



EGZAMINATOR



nr 1/2005 (3)

Biuletyn

Informacyjno-Szkoleniowy

Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
Kandydatów na Kierowców i Kierowców



Autorzy opracowań:



dr inż. Władysław Drozd



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

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA „O szkoleniu i egzaminowaniu - 150-ki”

W swych wystąpieniach zakomunikowali, że właśnie na naszym spotkaniu rozpoczyna się dyskusja nad zmianami w 150-tce. Dyskusja ma się zakończyć nowym rozporządzeniem, które ma się ukazać 21 lutego 2005 r.

Po dyskusji ustalone zostały zasady tworzenia w/w dokumentu oraz harmonogram prac.

Działając w dobrej wierze i przekonaniu do założonych koncepcji Rada Główna podjęła intensywne prace nad nowym projektem 150-ki. Zgodnie z przyjętym harmonogramem projekty Stowarzyszenia miały być dostarczone do Ministerstwa Infrastruktury w terminie do 10 stycznia 2005 roku.

Bardzo szybko, bo już 22 października 2004 r., otrzymaliśmy kierowane do Prezesa KSE od Pana Dyrektora M. Wrońskiego, ustalające zakres i zasady tworzenia nowego prawa w zakresie szkolenia i egzaminowania, zasady całkowicie różniące się od ustaleń w Szklarskiej Porębie. W związku z powyższą korespondencją, 27.10.2004 r. skierowałem do Pana Dyrektora pismo wskazujące na niezgodność co do ustaleń, jak i do poprawności przyjętej przez Departament procedury działań, deklarując mimo wszystko prace nad rozporządzeniem.

Niezależnie od powyższego Dyrektorzy WORD w dniu 27.10.2004 otrzymali tezy do zmian w podmiotowym rozporządzeniu. Na spotkaniu Dyrektorów, które odbyło się w Łodzi, w którym miałem przyjemność uczestniczyć, pojawiły się nowe aspekty wymagające ustosunkowania się i przedstawienia stanowiska.

W związku z powyższym Rada Główna spotkała się w dniach 2-3 grudnia 2004r. w Krynicy. Na spotkaniu tym przyjęte zostało stanowisko Rady Głównej, co do zasad zmian w rozporządzeniu, dokumentem p.t. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym aspekt szkolenia i egzaminowania” (stanowisko to prezentujemy poniżej). Stanowisko to skierowane zostało m.in. do Pana Wiceministra Ryszarda Krystka. Ponadto powołano zespół oraz koordynatorów i pełnomocników ds. opracowania projektu rozporządzenia.

Przypomnę odpowiedzialnych Kolegów poszczególnych tematów:

- | | | |
|------------------|---|---|
| Jan Gurazda | - | całokształt spraw związanych z rozporządzeniem, |
| Łucjan Górski | - | instrukcja egzaminowania Kat. B i pochodne |
| Lech Łaszczyński | - | odpowiedzialność za Kat. A |
| Henryk Radomski | - | j.w., Kat. D |
| Jacek Dyląg | - | j.w., Kat. C |
| Roman Uździcki | - | egzaminowanie poza obszarem zabudowanym |
| Władysław Drozd | - | metodyka przeprowadzania egzaminów praktycznych |

Zgodnie z przyjętym harmonogramem w dniach 7-8.01.2005 r. we Wrocławiu odbyło się kolejne spotkanie Rady Głównej w celu analizy przygotowanych materiałów i przekazanych do Ministerstwa Infrastruktury. W spotkaniu uczestniczył Wiceprzewodniczący Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Pan Janusz Płaneta - Dyrektor WORD Wrocław.

Komplet dokumentów zawierający uwagi do rozporządzenia oraz projekty autorskie koordynatorów i pełnomocników zostało przesłane do Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwie Infrastruktury.

Jakie było nasze zdziwienie, że w rzekomo ostatecznej wersji projektu rozporządzenia, nic, dosłownie nic, nie zostało uwzględnione z przesłanych dokumentów z dnia 3 grudnia 2004r. jaki i wypracowanych we Wrocławiu propozycji.

W związku z taką sytuacją wystosowałem w dniu 11.01.2005 r. pismo protest do Pana Dyrektora Macieja Wrońskiego, pisząc m.in.:

„Z przykrością stwierdzamy, że ze względu na krótki okres wyznaczony na opracowanie w/w rozporządzenia nie doszło do merytorycznej dyskusji zainteresowanych stron wokół tworzonego rozporządzenia. Zamiast solidnej dyskusji powstał wielki szum medialny. Stan taki nie rokuje nic dobrego.”

Jak Koledzy się orientują, termin 21 luty 2005 ukazania się nowej wersji rozporządzenia nie został dotrzymany przez Ministerstwo, prace nad zamianami w rozporządzeniu trwają.

Zgodnie z zaproszeniem Dyrektora M. Wrońskiego, kolejne spotkanie dotyczące 150-ki odbyło się 22 stycznia br. Z ramienia Stowarzyszenia w spotkaniu uczestniczył Henryk Radomski.

Według wspólnego odczucia Kolegi H. Radomskiego jak i moim, przyjęta konsekwencja prac nad 150-ką ograniczy się do nowelizacji, już istniejącego rozporządzenia.

W związku z powyższym, środowisko egzaminatorów będzie pracowało nad zmianami, tak na poziomie Ustawy, jak i rozporządzenia zwanego 150-tką.

Prosimy kolegów o dalszy aktywny udział w tworzeniu nowego prawa, przesyłając uwagi do osób odpowiedzialnych za poszczególne tematy projektu Ustawy o kierujących pojazdami oraz nowej wersji rozporządzeniu o szkoleniu i egzaminowaniu.

Z poważaniem

Prezes
Krajowego
Stowarzyszenia
Egzaminatorów

BEZPIECZEŃSTWO W RUCHU DROGOWYM **aspekt szkolenia i egzaminowania**

I. Wprowadzenie - stan bezpieczeństwa drogowego.

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym dotyczy nas wszystkich, tak pieszych jak i zmotoryzowanych, tak uczestników ruchu drogowego jak i statystycznego Polaka.

Problem porządku i bezpieczeństwa na drogach od wielu lat stanowi bardzo poważny aspekt bezpieczeństwa kraju. Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego oceniany liczbą wypadków i rozmiarami ich skutków, kwalifikuje Polskę na jednym z ostatnich miejsc wśród krajów europejskich. W naszym kraju rocznie ma miejsce ok. 60 tys. wypadków drogowych, w których ginie do 6 tys. osób, a dziesięć razy tyle doznaje obrażeń.

W roku 1991 przeżyliśmy (ci co przeżyli) horror - liczba zabitych wyniosła wówczas blisko 8 tys. osób (konkretnie 7901).

Od tego feralnego roku zauważa się minimalną poprawę, ale gdyby uwzględnić tę tendencję, to do roku 2010 zginie blisko 40 tys. osób, a setki tysięcy osób zostanie rannych.

Wypadki drogowe to nie tylko nieszczęście, tragedia rodzin i cierpienie poszkodowanych ale również potężne straty materialne dla rodzin a w konsekwencji dla społeczeństwa.

Szacuje się, że kosztują one Polskie społeczeństwo ponad 12 mld zł rocznie, co stanowi 2,7 % PKB.

Wytworzyła się dość dziwna sytuacja, z jednej strony istnieje przekonanie, że wypadki drogowe dotyczą kogoś innego i nie dopuszczamy myśli, że może nam się to przydarzyć (unikamy informacji o tych tragediach i przechodzimy do porządku dziennego, tzn. wsiadamy do samochodu i o niebezpieczeństwie zapominamy).

Z drugiej strony elity polityczne widzą problem przed wyborami a następnie milkną, często ukrywają przed społeczeństwem główne przyczyny wypadkowości, rzucają społeczeństwu kuriozalne rozwiązanie problemu prędkości w obszarze zabudowanym (dzień/noc 50/60 km/h) uważając, że właśnie w ten sposób rozwiązyany został problem.

W tej chwili nie ma w Polsce takiej epidemii, która by zbierała takie żniwo, tyle ofiar śmiertelnych. Średnio dziennie umiera blisko 18 osób.

Nie ma też sił (partii), które chciałby się z tym problemem zmierzyć.

Przyczyn takiej sytuacji jest wiele.

Pierwsza z nich to ryzyko uzyskania poparcia społecznego dla takiego programu. W społeczeństwie brak świadomości nieszcześć, kosztów jakie niesie ze sobą niebezpieczeństwo na drogach.

Druga to fakt, że na efekty poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym należy poczekać wiele lat.

Trzecia, kto wie czy nie najdokuczliwsza, to brak środków na kompleksowe rozwiązania problemów.

Analizując statystykę wypadków drogowych uzyskujemy uproszczoną informację. Cała odpowiedzialność jest przypisana błędowi człowieka, może nie cała ale blisko 80%.

Na pewno człowiek (kierowca, pieszy) ponosi największą winę. Działanie człowieka jest pochodną wielu uwarunkowań wewnętrznych jak i zewnętrznych. **Najogólniej biorąc gdy oceniamy wypadkowość musimy ocenić funkcjonujący system transportowy od szkolenia kierowców poprzez egzaminowanie, warunki pracy, infrastrukturę drogową, rozwiązania organizacyjne ruchu, stan i wyposażenie samochodu kończąc na działaniach i skutecznym rozwiązywaniu problemu przez rząd i polityków.**

Tworzenie nowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego wymaga weryfikacji dotychczasowych sposobów myślenia i działania na rzecz oceny funkcjonowania całego systemu transportowego.

Tak się składa, że u źródeł tego systemu jest kierowca. Nim ktoś stanie się kierowcą musi przejść szkolenie kursowe, a następnie przejść egzamin państwowy. Należy postawić sobie pytanie czy to fundamentalne zagadnienie jest prawidłowo realizowane w Polsce.

Od blisko 100 lat mamy do czynienia z procedurą przeprowadzania egzaminu kandydatów na kierowców.

II. Zmiany w ostatnich latach w systemie egzaminowania - szkic

Zasady egzaminu co do głównych założeń są te same. Sprawdzenie stopnia opanowania przepisów ruchu drogowego zwane obecnie teorią (test teoretyczny) oraz ocena umiejętności manualnych kierowców pojazdu czyli umiejętność kierowania, zgodnie z obowiązującymi zasadami i przepisami zwany egzaminem praktycznym.

Dokonując analizy, chociażby pobieżnie, można zauważyć zmieniające się formy przeprowadzania egzaminu w ostatnich latach. Zmiany na pewno uzasadnione, ale czy zawsze trafne.

Pamiętajmy, że egzamin komisyjny w końcu lat siedemdziesiątych został

zastąpiony egzaminem jednoosobowym. Rozmowa czyli egzamin komisyjny ze znajomości przepisów ruchu drogowego w systemie z odpowiedzi ustnej został zamieniony na pisemny testowy, a następnie testy pisemne zastąpiono testem przeprowadzanym w systemie komputerowym.

Egzaminy prowadzone były w zasadzie tylko po południu i wszędzie tam gdzie prowadzono kursy, a więc w miasteczkach, miastach powiatowych i wojewódzkich jak również w okolicznych domach wczasowych, szkołach itp.

Egzaminy przeprowadzano na samochodach ośrodków szkoleniowych. Ośrodki szkoleniowe pracowały w zasadzie w systemie szkół niepublicznych.

Egzaminy w imieniu Wojewody przeprowadzali egzaminatorzy zatrudnieni na umowę zlecenie w urzędzie Wojewódzkim.

W chwili obecnej egzaminator to zawód wpisany w rejestr zawodów i zatrudniony na etacie w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

Do roku 2000 nadzór nad szkoleniem kandydatów na kierowców jak i nad egzaminatorami spełniał Wojewoda. W sprawach merytorycznych bardzo często decyzje zapadały na szczeblu Ministerstwa.

Kluczowymi zmianami w systemie szkolenia są umocowania prawne ośrodków szkolenia, które ze szkół niepublicznych przyjęły formę podmiotów gospodarczych.

Egzaminy jako działalność budżetowa Wojewody w oparciu o rachunek specjalny, zastąpiono Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego czyli WORD-ami podlegającymi zarządom wojewódzkim z dopisem: "nadzór nad egzaminem pełni Wojewoda". W okresie przejściowym ośrodki egzaminowania były podmiotami gospodarczymi, do których Wojewoda kierował egzaminatorów na egzamin. W tym okresie wprowadzono też w systemie egzaminów plac manewrowy.

Natomiast w bardzo małym stopniu zmienił się system wyłaniania, szkolenia i egzaminowania egzaminatorów, jak również przepisy w zakresie podstawowych badań lekarskich.

Wraz z powołaniem WORD-ów tj. od 1998 roku, zaniechano przestrzegania przepisów dotyczących liczby osób zapisanych na egzamin do jednego egzaminatora w ciągu jednego dnia.

W roku bieżącym dokonana została kolejna zmiana polegająca m.in. na podwyższeniu obowiązkowej liczby godzin w procesie szkolenia z 20 na 30 na kat. B.

III. Wpływ dokonanych zmian na poziom szkolenia i egzaminowania

Prowadzone przez wiele lat zmiany w zasadzie były konieczne. Dobrze jednak zastanowić się czy zmieniając zasady organizacji systemu szkolenia i egzaminowania, jak i wprowadzając nowe formy egzaminowania nie zatraciliśmy wielu sprawdzonych i efektywnych zasad szkolenia i egzaminowania i nie zastąpiono ich nowymi i nie zawsze trafnymi rozwiązaniami.

Egzamin komisyjny stosowany jeszcze w latach sześćdziesiątych charakteryzował się tym, że kandydat na kierowcę zdawał go ustnie przed komisją. Forma ta bezdyskusyjnie dawała większą gwarancję znajomości prawa ruchu drogowego wraz z interpretacją zachowań i zasad.

Wprowadzenie sprawdzianów testowych uzasadnione z punktu widzenia zdolności „przerobowej”, stworzono w formie testowej, a następnie dokonano przejścia na system komputerowy egzaminowania, jest to tylko namiastką rzeczywistej oceny znajomości prawa o ruchu drogowym.

Problem ten należy poddać ponownemu przeanalizowaniu i wypracowaniu nowych skutecznych form wymuszających rzeczywiste przyswajanie sobie przepisów ruchu drogowego, a nie zaliczenie egzaminu.

Dokonywane zmiany w systemie prowadzenia egzaminu praktycznego kandydatów na kierowców budzą największe kontrowersje.

Kontrowersje te odradzają się i nasilają w zależności kto je wprowadza czy pisze i jaki chce uzyskać efekt.

W chwili obecnej znikły już protesty przeniesienia egzaminów do dużych ośrodków miejskich, pogodzono się z tą sytuacją, a może lepiej uświadomiono sobie konieczność takiej decyzji. (Co to za kierowca, który dojechał do dużego miasta, zostawiał samochód i dalej korzystał z komunikacji miejskiej, bo bał się jeździć, bo nie umiał np. zaparkować.)

Od czasu do czasu pojawia się problem przeprowadzania egzaminów na pojazdach ośrodków szkoleniowych. W chwili obecnej prawo nie pozwala na taką sytuację.

Prawo można zmienić. Pamiętać jednak należy dlaczego wcześniej zrezygnowano z egzaminowania na pojazdach ośrodków szkoleniowych.

Podobna sytuacja dotyczy udziału instruktora w czasie egzaminu. Warto się zastanowić dlaczego 15 lat temu odstąpiono od tych procedur.

Niech odzwierciedleniem tego będzie fragment komentarza zamieszczonego wówczas w prasie: „**aby podnieść poziom przyszłych kierowców, zmniejszyć wypadkowość, przeciwdziałać korupcji, aby zapewnić bezpieczeństwo zdającym i egzaminatorom, należy niezwłocznie odstąpić od egzaminowania na samochodach ośrodków szkolenia. Te które są podstawiane to bardzo często po prostu ruiny. Również należy wyprowadzić instruktorów z samochodów w czasie egzaminów, gdyż zachowanie instruktorów uniemożliwia bardzo często przeprowadzenie egzaminu, stwarza sytuacje konfliktogenne i sprzyja wyzwalaniu korupcji.**”

To właśnie ten argument „uczestnictwo instruktora w czasie egzaminu” i wynikająca z powyższego patologia, była bezpośrednią przyczyną zmian w zapisach prawnych.

Jeżeli po tylu latach wraca ten problem, to znaczy, że mamy bardzo krótką pamięć lub komuś zależy na konfliktowaniu środowiska, tworzeniu szumu medialnego.

Niezależnie od powyższego środowisko egzaminatorów jest otwarte na zgłaszane postulaty w zakresie możliwości uwiarygodnienia podejmowanych decyzji przez egzaminatorów.

Najdziwniejsze w tym wszystkim jest to, że takie zmiany proponuje Ministerstwo Infrastruktury. To samo Ministerstwo, które 15 lat temu występując pod inną nazwą uzdrawiało system szkolenia i egzaminowania, któremu przyświecało piękne hasło: „ład, porządek, uczciwość i bezpieczeństwo w ruchu drogowym.”

W analizie wpływu zmian zachodzących w procesie szkolenia i egzaminowania kierowców, a więc i na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, istotne znaczenie mają zmiany ustrojowe, dla potrzeb opracowania nazwijmy je systemowe, dotyczące zarówno ośrodków szkoleniowych jak i forma prawna ośrodków egzaminowania.

Z punktu widzenia praktycznego największy wpływ na funkcjonowanie szkół

nauki jazdy, w konsekwencji na poziom kształcenia miało przyporządkowanie szkołom ustawowej działalności gospodarczej.

Ustawa odebrała ośrodkom status szkół niepublicznych, uznając je podmiotem gospodarczym.

Przed ośrodkiem szkolenia kierowców stanęły wszystkie problemy, przed którymi stoi podmiot gospodarzy w gospodarce rynkowej. (Konkurencja, zysk upadłość czy bankructwo).

Wolny rynek miał uzdrowić ośrodki i podnieść poziom szkolenia - stało się odwrotnie.

Największym błędem tej decyzji było zaprzepaszczenie możliwości oddziaływania systemowego na setki tysięcy osób w zakresie świadomości zagrożenia zdrowia i życia w ruchu drogowym, jak również brak nadzoru pedagogicznego nad tysiącami szkół szkolących kierowców.

Wolny rynek to jedna z form pozyskiwania pieniędzy. Wolny rynek w kontekście tysięcy zabitych osób, również kilkadziesiąt tysięcy rannych to poważny dylemat. **Zmiana statusu ośrodków szkolenia na szkoły niepubliczne czy też wprowadzenie nadzoru kuratorskiego to niektóre z czynników czy decyzji które poprawiłyby tą sytuację. To jest problem do rozwiązania, tego nie wolno przemilczeć, zaniechać.**

Kolejna decyzja systemowa, która miała wpływ na obecną sytuację to dokonane, mniej więcej w tym samym okresie, tj. blisko 14 lat temu zmiany strukturalne i systemowe w egzaminowaniu.

Powstały ośrodki egzaminowania w miastach wojewódzkich. Ośrodki te były podmiotami gospodarczymi (spółki prawa handlowego, zakłady budżetowe), które zabezpieczały bazę egzaminacyjną. Egzaminatorzy natomiast jako pracownicy Wojewody, niezależni od dyrekcji ośrodków egzaminowania w imieniu Wojewody egzaminowali kandydatów na kierowców. Egzaminator był urzędnikiem, osobą publiczną, niezależną, niezawisłą i nie powiązaną z działalnością gospodarczą ośrodków egzaminowania.

W celu właściwej oceny zdającego, jak również zapewnienia egzaminatorów w ocenie zdolności percepcji jak i sprawności psychofizycznych, liczba osób przypisana egzaminatorowi w jednym dniu była ściśle określona i nie mogła być większa niż dziesięć osób. Było to gwarancją o charakterze prawnym, zapewniającą egzaminatorowi komfort a jednocześnie obligująca go do gruntownej oceny przygotowania kandydata na kierowcę.

Z chwilą powołania Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego 1998 rok

najpierw o statusie państwowej osoby prawnej, a następnie wojewódzkiej osoby prawnej na własnym „garnuszku”, egzaminator stał się nieodzownym ogniwem w systemie, ze wszystkimi zaletami, ale również i ze wszystkim wadami tego rozwiązania. Egzaminator formalnie, niezależny, w rzeczywistości, pracuje w systemie dualizmu zależności i w warunkach coraz mniejszej niezawisłości i niezależności.

Nie wchodząc w szczegóły zasady powyższe, tak w zakresie standaryzacji egzaminowania jak również statutu w systemie WORD-ów wymagają głębokiego przeanalizowania dla dobra Wojewódzkich Ośrodków egzaminowania, dla dobra osób egzaminowanych, jak również dla dobra egzaminatorów.

W powstałych Ośrodkach Egzaminowania jak również i późniejszych WORD-ach wprowadzony został dwuetapowy system przeprowadzania egzaminu w warunkach placu manewrowego oraz w ruchu miejskim.

Największe niezadowolenie w chwili obecnej skupione jest na egzaminie na tzw. placu manewrowym.

Uważamy, że słusznie i to, z wielu przyczyn. W kryteriach oceny egzaminu właściwie nie stosuje się hierarchizacji błędów i wykroczeń. Nadrzędnym celem stało się uczenie pod „fijkę”, jaką stały się pacholki, wycieraczki, „dzyndzle” to po prostu parodia.

W trakcie realizacji zadań na placu manewrowym nie przestrzega się obowiązujących zasad: upewnienie się przy cofaniu, obserwacja pola w kierunku jazdy, itp. Najważniejsze stały się: linia, tyczka, której w normalnych warunkach nigdy nie ma.

Drugą stroną medalu jest plac jako jedna z form w systemie egzaminowania. Kraje w Unii Europejskiej coraz bardziej starają się przenieść niektóre elementy egzaminu na placu. Zrobiła to Portugalia, Belgia. Marzy się innym krajom, ale uwarunkowania finansowe i poniesione nakłady odstraszały od podjęcia takich decyzji.

Jeśli już coś mamy - place, to zastanówmy się jak je efektywnie wykorzystać.

Konkludując „plac” i jego rolę należy zmienić, ale zlikwidować nie wolno, wyrzucić w błoto blisko 100 milionów złotych zainwestowanych w przygotowanie placów. Placom należy nadać rzeczywiste warunki wykonywania manewrów i zadań. Należy bardzo dokładnie zastanowić się nad konsekwencjami w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym w miastach, gdzie odbywają się egzaminy i rozpocznie się na zatłoczonych

ulicach parkowanie ok. 60 tys. samochodów z ośrodków szkolenia i egzaminowania.

Dyrektywy Unii Europejskiej zobowiązują do realizacji tych zadań. Przyszły system egzaminowania ma zapewnić kontrole nad ich realizacją. Zejście z placu nie oznacza, że realizacji tych zadań nie będzie. Tak przed szkołami, jak i ośrodkami egzaminowania stoi poważny dylemat. Wspólnie, bez „mitów” należy rozwiązać ten problem.

Do zagadnień systemowych należy zaliczyć również problem nadzoru tak nad ośrodkiem szkolenia kierowców jak i nad Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego.

Nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców przejął Starosta. Skuteczność tego nadzoru jest ograniczona i obejmuje tylko sferę formalno-prawną. Brak nadzoru metodyczno-dydaktycznego jak i merytorycznego. Zabrakło narzędzi kontrolnych, bardzo często odpowiedniej kadry, a przede wszystkim świadomości o wielkiej odpowiedzialności za poziom szkolenia, w konsekwencji za nieszczęścia na naszych drogach.

Problem nadzoru nad szkoleniem kierowców w systemie wolnego rynku musi stać się priorytetem w działaniach legislacyjnych.

Dwu władza w systemie nadzoru nad egzaminatorami pośrednio i nad Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego to kolejny dylemat systemowy.

Wojewódzkie Ośrodki w zamierzeniach miały być centrami wszelkich działań organizacyjnych i nadzorujących nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Z tych pięknych zamierzeń zostało niewiele. Egzaminatorzy, którzy mieli być liderami w tych działaniach, stali się „wyrobnikami”.

Istniejący dualizm w systemie nadzoru egzaminatorów jak również brak standaryzacji procesów egzaminacyjnych, tak w zakresie form jak i liczby egzaminów w ciągu dnia to problemy rzutujące na jakość przeprowadzanych egzaminów a w konsekwencji skutkującym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Oddzielnym zagadnieniem jest problem szkolenia i egzaminowania kandydatów na egzaminatorów oraz proces samokształcenia egzaminatorów jak również doksztalcania obligatoryjnego, realizowanego przez Wojewódzkie ośrodki Ruchu Drogowego. Obydwa zagadnienia wymagają nowej jakości. Anachroniczny system nie inspirował do rozwoju, nie sprzyjał do stosowania ujednoliconych kryteriów ocen, nie stwarzał mechanizmu do samokształcenia i przeciwdziałaniu syndromowi wypalenia się zawodowego.

W tym wszystkim zabrakło również systemu pozwalającego na awans zawodowy egzaminatorów, a więc kolejnych przesłanek do jego rozwoju. Podnoszenie kwalifikacji poprzez zdobywanie kolejnych uprawnień w zakresie egzaminowania nie zawsze przekłada się na aspekty rozwoju egzaminatorów jak również obecnie na gratyfikację wynikającą z taryfikatora. Przy braku odpowiednich zasad zmian w opłatach za egzaminy stawia Dyrektorów WORD w sytuacji trudnego wyboru, gdzie szukać oszczędności w procesie dynamicznego wzrostu kosztów utrzymania WORD-u.

Te nieprawidłowości przekładają się na sylwetkę egzaminatora w odbiorze zewnętrznym, nie sprzyjają na kreowanie autorytetu zawodowego.

Zmiany w tym zakresie zgłaszane do Ministerstwa Infrastruktury nie znajdują zrozumienia. Upór w lansowaniu dotychczasowych zasad szkolenia i doksztalcania egzaminatorów jest zaskakujący. To dziwne, że środowisko egzaminatorów stawia przed sobą poprzeczkę wyżej niż administracja.

Dla dobra środowiska, dla dobra ogólnie pojętego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zmiany w zakresie ogólnie pojętego szkolenia egzaminatorów stały się koniecznością.

Zmiany te muszą być rozpatrywane całościowo poprzedzone dokładną analizą zakończoną tezami, będącymi punktem wyjścia do wszelkich zmian, a w szczególności dotyczące zmian systemowych.

Próby zmian traktowanych wybiórczo przynoszą najczęściej mierne efekty. Przykładem takich zmian jest nowelizacja 150-ki, polegająca min. na zwiększaniu obowiązkowej liczby godzin szkolenia kandydatów na kierowców w zakresie praktycznej nauki jazdy z 20 na 30 w kat. B.

Poważnie wzrosły koszty szkolenia, a efekt jest mierny. Wzrost zdolności zdawalności o nieco więcej niż jeden procent przy takich kosztach społecznych trudno uznać ten fakt za trafną decyzję.

Dobrze jest w tym miejscu zauważyć, że w oparciu o wcześniejsze zasady tzn. przy obowiązkowych 20 godzinach praktycznej nauki jazdy ośrodek (instruktorzy) uzyskiwali zdawalność sięgającą 60%.

Uwzględniając fakt, że po trzykrotnym nie zdanym egzaminie zdający zobowiązany jest wykupić kolejne 5 godzin nauki jazdy, staliśmy się krajem w Europie o największej liczbie godzin obowiązujących do zrealizowania w procesie praktycznego kształcenia kierowców.

Zgodnie ze statutem ośrodków szkolenia, świadczą one usługi. Za niewłaściwe wykonanie usługi czyli za niewłaściwe przygotowanie kandydata na kierowcę, dostają premie - kolejne obligatoryjne 5 godzin. Taka kuriozalna sytuacja może mieć miejsce tylko w Polsce.

Oddzielnym zagadnieniem w procedurze zdobywania prawa jazdy są badania lekarskie, szczególnie badania podstawowe. Badanie te nie uwzględniają całokształtu wymagań wynikających z sylwetki przyszłego kierowcy, w konsekwencji sprzyjają zwiększeniu zagrożenia na drogach publicznych. Badania te nie mogą być zastępowane przez lansowane przez niektóre środowiska badania psychofizyczne.

Ten zarys analizy sytuacji szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców pokazuje jak wiele jest do uporządkowania, naprawienia i zmian w tym zakresie.

Statystyki podają, że jedną z przyczyn wypadków na drodze, jest niewłaściwe przygotowanie kierowców w procesie szkolenia, dodajmy i egzaminowania. Udział ten mieści się w granicach 15-20 %.

Wysiłek zainteresowanych stron uczestniczących w poprawie szkolenia i egzaminowania wymaga oprócz dobrej woli determinację w działaniach zmierzających do przełamania partykularnych interesów, działań lobbingsowych działań i gestów pozorowanych, pamiętając że życie ludzkie i zdrowie jest ponad wszystko.

Realizując ten moralny obowiązek nie zapominajmy o wadach i przypadłościach dotychczas powstającego i funkcjonującego prawa.

Twórzmy czytelne i jednoznaczne zapisy prawne, dbajmy o poprawność merytorycznych zapisów, pamiętajmy o kosztach społecznych i skutkach dokonywanych zmian. Likwidujemy wszystko to co sprzyja patologii środowiska. Pamiętając o dniu dzisiejszym patrzymy w przyszłość.

Dokonując zmian musimy pamiętać o bardzo trudnej, często niewdzięcznej roli instruktorów i egzaminatorów. Powstające normy prawne nie mogą zmierzać do dyskryminowania tych zawodów, ale wręcz przeciwnie, do podniesienia ich autorytetu.

PODSUMOWANIE

W oparciu o przeprowadzoną skrótową analizę można postawić tezy do dalszej dyskusji.

Unikanie wielu niewygodnych dla którejś ze stron tematów, to brak odpowiedzialności, to zaprzeczenie dobrej woli.

Nie należy bać się dyskusji nad zmianami systemowymi, jeśli nie można ich zmienić to należy zweryfikować i zmodernizować dla ogólnopolskiej poprawy systemu transportu, a więc bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Problemy, które w oparciu o przedstawiony zarys analizy w zakresie kształcenia kierowców powinny być uwzględnione w procesie tworzenia nowego porządku prawnego i nowych wyzwań w zakresie bezpieczeństwa na drogach publicznych, mogą posłużyć do postawienia następujących tez do dalszych szczegółowych prac.

W zakresie szkolenia:

- **ponownie rozważenie statusu ośrodków**
- **analiza systemu nadzoru nad ośrodkami**
- **tworzenie nowej sylwetki absolwenta kursów kandydatów na kierowców, w tym:**
 - **zmiany programów nauczania**
 - **zmiany w zakresie podstawowych badań lekarskich**
 - **standaryzacja szkoleń**
 - **monitoring szkół i instruktorów.**

W zakresie egzaminowania:

- **ponowna analiza struktury Wojewódzkich Ośrodków Egzaminowania**
- **zmiany w systemie egzaminowania, w tym:**
 - **zmiany w systemie egzaminów testowych**
 - **zmiany zasad przeprowadzania egzaminów praktycznych z uwzględnieniem gradacji wykroczeń i błędów**
 - **standaryzacja procesów egzaminowania, w tym obciążeń egzaminatorów.**

Niezależnie od powyższego pełnej analizie należy poddać system szkolenia i instruktorów i egzaminatorów jak również szkolenia kierowców z zakresu udzielania „pierwszej pomocy”.

Dokonywane zmiany, tworzone nowe mechanizmy i zasady powinny sprzyjać, poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przeciwdziałać

zjawiskom patologii w środowiskach i tworzeniu niepotrzebnych kosztów w procesie szkoleń i egzaminów oraz uwzględniać obowiązujące dyrektywy Unii Europejskiej.

Problem nowego spojrzenia na sylwetkę kierowcy, ze szczególnym uwzględnieniem zmian w systemie egzaminowania, stał się jednym z tematów odbywającej się w Warszawie konferencji CIECA. Mimo, że wypadkowość w krajach dawnej UE jest dużo mniejsza niż w Polsce to przedstawiciele Unii wskazywali na potrzebę systematycznych analiz wszystkich uwarunkowań wpływających na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Takie systemowe spojrzenie potrzebne jest więc również w naszym kraju.

WARUNKI PRACY EGZAMINATORÓW.

Wprowadzenie.

Jednym z najważniejszych zagadnień stojących przed Krajowym Stowarzyszeniem Egzaminatorów jest problem warunków pracy egzaminatora.

Problem warunków pracy jest wielowątkowy i interdyscyplinarny. Bardzo często płynące do Rady Głównej sygnały są przeciwstawne. Przykładem takiej sytuacji jest skrócenie wieku emerytalnego egzaminatora, z drugiej strony nieograniczona możliwość egzaminowania po ukończeniu 65 roku życia.

Podobnie trudno pogodzić oczekiwania Dyrektorów WORD w stosunku do ilości realizowanych egzaminów w ciągu dnia w stosunku do możliwości ich realizacji przez egzaminatora.

Problemem samym w sobie jest zagadnienie samowypalania się zawodowego egzaminatorów, a więc brak mechanizmów i warunków do samoedukacji.

Oddzielnym tematem wymagającym rozwiązania jest brak mechanizmów awansu zawodowego.

Oddzielne zagadnienia związane z warunkami pracy to sprawy o charakterze socjalnym, zdrowotnym, jak i odpowiedzialności prawnej i materialnej egzaminatora.

Egzaminator to zawód podwyższonego ryzyka. Ryzyko to dotyczy nie tylko odpowiedzialności cywilnej ale również ryzyka utraty zdrowia i prawdopodobieństwa chorób zawodowych, itp.

Rada Główna doskonale zdaje sobie sprawę z tej zawilej, prawnie nie opisanej sytuacji zawodu egzaminatora.

Wychodząc naprzeciw tym wyzwaniom na Pierwszym Zjeździe Oddziałów w Lublinie 5-7 grudnia 1998 r. powołany został zespół do spraw warunków pracy. Zespołowi przewodniczy Kolega Henryk Radomski. Problem warunków pracy został poruszony również w Stanowiskach przedstawianych w Ministerstwie Infrastruktury w dniu 3 grudnia 2004 r.

Przedstawiony poniżej artykuł Kolegi Romana Uździckiego Prezesa Oddziału Stowarzyszenia w Zielonej Górze jest początkiem debaty nad tym trudnym ale koniecznym do rozwiązania zagadnieniem.

Do debaty tej zapraszamy Kolegów skupionych w KSE, jak również w Związkach Zawodowych funkcjonujących w WORD-ach oczekując na artykuły.

Z poważaniem

*Prezes
Krajowego
Stowarzyszenia
Egzaminatorów*

POMIĘDZY WYMAGANIAMII stawianymi egzaminatorom a oczekiwaniami pracodawców

Wprowadzenie

Na przełomie wieków XIX i XX świat zachłysnął się możliwościami motoryzacji. Pierwsza dekada XX wieku to okres lawinowo wzrastającej produkcji samochodów. Więcej samochodów a więc rozwój zmasowanej turystyki. Ludzie na przestrzeni dziesięcioleci przemieszczają się coraz więcej i coraz szybciej.

Niestety, nieuniknionym następstwem rozwoju motoryzacji były i są nadal wypadki drogowe.

Należy zauważyć, że przy analizie powstawania wypadków drogowych już wcześniej zwrócono uwagę na to, że spośród czterech czynników generujących wypadki drogowe, jakimi są ^[1]:

- człowiek,
- pojazd,
- droga,
- organizacja ruchu na tej drodze,

to człowiek stanowi najsłabsze ogniwo.

Uświadomienie tego stanu rzeczy pozwala spojrzeć z nieco innej perspektywy na wymagania stawiane egzaminatorom w kontekście swoistego „przełożenia” tych wymogów na kandydatów na kierowców. Już w 1922 roku w rozporządzeniu o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych po raz pierwszy w ustawodawstwie polskim ujęto przepisy dotyczące kierowców pojazdów mechanicznych ^[3]. Ustawa regulowała również warunki uzyskiwania pozwoleń do kierowania pojazdem i stanowiła, że „do samodzielnego prowadzenia pojazdów mechanicznych na drogach publicznych mogą być dopuszczone tylko te osoby, które uzyskały na to pozwolenie Urzędu Wojewódzkiego (Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych), w obrębie którego znajduje się miejsce ich zamieszkania lub miejsce, gdzie uczyły

się prowadzenie pojazdów. Pozwolenie (...) może być wydane kandydatom na podstawie wykazanych przy egzaminie zdolności prowadzenia pojazdu mechanicznego”^[2].

Otrzymane pozwolenie na prawo kierowania określonym rodzajem pojazdów mechanicznych na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej ważne było do końca roku, w którym zostało wydane.

Przy egzaminie kandydat musiał się wykazać:

- znajomością ustawowych przepisów porządkowych na drogach publicznych, oraz rozporządzeń policyjnych ważnych dla kierowców pojazdów mechanicznych,
- znajomością sposobów przechowywania i obchodzenia się z benzyną i innymi materiałami spalinowymi,
- znajomością konstrukcji maszynowej pojazdów obranego rodzaju, oraz
- praktycznym wyrobieniem do kierowania pojazdem przy jeździe próbnej.

Pomiędzy wymaganiami a oczekiwaniami

Po ponad 80 latach charakter pracy egzaminatora, jego zaangażowanie, umiejętności interpersonalne i codzienna troska tak o kandydatów na kierowców, jak i szeroko rozumiane bezpieczeństwo (swoje i innych) stanowią nadal duże obciążenie tak fizyczne, jak i psychiczne.

Egzaminator swoim zachowaniem nieustannie oscyluje pomiędzy bliskością i serdecznością dla osób składających egzamin a dystansem, bez którego dobre wypełnienie roli egzaminatora nie byłoby możliwe.

Oceniając całość teraźniejszych działań egzaminatora należy wziąć pod uwagę fakt, że w stosunku do tej grupy zawodowej istnieją z jednej strony bardzo duże oczekiwania społeczne, z drugiej zaś oczekiwania pracodawców, które naruszają z trudem zdobytą

równowagę pomiędzy indywidualnymi celami zawodowymi egzaminatorów a celami instytucji, jaką jest WORD.

Punktem wyjścia do niniejszych rozważań są koncepcje traktujące prowadzenie pojazdu, jako umiejętność społeczną. Tym samym, jednym z naczelných zadań nakładanych na egzaminatorów jest możliwość stwierdzania czy kandydat na kierowcę może być zaliczony do specyficznej społeczności kierowców, a więc do grupy, do której chce należeć.

Celem niniejszego opracowania jest próba odpowiedzi na dwa istotne pytania:

1. Czy wymagania stawiane egzaminatorom są zbieżne z wymaganiami stawianymi przez pracodawców?
2. Czy wymagania stawiane przez pracodawców są zbieżne z wymaganiami rynku?

Poszukiwanie odpowiedzi na postawione pytania mają związek z wnikliwą obserwacją mechanizmów rządzących sposobami wykonywania tego zawodu, a zachowaniami poszczególnych egzaminatorów, pracodawców (dyrektorów) a wymaganiami rynku.

Wymagania stawiane egzaminatorom wynikają ze specyfiki wykonywanego zawodu. Określa się, że egzaminatora powinna cechować^[3]:

1. Umiejętność komunikacji interpersonalnej, na którą składa się:
 - umiejętność nawiązywania kontaktu z ludźmi,
 - umiejętność postępowania z ludźmi; życzliwość, zaufanie, takt,
 - umiejętność i gotowość do współdziałania w zadaniowej sytuacji społecznej.
2. Umiejętność precyzyjnego i jasnego wysławiania się oraz wydawania poleceń i uzasadniania formułowanych ocen.

3. Wytrzymałość na długotrwały wysiłek intelektualny i fizyczny:
 - zdolność do długotrwałej koncentracji uwagi,
 - utrzymywanie przez dłuższy czas zdolności do prawidłowego spostrzegania i myślenia.
4. Umiejętności pracy w szybkim tempie, w tym szybki refleks.
5. Łatwość przerzucania się z jednej sytuacji (czynności) na drugą, umiejętność dostosowania się do sytuacji i zadania.
6. Wytrwałość i cierpliwość.
7. Umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji.
8. Odporność emocjonalna, odporność na stres.
9. Zdolność do samokontroli.
10. Samodzielność.
11. Odpowiedzialność.
12. Poziom intelektualny umożliwiający ustawiczną edukację i gotowość do stałego podnoszenia kwalifikacji.
13. Dojrzałość społeczna, w tym w szczególności system wartości, akceptacja norm społecznych gwarantująca poczucie odpowiedzialności, obiektywność, odporność na sytuacje nacisku społecznego.

Są to wymogi ujęte w kategoriach emocjonalnych i intelektualnych, ale ponieważ działania egzaminatora są nierozzerwalnie związane z funkcją kwalifikacyjną w stosunku do kandydatów na kierowców, jak i samych kierujących, sylwetkę egzaminatora należy wzbogacić również o wszystkie cechy psychofizyczne dobrego kierowcy^[4].

Wymagania stawiane egzaminatorom w celu realizacji zadań wynikających z wykonywania czynności kontrolno - sprawdzających wynikają ponadto bezpośrednio z zapisów zawartych w instrukcji egzaminowania^[5]. W instrukcji tej ujęte są wszelkie wymogi, które przekładane są na ocenę czynności realizowanych przez kandydata na kierowcę zarówno na placu manewrowym, jak i w ruchu drogowym.

Przestrzeganie tych wymogów przez egzaminatorów w wielu przypadkach może budzić kontrowersje i rodzić niestety konflikty pomiędzy nim a pracodawcą.

Pracodawca egzaminatora dyrektor - to *menager*, organizator pracy egzaminatora a jednocześnie kontroler jego pracy. Ustawodawca (Minister właściwy ds. transportu) wyznaczył takie właśnie miejsce dla pracodawcy. Miejsce, w którym dyrektor lub wyznaczony przez niego pracownik może uczestniczyć w egzaminie realizowanym przez egzaminatora, natomiast nie może wpływać na jego przebieg, nie może zmienić jego wyniku ani go anulować.

Są pracodawcy, którzy ubolewają nad tym faktem, że niestety nie mają wystarczających kwalifikacji do oceny merytorycznych działań egzaminatora oraz kompetencji do zmiany jego decyzji. Ubolewają również nad faktem, że nie mogą też odpowiadać na skargi dotyczące przebiegu egzaminu, wnoszone przez osoby egzaminowane w przypadku, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie, że egzamin odbywa się niezgodnie z instrukcją. Zgodnie z wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego, wyrok w załączeniu na stronie 25-26 ***„prawidłowość zachowania się egzaminowanego w czasie egzaminu praktycznego określić może jedynie egzaminator, który jest jedyną osobą kompetentną do ustalenia wyniku egzaminu”***^[6]. Tego typu zapisy chronią neutralność i bezstronność egzaminatora. Jednakże sposób zatrudnienia i podległość pracownicza może w niektórych sytuacjach zakłócać poprawność tej neutralności. Stąd ogromna rola pracodawców w celu zapewnienia takich warunków pracy, aby egzaminator mógł bez dodatkowych obciążeń psychicznych realizować cele wyznaczone mu drogą rozporządzenia.

Z niepokojem można zaobserwować zjawisko wskazujące, że w ramach wykonywania podstawowych czynności, tj. egzaminowania, jako podstawę działalności WORDów przyjęto założenie, że egzaminowanie jest typową działalnością komercyjną (zarobkową). Egzaminator - jako człowiek, jego bezpieczeństwo, zdolność percepcji oraz staranność

w realizacji funkcji kontrolnej schodzi na dalszy plan. Liczy się „przerób”. „Przerób” WORDu, jako instytucji i „przerób osób” w przeliczeniu na jednego egzaminatora. Statystyki „efektywności” wykorzystania egzaminatora stanowią podstawę dyskusji na temat „władzy” nad egzaminatorem.

Rodzący się wewnętrzny bunt przeciwko takim celom realizowanym przez pracodawców rodzi u egzaminatorów masę frustracji, niechęci do wykonywania tego zawodu i prowadzi do syndromu wypalenia zawodowego^[7].

W wielu jednak przypadkach istnieje zbieżność pomiędzy wymaganiami stawianymi egzaminatorom a tymi, które określone są przez pracodawców. Wzajemne relacje pomiędzy pracownikiem a pracodawcą realizowane są wtedy na płaszczyźnie wzajemnego poszanowania, rozumienia swoich celów oraz wypełniania misji. W tych wzajemnych stosunkach zależy bardzo wiele od pracodawcy, od jego pojmowania kwestii egzaminowania i rozumienia specyfiki zawodu egzaminatora.

Dyrektor to także organizator i aktywny kontroler stopnia zadowolenia społeczności wyrażającej wolę poddania się egzaminowi. Miernik stopnia zadowolenia z obsługi (bez względu na wynik egzaminu) kandydatów na kierowców ma swoiste „przełożenie” na administracyjnie podległych pracowników. Zaznaczyć przy tym należy, że wzajemne stosunki pracodawca – pracownik przekładają się na relacje pracownik (egzaminator, obsługa) kandydat.

Pracodawca ma niełatwą rolę do spełnienia. Rozpatrując zagadnienie pod kątem spełniania zadań kontrolnych oscyluje on pomiędzy egzaminatorami a szeroko pojętym rynkiem. Rynek przeważnie reaguje negatywnie na wszelkie działania sprawdzające. Wszędzie tam, gdzie występuje niezadowolenie społeczne pracodawcy, jako pierwsi narażeni są na publiczne piętnowanie działań niezadowolonych, skarżących osób. Rynek, głównie z powodu biedy reaguje negatywnie na kosztowny poprawkowy egzamin wnikliwie nie analizując przyczyn niepowodzeń na egzaminie. Jako argumenty

podaje się głównie: nadmierny stres, zły egzaminator, zły samochód. Niestety, dopiero pod koniec zestawienia plasuje się niedostateczne przygotowanie. Nie sposób nie zwrócić uwagi na fakt, że egzamin na prawo jazdy nie jest egzaminem łatwym zaś konsekwencje niewłaściwego nauczania mogą być tragiczne. Rynek w wyniku zewnętrznego nacisku oczekuje od pracodawców takiego oddziaływania na egzaminatorów, ażeby większa ilość osób otrzymała ocenę pozytywną nawet pomimo nie spełniania kryteriów bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Takie autogenne działanie prowadzić może jedynie do destrukcji własnego organizmu, własnej społeczności. Niechybnie na zgubę.

Podsumowanie

Refleksje, które zostały zaprezentowane w niniejszym opracowaniu wskazują na potrzebę gruntownej analizy tego problemu i niewątpliwie podjęcia stosownych badań. Przybliżenie podejmowanej tematyki pozwala na całościowe patrzeć na elementy wpływające na poprawę bezpieczeństwa na drodze. Tym bardziej, że jeden z programów wspólnotowych UE *European Road Safety Action Plan* zakłada, że do 2010 roku liczba zabitych w wypadkach drogowych powinna obniżyć się o 50% [8]. Unijni specjaliści już teraz obawiają się, że po rozszerzeniu i zniesieniu granic osiągnięcie tego celu może być zagrożone, bowiem na drogach Unii pojawi się większa liczba kierowców o odmiennych postawach i kulturze zachowania się w ruchu drogowym.

Naczelną zasadą, którą należy kierować się przy podejmowaniu prac zmieniających przepisy normujące szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców powinno być szeroko pojęte bezpieczeństwo. Spełnienie tej zasady wymaga uczciwego szkolenia, rzetelnego i bezstronnie przeprowadzonego egzaminu a od pracodawców egzaminatorów odpowiednich działań i poczucia, że są gospodarzami mającymi wpływ i dbającymi o bezpieczeństwo na drodze.

Od rynku powinno się wymagać, aby ewaluował w kierunku społeczeństwa w pełni świadomego zagrożeń wynikających z niedostatków wiadomości i umiejętności kandydatów na kierowców. Skutkiem tak rozumianych niedostatków może być ogromna skala indywidualnych, społecznych i ekonomicznych strat. Aby tego uniknąć wymagania stawiane egzaminatorom w korelacji z kandydatem powinny ewoluować w kierunku podnoszenia wymagań egzaminacyjnych nie zaś w ich zmniejszaniu lub kolejnym ich eliminowaniu.

Bibliografia

- [1] Bąk J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Warszawa 2003.
- [2] Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. Nr 65 z dnia 16 sierpnia 1922 r., poz. 587).
- [3] Tokarczyk E., *Specyficzne wymagania do wykonywania zawodu: Egzaminator osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Analiza stanowisk pracy i zawodu, [w:] Transport Samochodowy*, Warszawa 2004.
- [4] Rotter T. (red.), *Metodyka psychologicznych badań kierowców wersja znowelizowana*, Warszawa 2003.
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 150, poz.1681).
- [6] Wyrok z dnia 23 czerwca 1994 r. Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie, Ośrodek Zamiejscowy w Poznaniu.
- [7] Uźdicki R., *Wypalenie zawodowe egzaminatorów. Pedagogiczne i psychologiczne aspekty*, *Egzaminator 2004*, nr 1.
- [8] Buttler I., *U progu Unii Europejskiej. Opinie polskich kierowców o najważniejszych problemach bezpieczeństwa ruchu drogowego [w:] Transport Samochodowy*, Warszawa 2003.p



Дата 23 января 1994 г.

Yenda Yenda. ~~WENDEL KOWIENIE~~

Kancelaryj Bed Administracyjny w Warszawie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
Kancelaryj Bed Administracyjny w Warszawie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych
Kancelaryj Bed Administracyjny w Warszawie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych

Wojciech Smoczyk /syr/	Wojciech Smoczyk /syr/
Sylvia Lepalska	Sylvia Lepalska

Jerry Kabeck

po rozpoznaniu w dniu 23 czerwca 1994 r.

na posiedzeniu niniejszym sprawy ze skargi Arkadiusza
Walczyńskiego

na postanowienie egzaminatora wydana w czasie egzaminu
w dniu 30 IV 1993 r. na prawo jazdy w Ośrodku egzaminowania
kierowców "Centrum" w Zielonej Górze

x kufu 30 kufu 1993 r. Nr 669/93

odpisek: **perłanowie**
starego szlache

1-15.20.201 1-16.20.201 1-17.20.201

UZABADRIKKE

Kontrola w Naczelny Sądzie Administracyjnym zgodności z prawem ustawy wyłącznie zgodnie z treścią art. 16 § 2, 104 § 1 i 2 i 196 § 1 kpa - decyzji administracyjnej.

W sprawie przedstawionej przez skarżącego nie wydano żadnego orzeczenia z przede wszystkim dotyczy administracyjnej. Jak to natomiast wynika z akt sprawy, skarżący zdając egzamin na prawo jazdy kat.C w dniu 30.IV.1993 r. w Ośrodku Egzaminowania kierowców "Centrum" w Zielonej Górze nie zdał go w zakresie praktycznym. Na wniosek egzaminowanego wyjaśniono sprawę łącząc z zasięgnięciem opinii Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej i udzielono skarżącemu stosownych odpowiedzi sprawozdających się do tego, że prawidłowo zachowania się egzaminowanego w czasie egzaminu praktycznego określić może wyłącznie egzaminator, który jest jedyną osobą kompetentną do usta-



WYJAŚNIENIA

-2-

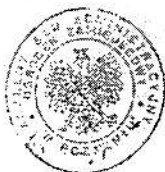
lenia wyniku egzaminu.

Ustalenie stopnia przez egzaminatora nie może być uznane za wydanie przez organ administracyjny decyzji administracyjnej w pojęciu o jakim mowa w cyt. wyżej przepisach. A skoro przepisy dopuszczają wniesienie skargi jedynie na decyzje administracyjne i określają wyraźnie niektóre postanowienia, których w niniejszej sprawie nie wydano skarga podlega odrzuceniu w oparciu o przepis art. 204 § 1 kpa.

/-/J. Małecki
EP

/-/K. Smoczyk

/-/S. Zapalska



Za zgodność
odpisu z oryginałem

Moja elka

Nie wiem jak Was, ale mnie denerwują tak zwane "elki", czyli samochody nauki jazdy. Zwłaszcza gdy się spieszę (zdarza mi się to nadzwyczaj często) a przede mną wlecze się spłoszony kursant. Kiedy nie mogę wyprzedzić, padają bardzo grube słowa. Ostatnio "elek" jest w naszym miastach coraz więcej. Niedawno trafiłem na trzy, które poruszały się w ślimaczym tempie niczym kolumna saperów wioząca niewypał. Jedną udało mi się wyprzedzić, drugą w końcu też, ale kierowca trzeciej tak eksperymentalnie zmieniał biegi i używał hamulca, że zjechałem na bok i postanowiłem poczekać. Kiedy sobie tak na spokojnie o tym pomyślałem doszedłem do wniosku, że się czepiam. Każdy musi przecież jakoś zaczynać. Sam nie byłem lepszy. Kiedy pierwszy raz usiadłem za kierownicą dużego fiata (w czasach PRL-u oczywiście) zamiast ruszyć zrobiłem "żabkę", a instruktor ryczał niczym misjonarz przypiekany na wolnym ogniu przez ludożerców. Później po każdym błędzie, rugał mnie straszliwie. Jakoś go jednak zniosłem. Kiedy doszło do ostatecznej próby, kursanci wypełnili bagażnik fiata flaszками, a instruktor (w tamtych czasach był obecny w czasie egzaminu) odwdzięczał się jak mógł. Jeszcze dziś słyszę jego szept "Kierunkowskaz! Włącz, k...a, kierunkowskaz"

Andrzej Flügel

**Prezydium Rady Głównej
postanowiło utworzyć stronę internetową
dotyczącą naszej działalności.**

**Prosimy o uwagi i wszelkie sugestie,
dotyczące powstającej strony www;
co wg Państwa powinno znaleźć się na tej stronie,
jakie zagadnienia powinny być omawiane
oraz jakie tematy powinny znaleźć się na naszej stronie.**

Wszelkie pomysły prosimy przesyłać na adres:

**email: sukces@sukces.biz.pl
Pani Jolanta Karwowska
tel./fax (068) 453 22 92**

W następnym numerze:

- Wybory nowych władz





Władze Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

RADA GŁÓWNA

Drozd Władysław
Dyląg Jacek
Gurazda Jerzy
Kasprzyk Edward
Kawczyński Andrzej
Łaszczyński Lech
Łukawski Stefan
Michalak Grzegorz
Próchniak Andrzej
Radomski Henryk
Szymański Ireneusz
Wachowicz Ryszard
Wiażewicz Lesław

Zielona Góra
Kraków
Wałbrzych
Bielsko-Biała
Łódź
Gdańsk
Suwałki
Płock
Przemyśl
Olsztyn
Wrocław
Katowice
Szczecin

PREZYDIUM RADY GŁÓWNEJ

Władysław Drozd
Henryk Radomski
Jan Gurazda
Michalak Grzegorz
Ireneusz Szymański
Lesław Wiażewski

Prezes Rady Głównej
I z-ca Prezesa RG
II z-ca Prezesa RG
III z-ca Prezesa RG
Sekretarz RG
Skarbnik RG

GŁÓWNA KOMISJA REWIZYJNA

Jan Goetze
Jerzy Budacz
Krzysztof Janowski
Henryk Biedulski
Adam Bałut

Przewodniczący
Z-ca Przewod.
Sekretarz
Członek
Członek

Jelenia Góra
Nowy Sącz
Białystok
Elbląg
Rzeszów

SĄD KOLEŻEŃSKI

Eligiusz Woźniakowski
Wiesław Kubajka
Karol Mrokoń
Henryk Wróblewski
Jan Kornaś

Przewodniczący
Z-ca Przewod.
Sekretarz
Członek
Członek

Zielona Góra
Lublin
Opole
Łomża
Tarnów



○ Wykaz Oddziałów Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

15-103, Białystok, ul. I Armii Wojska Polskiego 2
 43-316, Bielsko-Biala, Al. Armii Krajowej 220a
 82-300, Elbląg, ul. Skrzydlata 1
 80-067, Gdańsk, ul. Równa 19/21
 66-400, Gorzów Wlkp., ul. Podmiejska 18
 25-420, Kielce, ul. Domaszowska 141b
 38-400, Krosno, ul. Mięśowicza 4
 64-100, Leszno, ul. Opalińskich 10
 20-218, Lublin, ul. Hutnicza 3
 18-400, Łomża, ul. Zjazd 21
 91-729, Łódź, ul. Smutna 28
 33-300, Nowy Sącz, ul. 29 Listopada 10
 10-416, Olsztyn, ul. Towarowa 17
 45-233, Opole, ul. Oleska 127
 07-412, Ostrołęka, ul. Rolna 30
 40-507, Płock, ul. Otolńska 25
 37-700, Przemyśl, ul. Topolowa 7
 35-501, Rzeszów, Al. Wyzwolenia 4
 08-110, Siedlce, ul. Partyzantów 14
 98-200, Sieradz, ul. 3-go Maja
 96-100, Skierniewice, ul. M.C. Skłodowskiej 92a
 76-200, Słupsk, ul. Mierosławskiego 10
 16-400, Suwałki, ul. Waryńskiego 24
 71-682, Szczecin, ul. Golisza 10
 39-400, Tarnobrzeg, ul. Sikorskiego 86a
 33-104, Tarnów, ul. Okrężna 1
 87-100, Toruń, ul. Polna 107/109
 58-304, Wałbrzych, ul. Wysockiego 27
 87-800, Włocławek, ul. Zielna 2/4
 50-507, Wrocław, ul. Ziębicka 34-38
 22-400, Zamość, ul. Męczenników Rotundy 2
 65-339, Zielona Góra, ul. Nowa 4b

Ryszard Stankiewicz
 Edward Kasprzyk
 Biedulski Henryk
 Wojciech Kaczmarek
 Lech Szczygielski
 Tomasz Dziuganowski
 Andrzej Zająć
 Roman Ereś
 Artur Baszaszkiewicz
 Jan Liberacki
 Andrzej Kawczyński
 Jerzy Budacz
 Kazimierz Kisielewski
 Karol Mrokoń

Grzegorz Michalak
 Jerzy Pomajda
 Adam Bałut
 Stefan Kukla
 Lucjan Baranowicz
 Henryk Skrobisz
 Manfred Szulc
 Stefan Łukawski
 Ryszard Prawacki
 Paweł Rosik Rosiński
 Jan Kornaś
 Piotr Lica
 Jan Gurazda
 Marek Ptak
 Marian Mostowy
 Jacek Zarębski
 Roman Uzdicki

WORD-y, które nie posiadają oddziału.

Koledzy - uzupełniamy białe plamy!