownikiem ośrodka i przybyć do niego na egzamin (tak jak jest to w państwach skandynawskich). Brak w raporcie co dotychczas WORD’y zrobiły dobrego na rzecz BRD wraz z Centrum BRD/ Czy to tylko posady i robienie pod płaszczykiem biznesu? Korzyści widzimy identyczne jak z podatku drogowego i akcyzy w cenie paliwa – dziury są wszędzie.

3.2.3 Przecież to jest przestępstwo za łączenie tych 2-ch funkcji. Żaden z nich nie powinien się znajdować na orbicie nas interesującej. Śmieszne: „wobec braku stosownych rozwiązań prawnych”. Przecież grupa „4” z DTS robiła to celowo, myśmy na spotkaniach o tym mówili (donosili), są dokumenty, i co?

3.2.4 Od samego początku kiedy wyrzucono instruktora z uczestniczenia w egzaminach ze swoim kursantem mówiono nam, że chodzi aby nie było korupcji i aby instruktor nie pomagał kursantowi w czasie jazdy. Mówiliśmy, że możemy przesiąść się do tyłu i nam chodzi o cel edukacyjny. Kiedy w czasie egzaminu zestresowany kursant pozostawał sam na sam z egzaminatorem – wyszło chamstwo i zwiększyła się korupcja. W tym czasie „nieomylni” stratedzy z MTiGM dla upewnienia się aby egzaminator nie wyjechał na drogę z przypadkowym kursantem do sprawdzenia umiejętności wprowadzili nigdzie nie stosowane na świecie płace manewrowe, które później stały się dobrym sposobem na oblewanie. Nikomu nie chodziło tutaj o BRD.

3.3. Wprowadzone po 1991r. zasady szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców odbywały się bez konsultacji z zainteresowanym środowiskiem i miały na celu, jak wykazano jedynie interesy lobbingu skupionego wokół DTS-ITS-WORD-grupą „Image”-Fundacją Zapobiegania Wypadkom Drogowym. Centrum BRD było jedynie listkiem figowym. Oddzielono proces szkolenia od egzaminowania. WORD’y stały się dobrze strzeżonymi warunkami pilnującymi interesów ich dyrektorów, koordynatorów, nadzorców i egzaminatorów. Zapomniano o obywatelu – o jego drodze do uzyskania prawa jazdy. W ośrodku szkolenia wycofano zawód wykładowcy, a wygrywał ten ośrodek, który nastawił się na bylejąkość w wspomagananiu premią za pośrednictwa przy egzaminie. Teraz NIK zaleca Starostom i Wojewodom zwiększenie nadzoru poprzez swe służby i odbieranie zezwoleń ośrodkom szkolenia, a egzaminatorów weryfikować przed „Komisją weryfikacyjną” – iście

jak zalecenia Inspekcji Robotniczo-Chłopskiej.

Zmiany jakie nastąpiły w ostatnim X-leciu w zakresie szkolenia i egzaminowania były w zasadzie pod dyktando panów egzaminatorów. To prawo powodowało, że stali się jedyną wyrocznią w stosunku do obywatela bez możliwości zdawania komisyjnego czy zaskarżenia do Sądu. Nie było świadka – nie było sprawy... Również obecnie z tymi skargami do dyrektora WORD to jak widzimy z badań ankietowych jest niewypałem.

Po 1 lipca 1999r. znowelizowane rozporządzenie to tylko kosmetyka własnych błędów twórców tego prawa, którzy pospiesznie wprowadzili komputeryzację bez przetargów i zamówień publicznych. Wiemy, że w wielu krajach należących do UE komputeryzacji tej jeszcze nie wprowadzono.

W tym wszystkim jeszcze zapomniano o sposobie zakupów samochodów przeznaczonych do nauki jazdy i samym instruktorem. Ustalając maksymalny dzień pracy dla instruktora – 8 godzin, przy stawce godzinowej 5-7zł (netto) daje wynagrodzenie o połowę mniejsze od średniej krajowej. Stąd pośrednictwo, chałtura i korupcja. Gdyby nie bezrobocie, ośrodki szkolenia za obecną cenę chętnie oddałyby to szkolenie WORD-om. One w krótkim czasie załatwiłyby sobie cenę urzędową obowiązującą na poszczególne kategorie praw jazdy, tak jak to uczyniono w innych zakresach szkoleń wprowadzonych przez WORD. Jest faktem, że obecny system zbankrutował i potrzeba nowego podejścia do wielu spraw.

W załączniku nr 2 raportu NIK podano zbiorczą analizę na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych wśród osób egzaminowanych. W pełni zgadzam się z tą analizą i widać z niej jaki to poważany problem. W kraju, w którym ponad 2% KPB tracimy w wypadkach drogowych i znajdujemy się na czele konduktu żałobnego w Europie system ten należy natychmiast poprawić przez ustawodawcę.

Widzę jednak ciemne strony w końcówce tego raportu skoro na ogólną liczbę 150 wniosków NIK, 106 już zrealizowano, a efektów jakoś nie widać.

*Janusz Ujma*

*Szczecin, 16 marca 2002r.  
Referat na IV ZZDS PFSSK*