

Tomasz Matuszewski. To może się zdarzyć

Kontynuujemy rozmowę sprowokowaną przez niespodziewanie opublikowany i zaskakujący w swoich rozwiązaniach poselski projekt ustawy zmieniającej ustawę - Prawo o ruchu drogowym i ustawę o kierujących pojazdami [\[kliknij\]](#), a dotyczący branży egzaminatorów na prawo jazdy. Już opisaliśmy propozycje zmian [\[kliknij\]](#), do głosu dopuściliśmy (kolejność przypadkowa) Przemysław Sarosięka [\[kliknij\]](#) i Marka Staszczuka [\[kliknij\]](#), zapowiadamy dalsze wypowiedzi i stanowiska. Dziś Tomasz Matuszewski, zastępca dyrektora WORD w Warszawie. Na tle przywołanych obserwacji przeszłości i dnia bieżącego Autor precyzyjnie mówi o tym co może się zdarzyć. Zachęcamy do lektury. Redakcja

Wczoraj. Wojewodowie z pierwszym półroczu 1998 roku powoływali WORD-y jako państwowe osoby prawne. Od października tegoż roku wszyscy egzaminujący mogli przeprowadzać egzaminy na prawo jazdy będąc wyłącznie w stosunku pracy ze swoimi dyrektorami. Wojewodowie sprawowali pełen nadzór nad działalnością ośrodków oraz nad przeprowadzaniem egzaminów. Minister właściwy ds. transportu określał zasady prowadzenia gospodarki finansowej przez ośrodki, stawki opłat egzaminacyjnych oraz zasady wynagradzania egzaminatorów. W pierwszej dekadzie funkcjonowania WORD-ów obie zmieniały się w średnio co dwa lata. Sytuacja uległa zmianie od stycznia 1999 r. Wówczas ośrodki egzaminowania stają się samorządowymi osobami prawnymi. Zarządy Województw sprawują nadzór nad działalnością ośrodków choć nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów pozostaje w rękach Wojewody. Taka sytuacja trwa do końca 2005 roku, gdy cały nadzór przejmuje Zarząd Województwa, a nadzór nad egzaminami Marszałek. Finanse nadal określa właściwy Minister. Model ekonomiczny jest prosty. Zastosujmy skrót myślowy: ośrodek z opłat egzaminacyjnych finansuje swoją działalność, a z tego co zostaje część odkłada na rozwój, a część zwraca społeczeństwu finansując działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dziś. I tak to trwa do dziś, chociaż istotne tąpnięcie rynku egzaminów (z około 4 milionów rocznie w 2009 roku do 2 milionów 400 tys. w ostatnim roku) oraz radykalny wzrost kosztów istotnie pogarsza kondycję finansową ośrodków i możliwości zapłaty za pracę swoim pracownikom.

Jutro. Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami datowany na dzień 29 września 2022 roku poparty przez 33 posłów PiS wprowadza istotne zmiany w niezmiennym od 25 lat - czyli od momentu uchwalenia ustawy tworzącej ośrodki - fundamencie funkcjonowania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. W odniesieniu do funkcjonowania prowadzących samodzielną gospodarkę finansową ośrodków wprowadza enigmatyczny zapis o dotacjach z budżetu województw (?), które będą finansować lub dofinansowywać m.in organizację egzaminów państwowych na prawo jazdy oraz wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo proponuje dotychczas nieznane regulacje w ustalaniu wynagrodzeń egzaminatorów, które zawsze

w naszym kraju były i są regulowane odpowiednim rozporządzeniem właściwego ds. transportu ministra.

Ewentualne uchwalenie ww. projektu może spowodować istotne zawirowania w obszarze organizacji egzaminów oraz realizacji innych zadań przez WORD-y. **Po pierwsze nie można wykluczyć kolejnego etapu rozwoju szkodliwej turystyki egzaminacyjnej** z uwagi na różne ceny egzaminów w różnych miejscach egzaminowania. Po drugie proponowane regulacje **niekorzystnie mogą wpłynąć na zróżnicowanie uposażeń egzaminatorów** generujące „egzaminatorską wędrówkę ludów”. Nie będzie też obojętną relacją do wynagrodzeń pracowników samorządowych. **Po trzecie - zaprzeczy stanowisku Marszałków Województw RP** uchwalonym w dniu 18 sierpnia br. jasno stojącym w sprzeczności z przedłożonym projektem. **Po czwarte rozpocząć może powolny proces dekonstrukcji WORD-ów**, które były powoływane jako kreatorzy działań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a staną przed perspektywą zakończenia swoich misji jako wyłącznie ośrodki egzaminacyjne. W ten sposób możemy niestety powrócić do rzeczywistości sprzed roku 1998, która jak wiemy charakteryzowała się nie tylko klimatem korupcji, ale przede wszystkim wysokim stanem zagrożenia w ruchu drogowym.

Tomasz Matuszewski, zastępca dyrektora WORD Warszawa

Źródło: Prawo Drogowe