



EGZAMINATOR



nr 2/2004

Biuletyn

Informacyjno-Szkoleniowy

Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
Kandydatów na Kierowców i Kierowców

Autorzy opracowań:

dr inż. Władysław Drozd



mgr Henryk Radomski



mgr inż. Roman Uździcki



KSE Rada Główna

10-416 Olsztyn, ul. Towarowa 17

KSE Biuro Zamiejscowe

65-001 Zielona Góra, ul. Bohaterów Westerplatte 11

Prezes - tel. 0-602 651 827

Wiceprezesa - tel. 0-602 651 824, 0-602 479 719

Sylwetka egzaminatora

- wybrane aspekty merytoryczno-etyczne oraz charakterologiczno-osobowe

I. Wymogi merytoryczno-etyczne

Egzaminator to brzmi dumnie, chodzi o to, aby nie brzmiało a było dumą, nie był to frazes a rzeczywistość.

Aby tak się stało musimy wiedzieć, kim jesteśmy, kim powinniśmy być, co musimy zmienić, aby ten elitarny zawód wykonywać.

Zaprzęgnięci w kierat dnia codziennego nie zawsze mamy czas i ochotę na rozważania, snucie refleksji i wyciąganie wniosków. Dla nas samych oraz dla dobra WORD-ów.

Spróbujmy uzmysłować sobie kim jesteśmy, na czym powinniśmy się znać, co umieć, czego się od nas oczekuje.

Egzaminator to zawód interdyscyplinarny. Efektem pracy Stowarzyszenia na rzecz środowiska egzaminatorów jest m.in. usankcjonowanie prawne zawodu egzaminatora i wpisanie go do rejestru zawodów. Nastąpiło to w 2002 roku (Dz. U. 222/02 poz. 1868 Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z 10.12.2002 r., grupa 2353. Pełna nazwa brzmi „egzaminator osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem”.

Interdyscyplinarność uwarunkowania prawnego i stawiane mu wymogi to podstawowe elementy tworzące całokształt sylwetki egzaminatora. Uzupełnieniem powyższych czynników jest własna osobowość. W pewnym momencie kto wie czy nie najważniejszy czynnik.

Punktem wyjścia w karierze egzaminatora jest posiadanie prawa jazdy. Pozorna nor-

malność szczególnie w zakresie kat. B. Prawie każdy dorosły Polak ma tę kategorię. Posiadanie prawa jazdy na wszystkie kategorie to już problem. Pierwszy problem to czas – proces ten trwa w zasadzie parę lat, drugi problem ma charakter finansowy – koszt takiego przedsięwzięcia to zainwestowanie kilku tysięcy złotych. Trzeci to zapewnienie możliwości sukcesywnego dokształcania się w tej profesji.

Bycie dobrym kierowcą to za mało, bycie bardzo dobrym kierowcą to obowiązek przyszłego egzaminatora.

Myliłby się ten, kto sądziłby, że wiedza zdobyta na kursach prawa jazdy jest wystarczającą dla przyszłego egzaminatora. **Zagadnienia związane z zasadami techniki jazdy, budowy pojazdów to oddzielny obszar, który obowiązuje przyszłego egzaminatora.** Dlatego bardzo często egzaminatorzy są biegłymi sądowymi rzeczoznawcami techniki samochodowej czy w zakresie rekonstrukcji wypadków. **Fakt ten dodaje egzaminatorowi prestiżu i wiarygodności.**

Jeszcze większe wymagania niż w/w dotyczą znajomości przez egzaminatora **prawa o ruchu drogowym.** W tym przypadku znajomość ta stawia egzaminatora **w roli eksperta**, a więc i interpretatora prawa w warunkach drogowych.

Logiczną konsekwencją jest biegła znajomość obowiązujących aktów prawnych: prawo o ruchu drogowym, instrukcji egzaminowania itp.

Wymogi te wymuszają obowiązek **permanentlyego doksztalcania się**.

Przeprowadzenie egzaminu to całokształt działań, które najczęściej określamy **metodyką egzaminowania**.

Metodykę można opisać, można nawet zgodnie z opisem postępować, ale to nie wszystko. Aby egzamin miał „ludzką twarz” musimy uwzględniać aspekty z zakresu pedagogiki i psychologii oraz własne doświadczenie.

Udzielając instruktażu, informacji czy wydając dyspozycje musimy pamiętać, że w grupie zadają osoby w różnym wieku o różnym poziomie intelektualnym. Problem w tym, aby egzaminowani odbierali dyspozycje jednoznacznie i byli przekonani, że dyspozycje te wydane zostały w dobrej wierze.

(Gdy mówimy o metodyce egzaminowania musimy świadomie odróżniać metodykę jako system egzaminowania w oparciu o instrukcje egzaminowania od metodyki postępowania egzaminatora w czasie egzaminu).

Metodyka postępowania to sposób zachowania się egzaminatora m.in. na placu (bez zbędnego biegania, dwuznacznego machania rękoma, pokrzykiwania itp.) w procesie wydawania dyspozycji i omawiania popełnionych błędów w czasie egzaminu w mieście, w końcu podsumowanie i ogłoszenie wyniku. Należy w sposób jednoznaczny ocenić rangę błędu (błąd mały – usterka, uchybienie, błąd podstawowy, błąd poważny (gruby, wykroczenie drobne, podstawowe, zasadnicze, dyskwalifikujące, zagrożenie potencjalne czy bezpośrednie).

Podsumowanie egzaminu jest związane z podjęciem decyzji, decyzji administracyjnej. Decyzja ta jest podejmowana w imieniu Państwa. Egzaminator staje się więc urzędnikiem. Przeprowadzając egzamin egzaminator staje się funkcjonariuszem, czyli osobą publiczną. Sytuacja stawia przed egzaminatorem nowe wyzwania, w ten sposób pojawia się nowe wcielenie egzamina-

tora: egzaminator urzędnik – osoba publiczna.

Tu się kłania również Kodeks Postępowania Administracyjnego, Kodeks Cywilny, Kodeks Karny – to niektóre tylko skutki usytuowania egzaminatora jako osoby publicznej.

Walory urzędnicze muszą się przełożyć na bezbłędne wypełnianie dokumentów i bezwzględną realizację obowiązujących przepisów a szczególnie instrukcji egzaminowania. Restrykcyjność instrukcji egzaminatora, jak również dwuznaczność zapisów stwarza wiele kłopotów egzaminatorom w Instrukcji Egzaminowania. Sytuacja taka stała się jednym z czynników nadszarpniętego autorytetu egzaminatora. Egzaminator przestrzegający prawa w zakresie egzaminowania jest głównym winowajcą, zamiast autorytetu spotyka go tylko gniew zdających, narzekanie ośrodków szkolenia i negatywny odbiór opinii publicznej.

(KSE usilnie pracuje nad zmianą systemu egzaminowania. W tej sprawie złożone zostały projekty do Ministerstwa Infrastruktury, do KS Dyrektorów, ITS-u, Stowarzyszenia Ośrodków kształcenia Kierowców, itp. Nadrzednym celem tych zmian jest „nie karać” lecz oceniać).

Kolejny obszar – wiedza, którą musi posiadać egzaminator to umiejętność pracy z komputerem i znajomość obowiązujących w WORD-ach programów.

Jaki powinien być egzaminator?

Oprócz wszechstronnej wiedzy, egzaminatora powinny cechować m.in.:

- **wola samokształcenia i podwyższania kwalifikacji** - warunek konieczny utrzymania autorytetu w zakresie wiedzy,

(Pozwolę się zatrzymać przy tym podstawowym dla egzaminatora warunku. Odpowiednie przepisy prawne obligują egzaminatora do podnoszenia kwalifikacji, np. trzydniowe szkolenia każdego roku, samokształcenia w WORD.

KSE dla swych członków przewiduje dodatkowe szkolenia. Szkolenia te są konsekwencją przyjętego przez stowarzyszenie programu jak również wymogów UE.

Dlatego dla członków stowarzyszenia przewiduje się cykl studiów w celu uzyskania tytułu egzaminatora audytora jako podstawowego stopnia w procesie podnoszenia wiedzy. Przewidujemy oddzielne szkolenia dla audytorów, audytorów trenerów, audytorów brd i audytorów arbitrów).

- **dobre zdrowie;** w praktyce 80% czasu pracy wykonuje egzaminator na zewnątrz, w zmieniających się warunkach atmosferycznych, musi podlegać badaniom ogólnym jak i specjalistycznym – psychologicznym, zgodnie z Ustawą o Transporcie po 65 roku życia co rok.

Przy okazji 80% czasu pracy na zewnątrz, w słońcu, wietrze, śniegu – a BHP-owcy uznają go jako pracownika umysłowego. Nie mogą znaleźć formuły prawnej opisującej ten zawód (kierowcę umieją, policję drogowki też – a nas nie).

- **duża sprawność fizyczna, podzielność uwagi i refleks;** egzaminator musi precyzyjnie odbierać informacje, dokonywać obserwacji w czasie jazdy, zapewnić bezpieczną jazdę. Egzaminator podejmując błyskawiczne decyzje musi przewidzieć jej następstwa,
- **duża odporność psychiczna;** jak mało który zawód polega na bezpośrednim kontakcie z osobą w specyficznej sytuacji oceniania i podejmowania decyzji. Takich spotkań w roku egzaminator ma ok. 3 tys.

Każdy wyjazd do miasta to nowa, nie zawsze do przewidzenia sytuacja. To po prostu stan pilota samolotu pasażerskiego. Na te sytuacje nakłada się „obciążenie dzienne egzaminatora”, tzn. liczba przeprowadzonych egzaminów. Oddzielnym aspektem jest przekazanie negatyw-

negu wyniku i sposób odbioru tego wyniku przez osobę zdającą.

- **odpowiedzialność;** Odpowiedzialność wynika z wielu uwarunkowań ale w sposób szczególny powinien nam przyświecać fakt, że podjęta decyzja jednoznaczna z pojawieniem się na drogach publicznych danej osoby jako kierowcy i pytanie czy ta osoba jest w stanie samodzielnie szybko i prawidłowo podejmować decyzje. W zakresie wyższych kategorii prawa jazdy to decyzja na uzyskanie nowego zawodu. Zawodu trudnego, odpowiedzialnego i ryzykownego. Istotną sprawą jest również odpowiedzialność materialno-prawna egzaminatora,
- **obiektywizm;** Problem wielowątkowy i trudny. Obejmuje on zarówno sferę odczuć i uprzedzeń, z którymi musimy dać sobie radę, własnych słabości i obciążeń sytuacyjno-zawodowych. Odciepienie się od tych uwarunkowań to sztuka. Przede wszystkim ważne jest abyśmy mieli wolę i możliwość obiektywnej oceny zdającego. Możliwości to m.in. zdolność oceny po przeegzaminowaniu np. 16 osób bez przerwy,
- **kultura osobista;** - kultura osobista to kłamra spinająca i rzutująca na relacje egzaminatora do zdającego i odwrotnie. To zachowanie, ubiór. Kultura osobista to również spokój wytworzona atmosfera, zdolność i wola rozstresowania. Opanowanie i uprzejmość przy zachowaniu stanowczości. Kultura osobista to szacunek do wiedzy i umiejętności zdającego, (choć niewystarczającej do zaliczenia egzaminu). Kultura osobista to partnerstwo i zrozumienie, bez prób upokorzenia, zdającego; wreszcie kultura osobista to gra ciała, gesty, ruchy,
- **uczciwość;** pozornie rzecz oczywista. Rzeczywistość natomiast skrzeczy, a właściwie krzyczy. Bolesne sygnały o korupcji, pojawiają się na łamach gazet, w radiu, w telewizji.

Nie można przejść obok tych sygnałów obojętnie i mówić, że to nas nie dotyczy. To dotyczy naszego środowiska, a więc i każdego z nas,

- W celu zapobieżenia tym negatywnym zjawiskom MTiGM wdrożyło odpowiedni system wynagradzania kierowców. Jakkolwiek system ten nie gwarantuje 100% likwidacji patologii to jednak w bardzo dużym stopniu ją ogranicza. Inna sprawa, że w wielu przypadkach o tych podstawowych przesłankach zapomnieli niektórzy Dyrektorzy WORD.

Inne mechanizmy, które mają przypominać o uczciwości egzaminatora to działania organizacyjne Dyrektora WORD likwidujące mechanizmy korupcyjne.

Środowisko egzaminatorów, a w szczególności KSE podjęło działania samooczyszczające i przeciwdziałające nieetycznym zachowaniom egzaminatorów. Po szerokiej konsultacji przyjęty został przez stowarzyszenie Kodeks Etyczny Egzaminatora w grudniu 2002 roku.

W dniu 07.06.2003 roku na spotkaniu w Garbiczu podjęte zostało stanowisko w sprawie przedsięwzięć korupcyjnych. Żadne z tych przedsięwzięć nie będzie skuteczne jeżeli my, każdy z osobna i jako całość nie powiemy „NIE”.

II. Uwarunkowania charakterologiczno-osobowe

Temperament, złość

Zachowanie się egzaminatora w procesie egzaminowania jest wynikiem **świadomych działań oraz uwarunkowań emocjonalnych wynikających z temperamentu oraz wyniku wymuszeń zaistniałych podczas egzaminu.**

Świadome działanie to całokształt zachowań wynikających z metodyki egzaminowania, zasad postępowania, kultury osobistej

jak i woli stworzenia odpowiedniej przyjaznej atmosfery.

Zachowania są najczęściej efektem pracy „nad sobą” systematycznie wzbogacane wraz ze zdobywanym doświadczeniem i stawianych przed egzaminatorem wymogów.

Temperament natomiast to cechy genetyczne, kształtujące obraz charakterologiczny egzaminatora. Literatura wyróżnia cztery podstawowe rodzaje temperamentu:

- SANGWINIK

optymista, radosny, umiejący realizować swoje cele, działający dynamicznie.

- MELANCHOLIK

depresyjny, nie wiedzący co chce osiągnąć w życiu, za wszystkie niepowodzenia obwinia inne osoby, mało uczuciowy, mało aktywny.

- CHOLERYK

impulsywny i drażliwy, robiący wiele rzeczy naraz, ma zapał tylko na początku realizacji jakiegoś zadania, często popada w konflikty.

- FLEGMATYK

powolny, mało pobudliwy lecz konsekwentny w działaniu.

W pewnym zakresie nad temperamentem można zapanować. Poprawianie natury jest jednak bardzo trudne i niestety niezdrowe, w szczególności gdy musimy zmieniać ją na rzecz pracy zawodowej. Bardzo często staje się to konieczne.

Wymuszenia zaistniałe w czasie egzaminu to następny czynnik wpływający w istotny sposób na nasze zachowanie. W konsekwencji powstałe sytuacje spotęgowane są bardzo często temperamentem, mogą powodować zdenerwowanie przechodzące w złość a nawet agresję.

Złość to wyraz emocjonalnych zachowań. Jest zjawiskiem naturalnym polegającym na odbieraniu, przetwarzaniu i w konsekwencji wyrażaniu najczęściej niepożądanych

doznań. Złość jest stanem nieuniknionym. Przed egzaminatorem staje trudne zadanie zapanowania lub ograniczenia objawów złości w zachowaniu. (Tematowi „złość” poświęcone będzie oddzielne opracowanie).

Bardzo ważne aby złość nie przekształciła się w ekspresję złości lub co najgorsze w agresję. Przypomnijmy, że agresja to intencjonalne (nie zawsze świadome **zachowanie, mające zaszkodzić komuś lub czemuś**).

Tej złości zwanej agresją egzaminator musi na zawsze się pozbyć.

III. Uwarunkowania osobowe

„Jakim Cię widzą takim Cię piszą”

To staropolskie przysłowie w krótkiej formie mówi nam wiele. Jakie cechy chcą u nas widzieć zdający żeby niezależnie od wyniku egzaminu mówili o nas pochlebnie. Nie brońmy się przed pochwałami, dajmy szansę wyrażania się pozytywnie o Nas swoim zachowaniem, gestami (język ciała) oraz kulturą osobistą.

Pamiętaj więc przed egzaminem:

- uśmiechajmy się zachęcająco,
- traktujmy zdającego po partnersku,
- nie przyjmujmy postawy lekceważącej, aroganckiej, agresywnej,
- „wczuwajmy” się w „skórę” zdającego i myśl, co by w takiej sytuacji sprawiło nam przyjemność gdybyśmy zamienili się rolami,
- dobrze przemyślimy własne sugestie, starannie przygotujmy się,
- skoncentrujmy się na najważniejszych sprawach – na raz można omówić tylko jeden problem,
- nie rozdrabniajmy się,

Jeżeli chcemy być postrzegani jako osoby kompetentne, to:

- bądźmy mili,
- używajmy w pełni zrozumiałego języka,

- podążajmy tropem myśli zdającego i starajmy się go zrozumieć – rozwiązać jego wątpliwości,
- nie „wcinajmy się”; w jego wypowiedzi po to, by rozpocząć własny monolog,
- nie pozujmy na osobę bez wad – napomknijmy o swoich gafach, błędach a będziemy lubiani,
- nigdy nie starajmy się być dowcipni kosztem zdającego, nie bądźmy złośliwi,
- nigdy nie poniżajmy i nie upokarzajmy,
- nie zrzedźmy, nie gderajmy, nie marudźmy, nie nudźmy,
- mówmy wprost, nie kręćmy,
- mówmy w pierwszej osobie: ja myślę, mnie się wydaje,
- nie oceniamy zdającego,
- chwalmy wszystko co da się pochwalić,
- pamiętajmy, że jeśli egzamin ma zakończyć się pozytywnie, emocje pozytywne zdającego muszą przeważać nad negatywnymi,
- egzamin powinien zakończyć się jakimś pozytywnym akcentem z Twojej strony – niezależnie od końcowego efektu.

W odbiorze zewnętrznym bardzo ważne jest nasze zachowanie wyrażone w ruchach ciała, gestach i mimice czyli „język ciała”. Zachowanie to sprzyja powstawaniu przyjaźelskiej i przyjaznej atmosfery.

Jeżeli chcesz aby odebrano Cię jako nastawionego przyjaźnie stosuj następujące gesty i zachowania:

1. Twarz i głowa:
 - patrz na twarz drugiej osoby
 - uśmiechnij się
 - kiwaj głową, gdy mówi druga osoba
2. Ręce i ramiona:
 - miej dłonie otwarte
 - od czasu do czasu dotknij ręką twarzy
 - nie zakładaj rąk
3. Ciało:
 - nie zakładaj nogi na nogę

- lekko pochyl się do przodu
- przybliż się do drugiej osoby.

Jeśli chcesz sprawić wrażenie wiarygodnego zwróć uwagę na następujące gesty:

1. Twarz i głowa:
 - patrz w oczy drugiej osobie,
 - nie mrugaj.
2. Ręce i ramiona:
 - nie dotykaj twarzy ręką,
 - jeśli stoisz swobodnie, trzymaj ręce z tyłu.
3. Ciało:
 - gdy siedzisz, przechyl się do tyłu, trzymaj nogi prosto przed sobą,
 - gdy stoisz, stój prosto,
 - unikaj nagłych ruchów.

Jeśli chcesz sprawiać wrażenie uważnego słuchacza stosuj następujące zasady:

1. Twarz i głowa:
 - gdy słuchasz drugiej osoby, patrz na nią przez trzy czwarte czasu
 - przechyl głowę lekko w bok
2. Ręce i ramiona:
 - przyłóż dłoń do policzka,
 - powoli pogładź się po brodzie, lub uszczypnij nos między oczami, jeśli nosisz okulary, zdejmij je.
3. Ciało:
 - gdy mówisz, pochyl się do przodu,
 - gdy słuchasz, pochyl się do przodu,
 - nie poruszaj nogami.

IV. Reasumując

Możemy zadać sobie pytanie: czy jedna osoba może podolać tylu wymogom?

Udzielenie bezkrytycznie twierdzącej odpowiedzi byłoby nieuczciwe. Trudno wymagać, aby każdy egzaminator posiadał wszystkie opisane zalety. Ważne jest natomiast, aby dostrzegał własne braki i niedociągnięcia. Analizowanie i korekta własnych ujemnych cech, w tym cech osobowych, umożliwia zbliżanie się do wzorca idealnego.

Dążenie do ideału musi być związane z przeświadczeniem, że podjęta przez egzaminatora decyzja nie jest obarczana uprzedzeniem czy złośliwością i aby ta decyzja była trafna w kontekście wizji zachowań przyszłego kierowcy.



36 Kongres CIECA

„Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego

w rozszerzonej Unii Europejskiej”

Warszawa, 26-29 maj 2004

W dniach 26 - 29 maja 2004r. odbył się w Warszawie 36 Kongres CIECA, który w tym roku organizowany był przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Departament Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

W Kongresie, jako zaproszeni goście uczestniczyli przedstawiciele Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców:

Władysław Drozd	- Prezes
Henryk Radomski	- Wiceprezes
Jan Gurazda	- Wiceprezes

CIECA - Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (Międzynarodowa Komisja ds. egzaminów na prawo jazdy). Polska jest członkiem CIECA.

CIECA jest międzynarodową organizacją zrzeszającą instytucje rządowe i pozarządowe zajmujące się przeprowadzaniem egzaminów państwowych na prawo jazdy, problematykę szkolenia kandydatów na kierowców oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego. Aktualnie członkami CIECA są instytucje z 31 krajów całego świata. Organizacja ta jest liderem w dziedzinie badań nad systemami egzaminowania i szkolenia, a od 1993 roku jest partnerem Europejskiej Komisji Energii i Transportu w tym zakresie.

Tematem przewodnim Kongresu było:

"Bezpieczeństwo ruchu drogowego w rozszerzonej Unii Europejskiej"

Udział w Kongresie przedstawiciele Krajowego stowarzyszenia Egzaminatorów pozwolił na zapoznanie się z ogólnoeuropejskimi trendami w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz procesem unifikacji kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.

W czasie obrad Kongresu zostało wygłoszonych szereg referatów przez przedstawicieli poszczególnych państw i instytucji biorących udział w obradach.

Jako pierwszy referat wygłosił A. Grzegorzczak, Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nt.: Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego w Polsce.

W referacie tym przedstawił skalę wypadków drogowych w Polsce oraz przyczyny ich powstawania, a przede wszystkim wskazał na zadania i cele Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Wojewódzkich Rad BRD.

Wypadki drogowe w Polsce:

- główna przyczyna śmierci ludzi młodych (18-25 lat),
- 25% wszystkich zgonów z przyczyn zewnętrznych,

- roczne straty ok. 2,1% PKB (> 4 mld USD) 73% zabitych ginie na miejscu z przyczyn:
- nadmierna prędkość jazdy,
- brak zapiętych pasów bezpieczeństwa,
- słaba konstrukcja pojazdów,
- niepodatne otoczenie dróg,
- zbyt późna akcja ratownicza.

Zagrożenie pieszych na polskich drogach jest jedno z najwyższych wśród krajów Unii Europejskiej i wynosi 6,4 zabitych na 100 tys. mieszkańców.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KR BRD) została powołana z dniem 1 stycznia 2002r. na mocy ustawy prawo o ruchu drogowym, jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD).

Przewodniczącym KR BRD jest minister właściwy ds. transportu, zaś jego zastępcami są sekretarze lub podsekretarze stanu w ministerstwie ds. transportu oraz spraw wewnętrznych. Członkami KR BRD są wskazani przez Premiera przedstawiciele spośród wojewodów i ministerstw oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W pracach Rady uczestniczą również Główny Inspektor Transportu Drogowego oraz Polski Związek Motorowy.

Jednostka wykonawczą KR BRD jest Sekretariat, który działa w strukturze organizacyjnej Ministerstwa Infrastruktury.

Krajowa Rada BRD określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań KR BRD należy między innymi:

- opracowywanie programów poprawy BBR i proponowanie kierunków polityki państwa,
- zlecanie badań naukowych,
- inicjowanie oraz opiniowanie aktów prawnych w dziedzinie BRD,

- inicjowanie współpracy zagranicznej, jak również działalności edukacyjno-informacyjnej,
- współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi oraz analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Jednocześnie z Krajową Radą BRD w każdym z szesnastu województw utworzona została Wojewódzka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (WR BRD), która działa przy wojewodzie, jako wojewódzki zespół koordynacyjny działań administracji publicznej w sprawach BRD.

Przewodniczącym Wojewódzkiej Rady BRD jest wojewoda, jego zastępcami są marszałek województwa i wojewódzki komendant policji. Członkowie WR BRD to przedstawiciele zarządu województwa, zarządów powiatów i gmin, Komendanta Wojewódzkiego Policji, Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zarządu dróg wojewódzkich, zarządów dróg powiatowych i wojewódzkiego kuratora oświaty.

Do zadań Wojewódzkiej Rady BRD należy między innymi:

- opracowywanie regionalnych programów poprawy BRD,
- opiniowanie aktów prawa miejscowego w zakresie BRD,
- szkolenie kadr w zakresie BRD,
- inicjowanie współpracy międzywojewódzkiej,
- współpraca z organizacjami społecznymi i pozarządowymi,
- inicjowanie działalności edukacyjno - informacyjnej,
- analizowanie i ocena działań BRD na terenie województwa.

Z programu *"Polityka transportowa państwa na lata 2001 - 2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju"* wynika szereg priorytetów, do których należy zaliczyć:

- budowa i przebudowa dróg,
- usprawnienie przejazdu drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu,
- zbudowanie systemu autostradowego,
- wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- realizacja programu dostosowania podstawowej sieci drogowej w Polsce do standardów Unii Europejskiej do 2015 roku (program TINA),

Główne czynniki wpływające na stan BRD w Polsce to:

- nadmierne prędkości - co piąty wypadek związany jest z jazdą z nadmierną prędkością, albo z prędkością niedostosowaną do warunków drogowo - ruchowych,
- młodzi kierowcy - wśród sprawców wypadków drogowych 35% to kierowcy w wieku 18 - 24 lata,
- niechronieni użytkownicy dróg - zagrożenie zdrowia i życia pieszych jest wielokrotnie większe niż w przodujących krajach Unii Europejskiej,
- alkohol - w Polsce prawie 10% wypadków powodują nietrzeźwi kierowcy i ponad 5% nietrzeźwi piesi,
- ciężkość wypadków - w Polsce 11 zabitych na 100 wypadków, w krajach UE - średnio 3,
- przejazdy przez małe miejscowości - to odcinki, na których zdarza się co piąty wypadek.

Cel strategiczny działań bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce to zmniejszenie liczby zabitych o 50% w okresie 2000 - 2010r.

Referat nt. "Nowy system szkolenia i egzaminowania w Polsce" przedstawił Maciej Wroński - Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury.

W wystąpieniu swym dokonał oceny obecnego systemu, na który składają się:

1. Badania lekarskie, które wykonuje wyłącznie uprawniony lekarz,

- posiadanie orzeczenia o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania jest warunkiem rozpoczęcia szkolenia,
- w wyniku badania lekarz może skierować kandydata na kierowcę na badania psychologiczne,
- w wyniku badania lekarz może wprowadzić ograniczenia do prawa jazdy.

2. Szkolenia

- wykonywane jest przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców,
- istnieje bardzo duże zróżnicowanie potencjału ośrodków szkolenia kierowców,
- formalny nadzór nad szkoleniem wykonuje samorząd powiatowy.

3. Egzaminy

- część teoretyczna - komputerowy test wielokrotnego wyboru,
- część praktyczna przeprowadzana na placu manewrowym - manewry,
- część praktyczna przeprowadzana w warunkach ruchu drogowego.

Egzamin przeprowadzany jest:

- w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego,
- przez uprawnionych egzaminatorów.

4. Uzyskanie prawa jazdy.

Prawo jazdy nie jest zróżnicowane ze względu na wiek i staż w kierowaniu. Utrata prawa jazdy może nastąpić w wyniku:

- orzeczenia sądowego (zakaz kierowania pojazdu),
- badania lekarskiego,
- negatywnego wyniku egzaminu przeprowadzonego po uzyskaniu 24 punktów karnych za naruszenie przepisów.

Ocena obecnego systemu uzyskiwania uprawnień (subiektywna)

Opinia publiczna - ocena negatywna:

- szkolenie wyłącznie pod kątem zadań egzaminacyjnych,
- zadania egzaminacyjne nie odnoszące się bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym,
- zorientowanie na zysk,
- występowanie zjawisk korupcji.

Ocena obecnego systemu uzyskiwania uprawnień (obiektywne fakty):

- 76% wypadków powstaje z winy kierowców, w tym 72% z winy kierowców samochodów osobowych,
- Najliczniejsza grupa kierowców uczestniczących w wypadkach, to osoby w wieku 18 - 24 lata posiadające prawo jazdy krócej niż 2 lata,
- w wypadkach z udziałem młodych kierowców 83% zabitych to też są ludzie w wieku 18 - 24 lata,
- ciężkość wypadków drogowych w Polsce jest trzykrotnie wyższa niż w krajach o wysokim stopniu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- w wypadkach drogowych w Polsce w porównaniu do liczby ludności ginie trzykrotnie więcej osób niż w krajach UE.

Nowy system szkolenia i egzaminowania w Polsce zakłada osiągnięcie następujących celów:

1. Zmniejszenie liczby wypadków drogowych, w tym zmniejszenie udziału młodych wiekiem i stażem kierowców wśród ofiar i sprawców o 20%.
2. Stworzenie przyjaznego i społecznie akceptowanego systemu uzyskiwania uprawnień.
3. Stworzenie rozwiązań organizacyjno - prawnych utrudniających powstawanie zjawiska korupcji.

Zakłada się, że cele te będą realizowane:

- ewolucyjnie,
- poprzez wykorzystanie doświadczeń i rozwiązań stosowanych w innych krajach.

Nowy system uzyskiwania uprawnień przewiduje:

- badania lekarskie i psychologiczne,
- szkolenie tradycyjne,
- egzamin,
- wydanie prawa jazdy,
- kurs rozszerzony od 16 lat,
- szkolenie, jazda z osobą towarzyszącą,
- praktyczne szkolenia z zagadnień w ruchu,
- kurs dokształcający.

Nadzór nad szkoleniem

Nadal nadzór formalny sprawować będzie starosta (organ samorządu powiatowego). Starosta otrzyma nowe narzędzie - analizę statystyczną wypadków, kolizji i naruszeń zasad ruchu drogowego absolwentów kursów.

Do wykonywania nadzoru przez starostę wprowadza się udział społeczny - komisję składającą się z przedstawicieli:

- przedsiębiorców prowadzących OSK,
- instruktorów,
- organizacji zmotoryzowanych.

Zakłada się wprowadzenie nowego elementu nadzoru - nadzór wewnętrzny. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców zobowiązany będzie do ustanowienia na swój koszt doradcy ds. pedagogicznych.

Szkolenie, kurs rozszerzony obejmuje dodatkowo:

- zajęcia przeznaczone dla osoby towarzyszącej,
- jazdę kandydata na kierowcę z osobą towarzyszącą prowadzoną pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców.

Czas trwania jazd z osobą towarzyszącą minimum 1 rok maksimum 2 lata.

Wymagania do osoby towarzyszącej:

- wiek od 28 do 65 lat,
- pokrewieństwo lub powinowactwo 2 stopnia,
- nie karalność (dot. ruchu drogowego),
- posiadanie prawa jazdy kat. B i samochodu przez okres co najmniej 5 lat,
- przeszkolenie.

Ograniczenia podczas jazdy z osobą towarzyszącą - zakaz:

- wyjeżdżania poza granice Polski,
- ciągnięcia przyczep,
- ruchu po autostradach,
- przekraczania prędkości (50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza tym obszarem).

Wymagania dla pojazdu używanego dla jazdy z osobą towarzyszącą:

- oznakowanie umieszczoną z tyłu pojazdu kwadratową nalepkę barwy zielonej z białą literą "L",
- wyposażenie w podwójne lusterka,
- wyposażenie w montowany fabrycznie w miejscu łatwo dostępnym od strony pasażera hamulec awaryjny i wyłącznik zapłonu.

Egzamin - zmiany w zakresie egzaminu teoretycznego:

- powrót do testów jednokrotnego wyboru,
- testy oparte na realnych sytuacjach drogowych (filmy lub symulacje) rozwiązywane w czasie rzeczywistym,
- nacisk na rozpoznanie zagrożeń.

Zmiana form egzaminu praktycznego:

- zdecydowane ograniczenie na placu (dla kat. B1 i B manewry związane z parkowaniem wykonywane będą wyłącznie w warunkach ruchu drogowego),
- wprowadzenie dodatkowo praktycznej części realizowanej poza obszarem zabudowanym.

Nadzór nad egzaminowaniem sprawować będzie wojewoda, który otrzyma nowe narzędzie - analizę statystyczną wypadków, kolizji i naruszeń zasad ruchu drogowego absolwentów kursów. Do wykonywania nadzoru przez wojewodę wprowadza się udział społeczny - komisję składającą się z przedstawicieli:

- przedsiębiorców prowadzących OSK,
- instruktorów,
- organizacji zmotoryzowanych.

Dwuletni okres próbny - kierowca:

- przez 7 pierwszych miesięcy musi jeździć specjalnie oznakowanym pojazdem,
- do dnia ukończenia szkolenia i kursu nie może przekraczać prędkości 80 km/h poza obszarem zabudowanym (dotyczy także autostrad i dróg ekspresowych).

Dwuletni okres próbny dotyczy osób, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kat. A1, A, B1 lub B. W okresie próbnym kierowca powinien ukończyć w terminie od 5 do 7 miesiąca od dnia uzyskania prawa jazdy:

- praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym,
- kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym ma być przeprowadzone w formie ćwiczeń praktycznych i ma na celu:

- zademonstrowanie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości,
- kształtowanie postawy defensywnej u kierowcy.

Kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ma być prowadzony w formie wykładów i ma obejmować w szczególności przedstawienia:

- czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- problematyki wypadków drogowych,
- psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym.

Dwuletni okres próbny obejmuje także elementy nadzoru nad kierowcami popełniającymi wykroczenia drogowe, takie jak:

- list ostrzegawczy,
- kurs reedukacyjny w WORD i ponowne naliczenia 2 letniego okresu próbnego,
- cofnięcie uprawnień i ponowne ubieganie się o uprawnienia.

Nadzór nad kierowcą po okresie próbnym.

Przewiduje się prowadzenie analizy wykroczeń, kolizji, wypadków i innych naruszeń zasad ruchu drogowego pod kątem prawidłowości pracy:

- ośrodków szkolenia kierowców,
- instruktorów nauki jazdy,
- WORD-ów,
- egzaminatorów.

Analiza prowadzona będzie przy wykorzystaniu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców.

Wdrożenie prezentowanego projektu nowego systemu szkolenia i egzaminowania przewiduje się w roku 2006.

Przedstawioną informację opracowano w oparciu o materiały prezentowane na 36 Kongresie CIECA i przekazane jego uczestnikom do zapoznania się w swoich środowiskach.

Henryk Radomski

Komisje w Lublinie

Podsumowanie

Materiał opracowany w oparciu o dyskusje i wnioski zgłaszane na I Zjeździe Oddziałów Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów oraz Seminarium pt. "Nadzór Wojewody nad Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego" - Lublin 5-7 grudnia 2003.

Podstawowe założenia działań Rady Głównej

- wspierać WORD-y (w każdym bądź razie nie szkodzić), w sprawach spornych uzyskiwać konsensus;
- działać na rzecz szeroko pojętego środowiska egzaminatorów;
- prowadzić permanentne działania na rzecz członków stowarzyszenia skierowane szczególnie na podnoszenie poziomu merytorycznego i etycznego egzaminatora.

W celu realizacji tych założeń stowarzyszenie ściśle współpracuje z Ministerstwem Infrastruktury, Krajowym Stowarzyszeniem Dyrektorów WORD oraz poszczególnymi Dyrektorami, Stowarzyszeniem Ośrodków Szkolenia Kierowców, Instytutem Transportu Samochodowego, organizacją międzynarodową CIECA oraz administracją samorządową i rządową szczebla wojewódzkiego.

Niezależnie od powyższego stowarzyszenie stara się efektywnie wykorzystać potencjał samych egzaminatorów dla dobra zainteresowanych, jak i środowiska egzaminatorów.

Główne kierunki działań Rady Głównej KSE:

- umocowanie prawne zawodu egzaminatora;
- opisanie prawno-merytoryczne zawodu;
- przeciwdziałanie patologii wśród egzaminatorów;
- aktywne uczestniczenie w opiniowaniu aktów prawnych, zgłaszanie własnych inicjatyw;
- ujednolicenie kryteriów egzaminów
- aktywne włączenie członków stowarzyszenia do prac na rzecz środowiska;
- podnoszenie poziomu kultury egzaminowania;
- systematyczne szkolenia egzaminatorów
 - przeciwdziałanie syndromowi rutyny;
- podejmowanie działań mających na celu współuczestniczenie w integracji egzaminatorów z egzaminatorami UE skupionymi w CIECA;
- systematyczne działania zmierzające do powołania oddziałów w WORD-ach.

(fragment wystąpienia Prezesa KSE na I Zjeździe przedstawicieli oddziałów)

I. Formy i kryteria przeprowadzania kontroli egzaminatorów przez przedstawicieli Wojewodów

Przedstawiciele Wojewodów przedstawili zasady i kryteria egzaminatorom w czasie przeprowadzonych kontroli. Zebrani uznali, że kontrola WORD-ów, jak i egzaminatorów przez przedstawicieli Wojewodów są bardzo ważnym czynnikiem w procesie ujednolicenia kryteriów i zasad przeprowadzania egzaminów.

Mając na uwadze powyższe uznano, że współpraca przedstawicieli wojewodów z Krajowym Stowarzyszeniem Egzaminatorów reprezentowanymi przez Radę Główną powinna mieć charakter systemowy i skoordynowany. Stanowiłoby to gwarancję przepływu informacji, w konsekwencji tworzona by była nowa jakość niwelując roz-

bieżności w interpretacji kryteriów ocen egzaminatorów.

Pod rozważę zgłaszano min. **problem nadmiernego obciążenia egzaminatorów, tak w formie przydziału liczby egzaminów na dany dzień pracy, jak i rzeczywistych przeprowadzanych egzaminów.** Sytuacja taka stwarza poważny dylemat przed egzaminatorem stwarzając wewnętrzną rozterkę, zwiększając tym samym i tak już bardzo duże obciążenie psychiczne oraz dyskomfort w podejmowaniu decyzji.

Ponadto poruszano problemy dotyczące min.:

- efektywności i poprawności merytorycznej przeprowadzania kontroli przez osoby, które nie są egzaminatorami. W dyskusji wskazano, że optymalnym rozwiązaniem jest przeprowadzenie kontroli przez osoby z uprawnieniami egzaminatora;
- zgodności z prawem kontroli niejawnych, z "ukrycia". Kontrola jako element "budujący" a nie warunek destrukcji. Kontrola niejawna jako czynnik problemowy a nie personalny;
- trafność i zasadność decyzji pokontrolnych w stosunku do egzaminatorów;
- konieczność wspólnych szkoleń przedstawicieli wojewodów i egzaminatorów w systemie centralnym w celu ujednolicenia zasad i kryteriów ocen.

Przedstawiciele Wojewodów zwrócili uwagę na pozytywne aspekty kontroli czego przykładem jest zmniejszenie się liczby skarg na egzaminatorów, stanowiącą obecnie dziesiątą promili; np. na przeprowadzonych ok. 30 tys. egzaminów - zgłoszono 4 skargi.

Zgłaszano propozycje powołania wspólnej Komisji w celu przeprowadzenia odpowiednich analiz w zakresie warunków czasu pracy oraz szkolenia egzaminatorów.

II. Projekt Ustawy o Kierujących pojazdami.

Oddzielnym tematem Zjazdu i Seminarium była dyskusja na temat projektu ustawy o kierujących pojazdami.

Konkluzją dyskusji było następujące stwierdzenie:

- projekt ustawy nie jest oparty o dokładną analizę przyczynowo-skutkową, tak pod względem oceny uwarunkowań merytorycznych jak i prawnych;
- projekt ustawy obarczony jest uchybieniami o charakterze zapisów prawnych, tak w odniesieniu do prawa polskiego jak i prawa w Unii Europejskiej;
- ustawa nie służy podnoszeniu autorytetu egzaminatorów.

Dla środowiska egzaminatorów projekt ustawy jest przesadnie restrykcyjny i dyskredytujący zawód egzaminatora.

Zapisy budzące szczególne niezadowolenie (oprócz uwag o charakterze ogólnym zasygnalizowanymi wyżej) to min.:

- system szkolenia kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów będący zaprzeczeniem oczekiwań i stawianych zadań przed egzaminatorami, min.:
- podnoszenia poziomu przeprowadzanych egzaminów i ujednolicenia stosowanych zasad i kryteriów ocen;
- zatrudnienie egzaminatora na pełnym etacie - zastrzeżenia niezgodności z Kodeksem Pracy i poprawności ekonomicznej funkcjonowania WORD;
- górna granica wieku (65 lat) dla egzaminatora (wyraźny aspekt dyskryminacji zawodu, niezgodność z obowiązującym prawem);
- wprowadzenie czynnika społecznego do oceny egzaminatorów;
- zapisy dotyczące uchylecia wyniku egzaminu przez organ nadzorujący;
- rejestracja przebiegu egzaminu za pomocą kamer - problem prawny, finansowy;

- zakaz podejmowania przez egzaminatora jakichkolwiek zajęć zarobkowych (jak się to ma do rzeczoznawców, biegłych sądowych, itp.).

W dyskusji padały różne propozycje w stosunku do poszczególnych zapisów. Najbardziej daleko idące odnosiły się do "całej" ustawy. Z jednej strony były głosy o zaprzestaniu dalszych prac nad projektem, z drugiej strony powołanie grupy inicjatywnej w celu opracowania i zgłoszenia projektu społecznego, opracowanego przez środowisko (KSE, KSD, Ośrodki Szkolenia Kierowców).

III. Nowelizacja Rozporządzenia MI z 14 grudnia 2001 (Dz. U. Nr 150 z 2001)

W podsumowaniu zebrani stwierdzili, że nowelizacja rozporządzenia powinna stanowić zakończenie dotychczasowych zasad i form szkolenia i egzaminowania. Środowisko powinno rozpocząć pracę nad przystosowaniem form przeprowadzania egzaminów (wstępne projekty zostały zgłoszone do MI). Mając na uwadze podnoszenie poziomu i kultury egzaminowania środowisko egzaminatorów powinno skupić się również na systemie szkolenia kandydatów na egzaminatorów jak również form szkolenia ustawicznego.

Szczegółowe uwagi Stowarzyszenia do rozporządzenia zostały zgłoszone do Ministerstwa Infrastruktury pismem w terminie sugerowanym przez Ministerstwo. Jednym z tematów dyskusji a jednocześnie formalnym wnioskiem była likwidacja liczby podejść do egzaminu państwowego egzaminatorów, którzy podnoszą kwalifikacje a ukończyli odpowiednie szkolenia.

Innym postulatem było prawne zagwarantowanie uczestnictwa Stowarzyszenia w opiniowaniu egzaminatorów zgłaszanych do komisji egzaminacyjnych, kandydatów na egzaminatorów, jak również opiniowanie testów dla egzaminatorów jak i kandydatów na kierowców i kierowców.

IV. Problemy środowiskowe

Nurtujące problemy środowisko egzaminatorów poruszane były tak podczas spotkań plenarnych, jak również w toku dyskusji w zespołach roboczych.

Do najbardziej istotnych tematów wymagających uregulowania należą min.:

- problem ingerencji niektórych Dyrektorów WORD, polegający na zakazie działalności oddziałów Stowarzyszenia lub zabranianiu działaniu powołanych oddziałów;
- problemem dyskryminacji personalnej Dyrektora WORD czy też Marszałka Województwa w stosunku do niektórych działaczy stowarzyszenia;
- problem różnorodności interpretowania przez Dyrektora WORD Rozporządzenia MF i MI o zasadach stosowania wynagradzania egzaminatorów;
- problem nadmiernego przeciążenia egzaminatorów.

W stosunku do ww. problemów zobowiązano Radę Główną KSE do zbierania odpowiednich dokumentacji w celu podjęcia czynności wyjaśniających tak na poziomie Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów, jak również Marszałka Województwa, Wojewodów, Ministerstwa Infrastruktury. W skrajnych przypadkach wystąpić na drogę postępowania sądowego.

V. Postulaty pod adresem władz KSE

Oceniono pozytywnie współdziałanie Rady Główniej KSE z jednostkami i organizacjami współdziałającymi bezpośrednio i pośrednio ze Stowarzyszeniem.

Zebrani wspierają inicjatywy Rady Głównej zmierzającej do ścisłego współdziałania z Krajowym Stowarzyszeniem Dyrektorów i akceptują zgłaszane tematy do wspólnego rozwiązania, min.:

1. Wspólne przystąpienie do CIECA.
2. Wspólne wydawanie Biuletynu Informacyjno-Szkoleniowego.

3. Wspólne organizowanie Seminariów, np. kontynuacja obecnego Seminarium.
4. Współuczestniczenie w pracach zespołów i komisji.
5. Wspólne działania na rzecz opiniowania dokumentów i aktów prawnych.
6. Podpisanie porozumień pomiędzy Zarządem KSD i Rady Głównej KSE regulujących zasady i formy współpracy.
7. Powołanie wspólnego zespołu do rozpoczęcia prac nad społecznym projektem ustawy o Kierowaniu lub nowelizacji zasad egzaminowania i szkoleń.

Doceniając przychylność i osobiste zaangażowanie w powołanie i współdziałanie z KSE zebrani członkowie Stowarzyszenia podjęli przez aklamację uchwałę o nadaniu tytułu członka honorowego Stowarzyszenia następującym Dyrektorom WORD:

1. Andrzej Szóstak
- WORD Olsztyn,
 2. Janusz Planeta
- WORD Wrocław,
 3. Jerzy Barański
- WORD Szczecin,
 4. Andrzej Stażka
- WORD Wałbrzych,
 5. Edward Stopczyński
- WORD Gdańsk,
 6. Dariusz Podstawka
- WORD Lublin.
- Gratulujemy!**

VI. Kierunek działań KSE

Uwzględniając fakt wejścia od maja 2004 do Unii Europejskiej konieczne są działania zmierzające do zbliżenia form i aktów prawnych do zalecanych lub stosowanych w UE. Jednym z tych czynników jest zmiana form szkolenia i dokształcania egzaminatorów, jak również współdziałanie z odpowiednimi organizacjami europejskimi. W związku z powyższym walne zebranie Stowarzyszenia w całej rozciągłości poparło inicjatywę Rady Głównej w zakresie:

1. Przystąpienie KSE do CIECA.
2. Rozpoczęcie szkolenia dla członków Stowarzyszenia w zakresie sylwetki:
 - egzaminator audytor (zgodnie z zasadami obowiązującymi w UE);
 - egzaminator trener (dydaktyczny, wykładowcy);
 - egzaminator rzeczoznawca (rzeczoznawcy z techniki samochodowej, biegli sądowi);
 - audytor arbiter.
3. Powołanie zespołów zgodnie ze zgłoszonymi sugestiami w czasie dyskusji zwiększających efektywność i merytoryczność pracy Stowarzyszenia.
4. Podjęcie działań do jak najszybszego rozpoczęcia wydawania Biuletynu Informacyjno-Szkoleniowego wraz z KSD.
5. Kontynuowanie działań przeciw zjawiskom patologii w środowisku egzaminatorów.
6. Upoważnienie Prezydium RG do wydelegowania przedstawicieli członków Stowarzyszenia do prac w Komisjach w ITS w sprawach:
 - a) Opracowania nowego zestawu pytań dla kandydatów na kierowców,
 - b) współdziałania w zakresie zmian programowo-merytorycznych z Ministerstwem Infrastruktury w zakresie:

- oceny zestawów pytań dla egzaminatorów;
- współpracy przy powoływaniu członków komisji egzaminacyjnych.

VII. Powołane zespoły

Zespół 1

ds. finansowych KSE (finansowy)

1. Lesław Wiażewicz - Przewodniczący - WORD Szczecin,
2. Andrzej Kawczyński - członek - WORD Łódź,
3. Lech Łaszczyński - członek - WORD Gdańsk,
4.
5.

Zespół 2

ds. opiniowania aktów prawnych (opiniujący)

1. Jan Gurazda - Przewodniczący - WORD Wałbrzych,
2. Piotr Lica - członek - WORD Toruń,
3. Zygmunt Pyc - członek - WORD Białsko Biała,
4. Henryk Janiewicz - członek WORD Olsztyn,
5. Karol Mrokoń - członek - WORD Opole,
6. Marek Dworak - członek - WORD Kraków,
7.

Zespół 3

ds. szkolenia i doskonalenia egzaminatorów (szkoleniowy)

1. Władysław Drozd - Przewodniczący WORD Zielona Góra,
2. Tomasz Szwaczkiewicz - członek - Dolnośląski Urząd Wojewódzki,
3. Łucjan Górski - członek - WORD Wrocław,
4. Tomasz Matuszewski - członek - WORD Warszawa,
5. Tomasz Dziuganowski - członek - WORD Kielce,
6.
7.

Zespół 4

ds. warunków i czasu pracy egzaminatora (ds. warunków pracy)

1. Henryk Radomski - Przewodniczący - WORD Olsztyn,
2. Bogdan Walewski - członek - WORD Bielsko Biała,
3. Ryszard Wachowicz - członek - WORD Katowice,
4. Bogdan Trzpis - członek - Lubuski Urząd Wojewódzki, WORD Gorzów Wlkp.,
5.
6.

Zespół 5

ds. uregulowania kryteriów i zasad egzaminowania (ds. kryteriów egzaminowania)

1. Lucjan Górski - Przewodniczący - WORD Wrocław,
2. Przemysław Szajewski - członek - Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki,
3. Andrzej Kawczyński - członek - WORD Łódź,
4. Lech Łaszczyński - członek - WORD Gdańsk,
5. Władysław Drozd - członek - WORD Zielona Góra.

Zespół 6

ds. redakcji Biuletynu Informacyjno-Szkoleniowego

Osoby upoważnione do wypracowania formy, zasad wydawania i oddelegowania osób do redagowania biuletynu: za rozpoczęcie wydawania biuletynu:

1. Janusz Płaneta - współprzewodniczący,
2. Władysław Drozd - współprzewodniczący.

UWAGA:

W Podsumowaniu nie podano szczegółowych przykładów nieprawidłowości występujących w poszczególnych WORD-ach, mając na uwadze możliwość polubownego rozwiązywania niektórych problemów.

Do przemyslenia.

Czy warto zapisać się do stowarzyszenia egzaminatorów?

Każda działalność podlega procesowi rozwoju i ciągłym przemianom. Mówiąc o rozwoju zawodowym w wymiarze zbiorowym trzeba mieć na myśli strategię działań konkretnej grupy zawodowej, w tym przypadku egzaminatorów kandydatów na kierowców i kierowców na rzecz ochrony własnych interesów, kształtowania tożsamości zawodowej oraz zagwarantowania własnego prawnego statusu. Celem finalnym tak rozumianego rozwoju zawodowego, czyli profesjonalizacji jest podniesienie danej działalności do rangi profesji.

W polskiej tradycji językowej termin profesja to "praca zawodowa, stałe zatrudnienie; zajęcie, fach, zawód"¹. Terminy te są niejako zamiennie używane i na równi wobec siebie stawiane.

W języku angielskim termin profesja (profession) jest zarezerwowany dla zawodów, które muszą spełnić pewne dodatkowe warunki. Znany reformator amerykańskiej edukacji W. Bohem wyodrębnił pięć głównych kryteriów wyróżniających profesje od zwykłych zawodów²:

1. Członków profesji cechuje wysoka odpowiedzialność za jakość wykonywanej pracy, w związku z powyższym dążą do utrzymania najwyższych standardów uprawiania swej działalności.
2. Profesja oznacza się spójnym i usystematyzowanym zasobem wiedzy opartej na uznanych teoriach naukowych. Wiedza ta ma sprzyjać racjonalizacji działania.

3. Profesja powinna posiadać ściśle określony zbiór wartości, który wyznaczy najbardziej pożądane postawy w relacjach z kolegami, odbiorcami usług i społecznością.

4. Profesja musi posiadać zbiór umiejętności będących wypadkową postaw i wiedzy.

5. Profesjonaliści muszą być zintegrowani w ramach własnych organizacji zawodowych, oddanych sprawie rozwoju danej profesji.

W czasie rozwoju zawodu, w tak przyjętym rozumieniu, zachodzić będą takie procesy, jak:

- powstawanie własnych instytucji,
- podwyższanie kwalifikacji uprawniających do wykonywania danego zawodu,
- tworzenie kodeksów etyki zawodowej,
- powoływanie własnych stowarzyszeń zawodowych.

W świetle zaprezentowanych powyżej kryteriów można przyjąć, że istnieją mniej lub bardziej sprofesjonalizowane zawody. Te, który przekształciły się w profesję cechuje swoista ekskluzywność, która zaznacza się w wysokich standardach kwalifikacyjno-moralnych, czyli w tym, co można nazwać wysoką kulturą zawodu.

Można już w tym miejscu zadać sobie pytanie: Czy chcę być członkiem profesjonalnego stowarzyszenia zawodowego? Ale zanim zostanie sformułowana odpowiedź należy uświadomić sobie, że w większości wysoko zmotoryzowanych krajów europejskich

skich odchodzi się od sterowanych przez państwo (rząd, poszczególne ministerstwa) standardów edukacyjnych na rzecz właśnie stowarzyszeń. To stowarzyszenia decydują o standardach kwalifikacji zawodowych, o formach i zakresach edukacji. To stowarzyszenia wskazują kierunki rozwoju jednostek i całych firm zajmujących się szeroko pojętym bezpieczeństwem na drodze. To one prowadzą jednorodną politykę na rzecz wysokiego poziomu sprzedawanej usługi: obojętnie czy to będą przeprowadzane egzaminy, szkolenia czy kursy.

Istniejemy od bez mała stu lat, ale dopiero od grudnia 2002r. zostaliśmy wpisani do rejestru zawodów². Czy warto więc czekać, że ktoś za nas coś zrobi, a nie zrobimy tego sami? Czy naprawdę nie mamy nic do powiedzenia na temat naszego zawodu? Czy boimy się mówić? Czy nie wierzymy, że nasz głos zniknie w gąszczu innych głosów?

Wystarczy spojrzeć na lekarzy, sędziów, prawników, nauczycieli... i inne sprofesjonalizowane zawody. Jeżeli chcemy, by postrzegano nas lepiej, jeżeli chcemy, by postrzegano nas na takiej płaszczyźnie, na jakiej sami byśmy chcieli, by nas widziano - musimy od czegoś zacząć. Wyrażam przekonanie, że zjednoczenie się w stowarzyszeniu egzaminatorów będzie właśnie tym początkiem i że jest to krok w dobrym kierunku.

Przypisy

¹ Słownik Języka Polskiego, Warszawa 1988, t. I, s. 929.

² Za Skidmore R.A., Thackeray M.G., Wprowadzenie do pracy socjalnej, Warszawa 1996, s.305.

³ Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 10 grudnia 2002r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy oraz zakresu jej stosowania (Dz.U. Nr 222 z dnia 20 grudnia 2002r, poz. 1868).

Od redakcji

Prezentując w "Egzaminatorze" przemyslenia Kol. Romana Uździckiego zachęcamy naszych Kolegów do wypowiadania się na łamach biuletynu na temat nurtujących problemów, działalności Stowarzyszenia, własnych spostrzeżeń i przemyśleń.

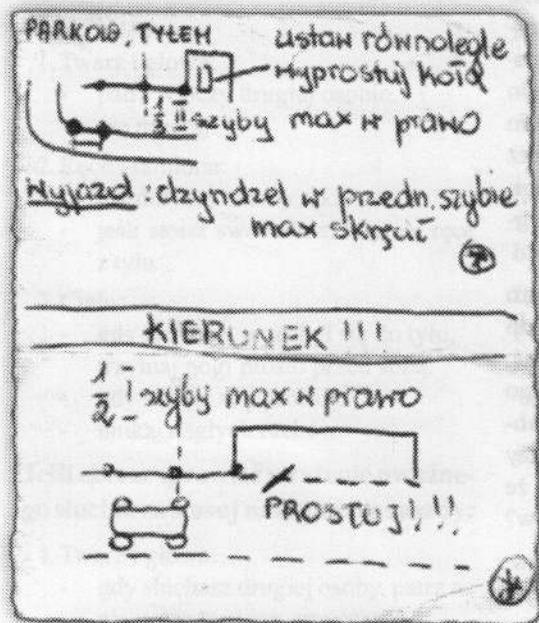
Potencjał intelektualny kolegów to nasze bogactwo.

Nie zmarnujmy go - czekamy na wypowiedzi.

Władysław Drozd

Z życia wzięte

To nie żart, to rzeczywistość.

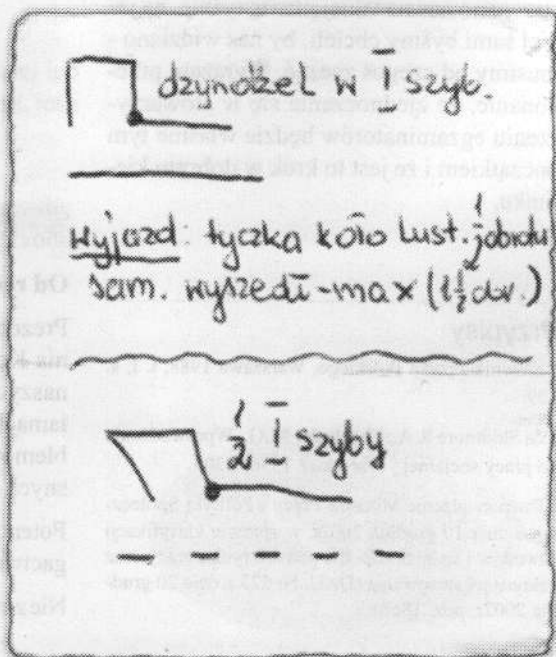


Prezentujemy "Nowatorskie metody szkolenia przyszłych kierowców" (woj. lubuskie).

Koledzy apelujemy, przesyłajcie swoje spostrzeżenia i materiały w tym zakresie. Może w ten sposób powstanie dokument na który czekają zainteresowani.

P.S.

A swoją drogą co Kierowcy tak szkoleni zrobią jak im dzyniole poprzestawiają?



Przyczynek metodyczny do ustalenia zasad egzaminu praktycznego

Od pewnego czasu do Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zgłaszane są informacje o decyzjach Wojewodów anulujących wynik egzaminu z powodów merytorycznych. Podejmowane przez Stowarzyszenie próby obrony w większości przypadków są bezskuteczne. Wojewodowie żądają podstawowych dokumentów potwierdzających zasadność podjętych przez egzaminatorów decyzji. Ministerstwo unika zajęcia stanowiska a środowisko egzaminatorów jest bezbronne.

Tak dalej być nie może. Mam nadzieję, że nie zabraknie nam odwagi i wiedzy na profesjonalne i prawne uporządkowanie tak istotnego dla naszego środowiska problemu.

Autor

Wstęp

Obiektywizm w ocenie kandydata na kierowcę przez Egzaminatora to podstawowy wymóg stawiany Egzaminatorom, tak w sferze prawnej jak i moralnej. Stosowanie tych samych zasad i kryteriów oceny przez wszystkich egzaminatorów to obowiązek.

Dobrze jest więc prześledzić przesłanki teoretyczno-prawne i praktyczne, które stanowić będą punkt wyjścia do tworzenia ujednoliconego systemu oceny kandydatów na kierowców przez Egzaminatorów.

I. Przesłanki teoretyczno-prawne

Kryteria oceny egzaminu praktycznego budować należy od podstaw. Punktem wyjścia jest sylwetka absolwenta kursu czyli obowiązujący program szkolenia. Egzaminator ma prawo i obowiązek wymagać od zdającego nie tylko tego czego został nauczony na kursie, ale to co zobowiązany jest on umieć zgodnie z programem.

Egzaminator oceniając przygotowanie kandydata na kierowcę ma nie tylko obowiązek stwierdzić jakie zaistniały nieprawidłowości w czasie egzaminu, ale również dokonać hierarchizacji tych zdarzeń.

Hierarchizacja zaistniałych nieprawidłowości (patrz Egzaminator nr 1) podporządkowana jest wielu czynnikom:

1. Zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i na placu manewrowym, a właściwa ocena "stopnia zagrożenia bezpieczeństwa".
2. Stopień znajomości wiedzy i umiejętności manualnych wynikających z programu szkolenia.
3. Kryterium formalno-prawne (kryterium wynikające najczęściej z obowiązujących aktów prawnych, Kodeksu Drogowego, Rozporządzenia MI o szkoleniu i egzaminowaniu, itp.).

Kryteria te nie funkcjonują samodzielnie. W procesie egzaminowania występują najczęściej wspólnie i przekładają się na ocenę końcową egzaminu.

Jednym z najważniejszych aspektów jest wpływ stwierdzonych nieprawidłowości na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Praktyka wskazuje, że nieprawidłowości te mogą mieć znamiona:

- bezpośredniego zagrożenia
- prawdopodobieństwa powstania zagrożenia
- potencjalnego zagrożenia

Nie mniej istotnym czynnikiem programu szkolenia i poprawność realizacji programu szkolenia. Istnieją od dziesiątków lat zasady postępowania kierowcy w obszarze techniki jazdy, które należy realizować na co dzień w ruchu drogowym, a nie tylko na egzaminie.

Paradoksem jest np. obowiązek bezwzględnego upewniania się kierującego w jeździe do przodu a nie realizowanie tego obowiązku, np. przy cofaniu.

Kryterium formalno-prawne jest w rzeczywistości "narzędziem" służącym do praktycznego, usystematyzowania i nadania cech prawnych wcześniejszym kryteriom.

W oparciu o przedstawiane kryteria możemy się pokusić na usystematyzowanie i zhierarchizowanie występujących nieprawidłowości w czasie egzaminu.

Dla potrzeb metodyki przyjmujemy następujące założenia i podziały.

Występujące w czasie egzaminu praktycznego nieprawidłowości określamy jako błędy i wykroczenia.

Tak błędy i wykroczenia podzielimy na:

1. Błędy i wykroczenia drobne.
2. Błędy i wykroczenia podstawowe.
3. Błędy i wykroczenia poważne (dyskwalifikujące, zasadnicze).

Ad. 1 Cechą błędów i wykroczeń drobnych jest fakt, że w zasadzie nie skutkują one na wynik egzaminu. Egzaminator je stwierdza i przekazuje zdającemu. Kursant za te nieprawidłowości nie ponosi konsekwencji.

Ad. 2 Błędy i wykroczenia podstawowe to ten obszar, w którym obowiązuje kryterium "dwukrotnego wystąpienia nieprawidłowości, tak w zadaniu, jak i podczas egzaminu w ruchu drogowym".

Ad. 3 Błędy i wykroczenia poważne są to błędy, które dyskwalifikują dalsze zdawanie egzaminu.

Spróbujmy teraz zdefiniować przedstawioną klasyfikację:

I. Błąd.

Określenie obejmujące między innymi: niezgodne z zasadami zachowanie, niewłaściwe wykonywanie czynności (zadań), nietrafne decyzje, uchybienia i błędy w technice jazdy, postępowanie niezgodne z instrukcją egzaminowania.

Błędy obejmują te nieprawidłowości stwierdzone w czasie egzaminu, które nie są obiektem wykroczeń).

I-1. Błąd drobny.

Czynności, zachowania i decyzje obarczone uchybieniami, brakiem precyzji czy staranności w wykonaniu.

I-2. Błąd podstawowy.

Określamy jako sprzeczne z ogólnie obowiązującymi lub przyjętymi zasadami, niewłaściwe zachowanie się czy wykonywaniem czynności lub zadania wpływające na zagrożenie w ruchu drogowym.

I-3. Błąd poważny.

Niestosowanie obowiązujących zasad postępowania i techniki jazdy stwarzając tym samym bezpośrednie zagrożenie.

Nie panowanie nad pojazdem, zachowanie mające przesłanki prawdopodobieństwa za-

grożenia lub bezpośredniego zagrożenia (osób, sprzętu), tak w ruchu drogowym, jak i na placu manewrowym.

Zachowanie wymagające interwencji egzaminatora.

Blokowanie ruchów ze względów technicznych.

II. Wykroczenia.

Najogólniej wykroczenia definiujemy jako zachowanie niezgodne z przepisami ruchu drogowego, nie respektowaniem obowiązujących w tym zakresie zasad postępowania.

II-1. Wykroczenie drobne.

Wykroczenie przeciw przepisom ruchu drogowego nie noszące znamion zagrożenia, zaistniałe najczęściej jako efekt zdenerwowania lub stresu.

II-2. Wykroczenie podstawowe.

Wykroczenie naruszające przepisy ruchu drogowego stwarzające potencjalne zagrożenie w ruchu drogowym.

• Działania lub brak działania, którego następstwem jest wykroczenie stwarzające potencjalne zagrożenie.

Wykroczenia zawarte w wykazie cennika mandatów (Dz. U. 208), szczególnie w poz. I i II AB.

II-3. Wykroczenie poważne.

Zachowanie, efektem którego, jest wykroczenie stwarzające prawdopodobieństwo zagrożenia lub oczywiste zagrożenie w ruchu drogowym.

Nieprzestrzeganie zasady - zachowania szczególnej ostrożności.

Nie respektowanie znaków drogowych naruszające normy bezwzględnie obowiązujące i niedopuszczające możliwości innego zachowania, niż to które wynika ze znaków - znaki zakazu, nakazu.

Nie przestrzeganie przepisów ruchu drogowego, które ze względu na swój charakter podlegają bezwzględnemu przestrzeganiu.

Wykroczenia zawarte w cenniku mandatów (Dz. U. nr 208), szczególnie w poz. II C, D, F, G.

Występujące w definicjach pojęcia wymagają uszczegółowienia, dotyczy to: prawdopodobieństwo stworzenia zagrożenia

- potencjalne zagrożenie
- bezpośrednie zagrożenie
- nie panowanie nad pojazdem
- interwencja egzaminatora

Prawdopodobieństwo stworzenia zagrożenia.

Obejmuje zachowanie oraz wykroczenie następstwem którego niemożliwe byłoby uniknięcie wypadku drogowego, gdyby zaistnieli inni użytkownicy dróg mający zgodnie z przepisami pierwszeństwa przejazdu.

Potencjalne zagrożenie.

Zagrożenie spowodowane niewłaściwym przygotowaniem pojazdu do jazdy na drogach publicznych (lusterka, światła), nie przestrzeganiem zasad zachowania ostrożności, ograniczonego zachowania (odległość od pojazdu, niewłaściwe upewnienie się).

Bezpośrednie zagrożenie.

Zdarzenie lub wykroczenie, skutkiem którego - gdyby nie interwencja egzaminatora - zaistniałby wypadek drogowy lub kolizja w ruchu drogowym. Zagrożenie zdrowia lub prawdopodobieństwo uszkodzenia sprzętu w odniesieniu do placu manewrowego.

Nie panowanie nad pojazdem.

Sytuacja, w której kierujący pojazdem stwarza bezpośrednie zagrożenie spowodowane brakiem umiejętności, brakiem świadomości czy stresem.

Jednocześnie brak oznak podejmowanego działania w celu uniknięcia zagrożenia przez zmianę toru jazdy czy hamowania. Przykładem na panowanie nad pojazdem na placu manewrowym jest wyjechanie poza obszar stanowiska, uderzenie w tyczki, nie zatrzymując się na polecenie egzaminatora.

Klasycznym przykładem na panowanie jest nagły wjazd na pas ruchu o kierunku przeciwnym na prostej, przy skręcie, najechanie na krawężnik, chodnik czy wysepkę.

Interwencja egzaminatora.

Zdecydowana reakcja egzaminatora (złapanie za koło kierownicy, naciśnięcie na pedał hamulca lub okrzyk "stop" w sytuacji braku reakcji zdającego na: sygnały drogowe lub zaistniałe zagrożenia.

W następnym numerze "Egzaminatora" przedstawione zostaną przykłady ustalania w oparciu o powyższą metodykę kryteriów oceny egzaminu, hamowania awaryjnego, sprzęgania i rozsprzęgania.

c.d.n.

W następnym numerze m.in.

- Podsumowanie 2-letniego okresu pracy stowarzyszenia.
- Prezentacja nowych Członków Rady Głównej.
- Główne kierunki działań Stowarzyszenia na najbliższą kadencję.
- Tezy do zmian rozporządzenia MI w zakresie szkolenia i egzaminowania.

Władze Stowarzyszenia w przededniu kolejnych wyborów.



Władze Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

RADA GŁÓWNA

Władysław Drozd	Zielona Góra
Jan Gurazda	Wałbrzych
Henryk Radomski	Olsztyn
Andrzej Kawczyński	Łódź
Stanisław Nowak	Lublin
Lesław Wiażewicz	Szczecin
Kazimierz Kisielewski	Olsztyn
Wojciech Kaczmarek	Gdańsk
Łucjan Górski	Wrocław
Stefan Łukawski	Suwałki

PREZYDIUM RADY GŁÓWNEJ

Władysław Drozd	Prezes Rady Głównej
Henryk Radomski	I z-ca Prezesa RG
Jan Gurazda	II z-ca Prezesa RG
Wojciech Kaczmarek	III z-ca Prezesa RG
Kazimierz Kisielewski	Sekretarz RG
Lesław Wiażewicz	Skarbnik RG

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA

Jan Goethe	Przewodniczący	Jelenia Góra
Kazimierz Łaszczyński	Z-ca Przewod.	Gdańsk
Kazimierz Szpilczyński	Sekretarz	Legnica
Jerzy Szymeczko	Członek	Toruń
Edward Kasprzyk	Członek	Bielsko-Biała

SĄD KOLEŻEŃSKI

Bernard Mikos	Przewodniczący	Wrocław
Stanisław Nowak	Z-ca Przewod.	Lublin
Łucjan Górski	Sekretarz	Wrocław
Wiesław Kubajka	Członek	Lublin
Stefan Łukawski	Członek	Suwałki



○ Wykaz Oddziałów Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

15-103, Białystok, ul. I Armii Wojska Polskiego 2	Ryszard Stankiewicz
43-316, Bielsko-Biala, al. Armii Krajowej 220a	Edward Kasprzyk
82-300, Elbląg, ul. Skrzydlata 1	Biedulski Henryk
80-067, Gdańsk, ul. Równa 19/21	Wojciech Kaczmarek
66-400, Gorzów Wlkp., ul. Podmiejska 18	Lech Szczygilewski
40-507, Katowice, ul. Francuska 78	Ryszard Wachowicz
25-420, Kielce, ul. Domaszowska 141b	Tomasz Dziuganowski
30-717, Kraków, ul. Koszykarska 33	Jacek Dyląg
38-400, Krosno, ul. Mięsiowicza 4	Andrzej Zajac
20-218, Lublin, ul. Hutnicza 3	Stanisław Nowak
91-729, Łódź, ul. Smutna 28	Andrzej Kawczyński
33-300, Nowy Sącz, ul. 29 Listopada 10	Jerzy Budacz
10-416, Olsztyn, ul. Towarowa 17	Henryk Radomski
45-233, Opole, ul. Oleska 127	Karol Mrokoń
07-412, Ostrołęka, ul. Rolna 30	
40-507, Plock, ul. Otolińska 25	Grzegorz Michałak
37-700, Przemyśl, ul. Topolowa 7	Jerzy Pomajda
35-501, Rzeszów, al. Wyzwolenia 4	Adam Bałut
08-110, Siedlce, ul. Partyzantów 14	Stefan Kukla
98-200, Sieradz, ul. Warszawska 4	Bogdan Kaczan
96-100, Skierniewice, ul. M.C. Skłodowskiej 92a	Henryk Skrobisz
76-200, Słupsk, ul. Mierosławskiego 10	Manfred Szulc
16-400, Suwałki, ul. Waryńskiego 24	Stefan Łukawski
71-682, Szczecin, ul. Golisza 10	Lesław Wiażewicz
39-400, Tarnobrzeg, ul. Sikorskiego 86a	Paweł Rosik Rosiński
33-104, Tarnów, ul. Okrężna 1	Jan Kornaś
87-100, Toruń, ul. Polna 107/109	Piotr Lica
58-304, Walbrzych, ul. Wysockiego 27	Jan Gurazda
87-800, Włocławek, ul. Zielna 2/4	Marek Ptak
50-507, Wrocław, ul. Ziębicka 34-38	Marian Mostowy
22-400, Zamość, ul. Męczenników Rotundy 2	Jacek Zarębski
65-339, Zielona Góra, ul. Nowa 4b	Roman Uzdziński

● WORD-y, które nie posiadają oddziału.
Koledzy - uzupełniamy białe plamy!