



# EGZAMINATOR



nr 2/2006 (7)



# Biuletyn

## Informacyjno-Szkoleniowy

Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów  
Kandydatów na Kierowców i Kierowców

Autorzy opracowań:



dr inż.  
Władysław Drozd



mgr inż.  
Ryszard Prawucki



mgr inż.  
Tomasz Dziuganowski



W dniach 6-8 kwietnia 2006 r. w Aleksandrowie Łódzkim odbyło się spotkanie egzaminatorów poświęcone ujednoliceniu kryteriów egzaminowania oraz specyfice zawodu egzaminatora.

### **KSE Rada Główna**

10-416 Olsztyn, ul. Towarowa 17

### **KSE Biuro Zamiejscowe**

65-001 Zielona Góra, ul. Liliowa 25A, tel. 0 68 327 90 20

Prezes - tel. 0-602 651 827

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

[www.egzaminator.pl](http://www.egzaminator.pl)

e-mail: [egzaminator@egzaminator.pl](mailto:egzaminator@egzaminator.pl)

W dniach 6-8 kwietnia br. w Aleksandrowie Łódzkim odbyło się spotkanie egzaminatorów przy współudziale przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD oraz Instytutu Transportu Samochodowego.

Głównym celem spotkania było ujednolicenie kryteriów egzaminowania w kontekście nowej ustawy przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy obowiązującej od 1 stycznia br.

Na spotkaniu egzaminatorzy zgłosili postulaty pod adresem Ministerstwa Infrastruktury oraz przeprowadzili dyskusję co do ich interpretacji.

W wyniku dyskusji wypracowano stanowiska w stosunku do zgłoszonych pytań i wniosków i przedstawiono je pismem z dnia 24.04 br. do Ministerstw w celu uzyskania opinii co do poprawności zasad postępowania przyjętych przez egzaminatorów.

W dniu 13 lipca 2006 r. Departament Dróg i Transportu Drogowego pismem TD-4p-076-31/06 zajął oficjalne stanowisko.

**W tej sytuacji opracowanie pt. "Instrukcja egzaminowania a rzeczywistość - ocena nowych zasad egzaminowania" (str. 13-18) uwzględniające uwagi zawarte w podmiotowym piśmie a podpisanym przez Z-cę Dyrektora Departamentu Dróg i Transportu Drogowego Andrzeja Bogdanowicza staje się obowiązującym prawem.**

## Pismo do Pana Macieja Wrońskiego

Zielona Góra, dn. 24.04.2006 r.

Pan Maciej Wroński  
Dyrektor  
Departament Transportu  
Drogowego i Dróg

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów w ramach swych działań statutowych podjęło próbę ujednolicenia zasad kryteriów egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.

W ramach tych działań zorganizowane zostało w dniu 6-8 kwietnia 2006 r. seminarium w Aleksandrowie Łódzkim.

Efektem spotkania było zgłoszenie wielu postulatów i pytań pod adresem Ministerstwa w celu uzyskania jednoznacznych zasad postępowania w procesie przeprowadzania egzaminów. Zestaw tych problemów w formie pytań wraz z propozycją interpretacji przesyłamy w załączeniu.

Zwracamy się do Pana Dyrektora o zajęcie stanowiska i o konsultację ze Stowarzyszeniem nadając zgłoszonym postulatom odpowiednią formę prawną.

Na wyżej wymienionym spotkaniu zgłoszonych zostało również wiele postulatów wskazujących na zapisy w rozporządzeniu z dnia 27 października 2005 r. obarczonych formalnymi błędami jak i niezyciowymi zapisami tak dla zdającego jak i dla Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego a w sposób szczególnie obniżające autorytet zawodu egzaminatora.

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o podjęcie niezwłocznych działań w celu usunięcia tych kontrowersyjnych zapisów w obowiązującym zarządzeniu.

W załączeniu  
postulaty z seminarium w celu zaopiniowania

Z poważaniem  
dr inż. Władysław Drozd  
Prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

## Instrukcja egzaminowania a rzeczywistość - ocena nowych zasad egzaminowania

**CEL:** Opracowania ujednoliconych kryteriów /zasad/ przeprowadzania egzaminów praktycznych kandydatów na kierowców i kierowców.

### SPOSÓB REALIZACJI:

- 1/ **Wprowadzenie:**  
Proces szkolenia i egzaminowania - warunki i tryb uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi.  
Warunki i tryb przeprowadzania egzaminów państwowych dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub podlegających kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji;
- 2/ Uwagi, przemyślenia, interpretacje i wątpliwości zgłoszone przez egzaminatorów - wstępna analiza i ocena zgłoszonych uwag;

Dnia 27 października 2005 r. Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. W uzasadnieniu podano, że ministerstwo m.in. w ten sposób realizuje przyjęty przez Radę Ministrów program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT 2000 oraz założenia Rządowej Strategii Antykorupcyjnej. Uzasadniano również, że wprowadzane zmiany wynikały także z zaleceń protokołu pokontrolnego Najwyższej Izby Kontroli.

#### Główne zmiany w procesie szkolenia i egzaminowania to m.in.:

1. w zakresie egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii „B” przeniesienie wykonania zadań parkowania z placu manewrowego do ruchu drogowego,
2. wprowadzenie obowiązku rejestracji przebiegu egzaminu praktycznego na prawo jazdy w zakresie kategorii „B” prawa jazdy w formie nagrania audio i wideo,
3. wprowadzenie obowiązku przydzielenia osobie szkolonej tzw. „instruktora prowadzącego”

Ślusznie uznając, że najważniejszą częścią szkolenia, a później egzaminowania, jest nauczanie i sprawdzanie posiadanych wiadomości, umiejętności i zachowań osoby egzaminowanej w realnym ruchu drogowym, postanowiono, że egzamin praktyczny na prawo jazdy

kategorii „B”, będzie przeprowadzany na placu manewrowym obejmując wyłącznie sprawdzenie umiejętności poruszania się pojazdem (jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu oraz ruszanie na wzniesieniu). Natomiast w ruchu drogowym ma odbywać się sprawdzanie umiejętności bezpiecznego i przyjaznego zachowania się w nim, obejmujące także umiejętność parkowania. Tym samym autor rozporządzenia wyraźnie określił główny cel procesu egzaminowania. Celowo egzaminowanie nazywam „procesem”, bo często o tym się zapomina, albo wręcz nie rozumie się jego istoty.

Minister w uzasadnieniu, podaje również, że przepisy rozporządzenia w zakresie swojej regulacji wdrażają (implementują) postanowienia załącznika nr 2 dyrektywy Rady UE nr 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy z późniejszymi zmianami. Jest to bardzo sprytny i wygodny zapis, służący wielokrotnie jako argument obronny przed krytyką niepopularnych uregulowań prawnych.

Rozporządzenie powstawało w straszliwych „męczarniach”, często wręcz towarzyszyły procesowi jego powstawania wręcz żenujące „zagrywki i przepychanki”, co musiało odbić się na jego jakości. Niestety, taka jest nasza mentalność, słabość, widzenie tylko własnych interesów, wszechobecna arogancja i cwaniactwo.

Nie chcę rozwijać tego tematu, geneza powstania rozporządzenia jest już historią i niech tak pozostanie. Szkoda tylko, że straciliśmy na tym wszyscy, wszyscy bez wyjątku, a najwięcej tzw. „bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Efekt teraz jest taki, że zaledwie po kilku miesiącach funkcjonowania nowych uregulowań, wiele z nich trzeba zmienić albo co najmniej zmodyfikować.

**Jakby na to nie patrzeć, to rozporządzenie w sprawie szkolenia i egzaminowania jest obowiązującym prawem. Etap dyskusji już minął, teraz jest etap jego realizacji.**

My, jako egzaminatorzy musimy w sposób najlepszy, zgodnie z najlepszą wiedzą i doświadczeniem, stosować normy prawne zawarte w rozporządzeniu w codziennym naszym praktycznym działaniu. Musimy to robić dobrze, i nie dlatego, że jesteśmy ciągle „oceniani” przez osoby egzaminowane, ale dlatego, że jesteśmy egzaminatorami państwowymi, ktoś nam zaufał, a my zapewniliśmy, że dajemy rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków. Musimy się szanować, jeżeli chcemy być szanowani, musimy szanować również innych.

**Egzaminator to autorytet, ekspert, pedagog, psycholog i wreszcie urzędnik państwowy.**

Zobowiązany jest do:

- rzetelnego i bezstronnego wykonywania powierzonych zadań,
- godnego zachowania w czasie wykonywania obowiązków,
- rozwijania wiedzy zawodowej i podnoszenia kwalifikacji.

### Indywidualny charakter pracy egzaminatora wymaga:

- wysokich kwalifikacji merytorycznych oraz w zakresie kierowania pojazdem,
- odpowiedzialności i uczciwości,
- sumienności i dokładności,
- umiejętności współdziałania z innymi,
- dużej odporności emocjonalnej,
- empatii, tolerancji i szacunku dla innych,
- cierpliwości, życzliwości i wytrwałości,
- umiejętności organizowania i planowania własnej pracy oraz zarządzania własnym rozwojem.

### Ocena sylwetki egzaminatora obejmuje:

- przygotowanie merytoryczno- kompetencyjne,
- przygotowanie administracyjne,
- przygotowanie metodyczne,
- zorganizowanie,
- kultura osobista,
- inicjatywność i innowacyjność,
- zaangażowanie i elastyczność w działaniu,
- wygląd zewnętrzny.

### **Klamrą spinającą i decydującą o sylwetce egzaminatora jest jego OSOBOWOŚĆ!**

W największym skrócie jest to zdolność likwidacji stresu, stworzenie przyjaznej atmosfery oraz dbałość o wytworzenie u zdających uczucia woli obiektywizmu oceny oraz wagi podejmowanej decyzji.

### Ocena osobowości egzaminatora obejmuje:

- schematyzm działań,
- pochopność w sądach,
- lekceważący stosunek,
- złośliwość,
- wyszukiwanie błędów,
- brak konsekwencji w wymaganiach,
- dyktatorstwo,
- nadmierne imponowanie wiedzą,
- przyjazna atmosfera i rozładowanie stresów,
- tworzenie atmosfery uczciwości i obiektywizmu.

Reasumując, należy podkreślić, że wymagania w stosunku do egzaminatora są bardzo duże, i dobrze, bo to on ocenia posiadane przez

kandydata na kierowcę umiejętności kierowania pojazdem w normalnym ruchu drogowym, przede wszystkim pod kątem kierowania pojazdem w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nie narażający kogokolwiek na szkodę.

Podkreślić należy, że prawidłowość zachowania się osoby egzaminowanej w czasie egzaminu praktycznego określić może **wyłącznie egzaminator**. Ponosi on pełną i samodzielnie odpowiedzialność moralną. Obejmuje ona stronę etyczną i odpowiedzialność za podjętą decyzję.

W razie jakichkolwiek wątpliwości zawsze należy i warto stosować maksymę prawa rzymskiego przy podejmowaniu decyzji: **indubio pro reo**.

Pamiętać musimy bowiem, że przepisy art.113 prd niezwykle rygorystycznie traktują naruszenie przez egzaminatora zasad egzaminowania określonych mocą rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania.

Przez określenie „naruszenie zasad egzaminowania” należy rozumieć przede wszystkim brak obiektywizmu i bezstronności mające bezpośredni wpływ na wynik egzaminu, uchybienie godności tej instytucji, niedopełnienie podstawowych czynności formalnych przed rozpoczęciem egzaminu.

Zrozumiałym jest, że Państwa Członkowskie Unii Europejskiej, w tym również Polska, podejmują niezbędne kroki w celu upewnienia się, że ubiegający się o prawo jazdy posiadają wiedzę i umiejętności, a ich zachowanie świadczy o umiejętności jazdy.

Ważną rolę w tych działaniach muszą spełniać egzaminatorzy, czyli my.

Żeby móc właściwie wypełniać powierzone nam zadania musi być spełnionych wiele warunków, ale głównie musimy mieć do dyspozycji dobre, jasne, czytelne i zrozumiałe prawo.

Inaczej trudno będzie, a wręcz będzie niemożliwe, zapewnienie właściwego i spójnego w całym Kraju systemu egzaminowania i stosowania kryteriów oceny umiejętności i zachowań podczas egzaminu.

Niestety, wydaje się, że w takiej niekorzystnej sytuacji właśnie się znajdujemy. Świadczą o tym wątpliwości i pytania pojawiające się w realizacji procesu egzaminowania po 10 stycznia b.r. Świadczy o tym materiał zebrany w tej sprawie w związku z naszym spotkaniem.

Egzaminujący muszą uzyskać przeszkolenie i odpowiedź na nurtujące ich wątpliwości, aby móc właściwie oceniać zdolność do bezpiecznego prowadzenia pojazdu przez osoby ubiegające się o prawo jazdy.

W tym celu głównie jest zorganizowane nasze spotkanie z inicjatywy branżowych Stowarzyszeń. **Nie możemy wyjechać stąd z niczym.** Nasze spotkanie musi dać odpowiedź na wątpliwości, musimy przyjąć jednolity pogląd na proces egzaminowania i w miarę możliwości ujednolicić sposób realizacji samego egzaminowania.

Problemów naszych nikt za nas nie załatwi, nie łudźmy się. Sami musimy, przy całym ograniczeniu naszych możliwości, stworzyć mechanizmy konsultacji, wymiany poglądów i wypracowywania jednolitych standardów egzaminowania.

Ministerstwo przecież zrobiło już swoje, a wykonawcy niech sobie jakoś radzą.

Wydaje się, że jedyną w tej chwili organizacją, która może zrobić dużo dobrego dla naszego środowiska w tym temacie jest nasze Stowarzyszenie. Należy docenić obecne przedsięwzięcie, choć nieco chyba spóźnione.

Musimy wiedzieć jak egzaminować, co jest w egzaminowaniu ważne, a co najważniejsze.

Musimy działać zgodnie z obowiązującym prawem, ale również ze zdrowym rozsądkiem i w sposób przyjazny w stosunku do naszych klientów, przyszłych kierowców.

Unikniemy wtedy śmieszności, drwin, zrobimy znaczący krok w kierunku wzrostu naszego autorytetu. Osoby trzecie najczęściej wypowiadające się na temat naszej pracy, oceniające nas, nie wiedzą albo nie chcą wiedzieć, że nie zawsze my ponosimy winę za istniejący stan rzeczy, że pracujemy w oparciu o złe i niejednoznaczne prawo, itd., itp.

Nie oznacza to jednak, że w tym całym „bałaganie” nie ma naszej bezpośredniej winy, winy egzaminatorów, naszego wydziwiania, braku zrozumienia istoty egzaminowania, nieodpowiedzialności w postępowaniu, braku logicznego myślenia i umiejętności zdroworozsądkowego podejścia do niektórych pseudo problemów.

Nie ma, bo nie może być, dla takich postaw i takiego działania żadnego usprawiedliwienia.

Przytaczam pytania i wątpliwości jakie wpłynęły z niektórych ośrodków egzaminowania.

Przytaczam je w nadesłanym brzmieniu albo nieznacznie tylko zmienione bądź uzupełnione.

Liczę, że przedstawiciel Ministerstwa Transportu i Budownictwa, Pan Tomasz Piętka, bardzo przyjazny i przychylny zresztą do naszego środowiska, zechce udzielić odpowiedzi na pytania i jednoznacznie przedstawi nam pogląd i stanowisko ministerstwa w sprawach budzących wątpliwości i sprawiających kłopoty interpretacyjne.

Na bazie odpowiedzi i dyskusji, która z pewnością będzie miała miejsce, zostaną opracowane wyczerpujące odpowiedzi na pytania.

Jest nam to potrzebne do poprawy jakości naszej odpowiedzialnej pracy, do osiągnięcia z niej pełnej satysfakcji i uznania u innych, a przede

wszystkim do wzrostu jej efektywności na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

### **Pytania i wątpliwości:**

#### **1. Jak należy traktować brak umiejętności otwarcia pokrywy silnika? Czy jest to błąd w wykonaniu pierwszego zadania?**

- Zadanie 1 obejmuje m.in. wykonanie czynności mających na celu sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Formalnie można by uznać, że jeżeli osoba egzaminowana, nie potrafi podnieść maski samochodu, to nie jest w stanie wykonać tego zadania. Należy jednak zastanowić się, czy takie formalne podejście do sprawy jest zasadne, czy kłopoty z podniesieniem pokrywy silnika w samochodzie powinny być przesłanką do robienia problemu, denerwowania siebie i osoby egzaminowanej, do stwarzania trudnej sytuacji, do wystawienia oceny negatywnej. Brak tych umiejętności często nie jest zawinione przez osobę egzaminowaną, co oczywiście nie powinno być usprawiedliwieniem dla niej. Życzliwość egzaminatora w tym zakresie nie może być odebrana jako złagodzenie wymogów egzaminacyjnych, ale jako przejaw właściwego zrozumienia zasad i celów egzaminowania.

#### **2. Czy w ramach wykonania pierwszego zadania egzaminacyjnego w zakresie sprawdzenia stanu technicznego, egzaminator powinien pytać każdego zdającego o wszystkie elementy wymienione w kryteriach wykonania zadania 1 pkt.1, w tym o wszystkie światła, jakie występują w samochodzie? Czy też powinien zrobić to wybiórczo?**

- W instrukcji egzaminowania są wymienione czynności wchodzące w zakres przygotowania i kontroli technicznej pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu.

Z przepisu wynika, że osoba egzaminowana musi zaprezentować swoje umiejętności w pełnym zakresie, nie tylko wybiórczo, jak jest w dyrektywie Rady w sprawie praw jazdy.

W przypadku świateł wydaje się, że głównie należy sprawdzać umiejętność nie tyle sprawdzania działania, ile włączania poszczególnych świateł i kontroli ich działania przy pomocy urządzeń kontrolnych. Brak tych umiejętności ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku kandydatów na kierowców i to warto przede wszystkim sprawdzić.

#### **3. Czy brak umiejętności wskazania choćby jednego z elementów mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest podstawą do uznania, że zadanie zostało wykonane nieprawidłowo?**

- Tak, tak to należy uznać w świetle obowiązującej instrukcji egzaminowania. Przy ocenie tego zadania decydująca winna jednak być mądrość egzaminatora, ocena wnikliwa, a decyzja wyważona, wynikająca z pełnej oceny wiedzy osoby egzaminowanej.

**4. Czy brak umiejętności sprawdzenia drugiego elementu należy uznać za drugą nieprawidłową próbę wykonania zadania? Czy też za drugą nieprawidłowo wykonaną próbę można uznać tylko drugą nieprawidłową lub brak odpowiedzi na pytanie stawiane już wcześniej?**

- Brak umiejętności wskazania drugiego elementu jest w tym wypadku drugim błędem.

**5. Czy brak umiejętności wykonania jednej z ostatnich czynności zadania pierwszego, np. błąd przy ruszaniu samochodem, powoduje konieczność powtórzenia całego zadania od początku, czyli od sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu?**

- Zadanie pierwsze podzielone jest na siedem podpunktów. Jeżeli osoba nie wykona jednego zadania wchodzącego w skład podpunktów należy uznać, że całe zadanie jest błędnie wykonane. Jednak należy przyjąć, że przy powtarzaniu zadania, osoba egzaminowana powtarza tylko elementy ujęte w danym podpunkcie zadania, w tym przypadku „płynne ruszenie”.

**6. Czy podczas wykonania 2 zadania egzaminacyjnego, nieprawidłowa pozycja kierującego już na początku jazdy do tyłu lub nie zachowania płynności jazdy, powinno skutkować przerwaniem próby i wykonaniem drugiej próby od początku, czyli od jazdy do przodu?**

- Tak. Błąd w trakcie wykonywania zadania drugiego, nie powodujący przerwania egzaminu, powoduje konieczność wykonania tego zadania od początku, czyli od jazdy do przodu z pozycji początkowej.

**7. Czy możliwe jest, po stwierdzeniu błędu podczas początkowej jazdy do tyłu w pierwszej próbie, uznanie prawidłowej jazdy do przodu i po powrocie do pola zatrzymania na końcu pasa ruchu, wykonanie drugiej próby polegające tylko na jeździe do tyłu?**

- Nie. Zadanie polega na jeździe pasem ruchu do przodu i tyłu, a więc nie można go podzielić na dwa podzadania. Zadanie należy powtórzyć z pozycji początkowej dla tego zadania

**8. Czy najechanie na linię podczas jazdy pasem ruchu jest błędem?**

- Zgodnie z instrukcją przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy, dla kategorii B, B1, C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E i D1+E najechanie na linię wyznaczającą pas ruchu podczas wykonywania zadania drugiego, nie jest błędem.

**9. Czy potrącenie pachołka stojącego na linii, mimo, że koła nie przejechały linii ani nawet jej nie najechały, należy uznać za błąd wskazujący na możliwość stworzenia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym?**

- Każde potrącenie pachołka jest równoznaczne z najechaniem na niego. Oznacza to, że w takim przypadku należy egzamin przerwać.

**10. Czy zatrzymanie samochodu w polu zatrzymania w pozycji, gdy którekolwiek koło znajduje się na jednej z linii bocznych stanowiska należy uznać za błąd w wykonaniu zadania, gdyż pojazd nie jest w polu zatrzymania? Czy też jest to, w myśl zasady, że można najechać linie boczne pasa ruchu, prawidłowe wykonanie zadania?**

- Zatrzymanie pojazdu w przypadku kategorii B i B1, winno nastąpić przed końcem i początkiem pasa ruchu, w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu, całym jego obrysem. Wymiary pola mierzy się pomiędzy wewnętrznym obrysem linii. Oznacza to, że zatrzymanie pojazdu, gdy koło znajduje się na linii, jest błędem i zadanie należy powtórzyć.

**11. Czy najechanie na pachołek podczas przejazdu pomiędzy stanowiskami lub podczas przygotowania do wykonania drugiej próby należy w myśl § 29 ust. 4 pkt.3 traktować jako zachowanie świadczące o możliwości stworzenia zagrożenia w ruchu drogowym?**

- To zależy. Egzaminator musi ocenić dane zdarzenie i zachowanie osoby egzaminowanej. Instrukcja egzaminowania nie może takich sytuacji rozstrzygać jednoznacznie. Jeżeli potrącenie pachołka lub najechanie na niego nastąpiło podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego, to sytuacja jest jednoznaczna, egzamin jest przerywany. Podobnie, jeżeli osoba egzaminowana, podczas manewrowania między kolejnymi zadaniami, utraci panowanie nad pojazdem i spowoduje lub mogłaby spowodować zagrożenie dla innych uczestników ruchu, to egzamin należy przerwać.

Oznacza to bowiem, że osoba egzaminowana nie panuje w wystarczającym stopniu nad pojazdem w trakcie egzaminu praktycznego na placu manewrowym. Zdarzenie takie nie powinno mieć miejsca pomiędzy pierwszym, a drugim wykonaniem tego samego zadania. W takiej sytuacji, najlepiej jak egzaminator sam przemieszcza pojazd na pozycję początkową,

albo robi to osoba egzaminowana pod jego nadzorem lub z jego pomocą. Jest to działanie logiczne, przyjazne dla osoby egzaminowanej i usprawniające egzamin, nie stanowiące przy tym naruszenia zasad egzaminowania.

**12. Czy przepis § 29 ust. 4 ma zastosowanie przy wykonaniu zdań egzaminacyjnych na placu manewrowym dla wszystkich kategorii prawa jazdy i dla wszystkich zadań?**

- Przepis ma zastosowanie wyłącznie do kategorii B i B1. Do pozostałych kategorii stosuje się przepisy §29 ust.3 pkt 2 i §30 ust.4 rozporządzenia.

**13. Czy brak nagrania z wykonania pierwszego zadania egzaminacyjnego w zakresie "sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego" nie będzie potraktowany jako nie wypełnienie zapisu § 21 i traktowane jako brak nagrania? Kłopoty z nagraniem tej części egzaminu wynikają po pierwsze z założenia, że nagranie uruchamiane będzie poprzez włączenie zapłonu, a wiadomo, że sprawdzenie stanu technicznego odbywa się przed uruchomieniem silnika. Dodatkowo ze względu na umieszczenie mikrofonu i kamery wewnątrz kabiny niemożliwe będzie nagranie dźwięku i obrazu osób przebywających na zewnątrz pojazdu i zasłoniętych przez podniesioną pokrywę silnika.**

- Jak słusznie zauważono, nawet jeżeli kamera będzie włączona w trakcie tej części egzaminu, nie będzie na nagraniu nic widać ani słysać. Nie można więc traktować braku nagrania obrazu i dźwięku jako naruszenie warunków lub zasad przeprowadzania egzaminów.

**14. Z przyczyn bezpieczeństwa i organizacyjnych sprawdzenie, nazwijmy to, stanu technicznego dla kat. „B” prawa jazdy, przeprowadzamy na oddzielnym stanowisku, na takim samym pojeździe egzaminacyjnym jak inne. Proszę o potwierdzenie, że nie jest to złamanie zasad egzaminowania. Podobnie jak przy sprzęganiu przyczepy z pojazdem silnikowym, sprawdzenie świateł zewnętrznych pojazdu przy pomocy egzaminatora jest też możliwe. Proszę również o potwierdzenie.**

- Kontrola techniczna pojazdu oraz sprzęganie i rozprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym może odbywać się na osobnym pojeździe, na wyodrębnionym w tym celu stanowisku.

Sprawdzenie świateł zewnętrznych pojazdu przy pomocy egzaminatora także jest możliwe. Może to usprawnić przebieg egzaminu, a ponadto w przypadku świateł wydaje się, że głównie należy sprawdzać umiejętność

nie tyle sprawdzania działania, ile włączania poszczególnych świateł i kontroli ich działania przy pomocy urządzeń kontrolnych. Brak tych umiejętności ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku kandydatów na kierowców i to warto przede wszystkim sprawdzić.

**15. Jakie decyzje podjąć po przerwaniu egzaminu z powodu awarii urządzenia nagrywającego, gdy w materiale nagrany do chwili awarii zawarta jest sytuacja dająca podstawę do wystawienia oceny negatywnej, a nie będąca podstawą do przerwania egzaminu:**

- kontynuować egzamin do upływu 40 minut?
- wystawić ocenę negatywną bez kontynuacji egzaminu?
- przerwać egzamin i powtórzyć go ze sprawnym urządzeniem od początku?
- przerwać egzamin i po usunięciu awarii lub wymianie samochodu kontynuować go w czasie brakującym do 40 minut?

- Zgodnie z obowiązującymi przepisami, jeżeli stwierdzono awarię urządzenia rejestrującego i przebieg egzaminu nie został z tego powodu zarejestrowany, egzamin należy powtórzyć na koszt ośrodka egzaminowania. Dopuszcza się jego kontynuowanie, po usunięciu awarii lub wymianie samochodu, tylko jeżeli działania te nie miały wpływu na ocenę zachowań i umiejętności osoby egzaminowanej i program egzaminacyjny został zrealizowany, a przerwa w egzaminowaniu była krótka.

**16. Jakie decyzje podjąć po przerwaniu egzaminu z powodu awarii urządzenia nagrywającego, gdy w materiale nagrany do chwili awarii nie było błędów, a jazda w ruchu drogowym trwała tylko około 30 minut: oceniamy dotychczasową jazdę?**

- po naprawie urządzenia nagrywającego lub wymianie samochodu wykonujemy jazdę egzaminacyjną w czasie brakującym do 40 min.?
- po naprawie urządzenia nagrywającego powtarzamy egzamin w pełnym wymiarze co najmniej 40 minut?
- czy powtórzenie egzaminu powinno być zrealizowane w tym samym dniu i przez tego samego egzaminatora, który przerwał egzamin?
- czy powtórzony egzamin w innym dniu powinien prowadzić ten sam egzaminator, który prowadził egzamin przerwany?

- Podobnie jak wyżej. Należy przyjąć, że najlepiej by było, gdyby powtórzenie egzaminu realizowane było w tym samym dniu i przez tego samego egzaminatora.

**17. Czy dwukrotne zgaśnięcie silnika podczas ruszania w ruchu drogowym jest podstawą do oceny negatywnej z egzaminu? Ruszanie w ruchu drogowym nie jest wymienione literalnie w żadnym zadaniu, lecz w "arkuszu przebiegu egzaminu" jest pozycja sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem".**

- W takcie egzaminu w ruchu drogowym należy oceniać między innymi, czy zachowanie osoby egzaminowanej nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Przepisy nie określają, ile razy może zgasnąć silnik podczas egzaminu. Oczywiście najlepiej by było, żeby takich przypadków nie było. Ale przecież mogą się zdarzyć każdemu. To egzaminator musi umieć ocenić, czy nastąpiło to na skutek braku wystarczających umiejętności, czy z innej przyczyny, np. stresu. Musi brać pod uwagę wszystkie okoliczności towarzyszące temu zdarzeniu, w tym również negatywne skutki działania osoby egzaminowanej dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. My egzaminatorzy musimy pamiętać przede wszystkim, że egzaminowanie jest procesem mającym sprawdzić czyichś wiadomości i umiejętności fachowych, skutkującym wydaniem obiektywnej, rzetelnej decyzji, a nie „mechanicznym punktowaniem”. Egzaminator musi zawsze pamiętać, że egzaminowanie i ocena z egzaminu to jego kompetencja i odpowiedzialność.

**18. Czy wjazd na skrzyżowanie od strony znaku "STOP" bez zatrzymania pojazdu, w sytuacji, gdy nie było innych pojazdów, jest podstawą do przerwania egzaminu jako jazda stwarzająca zagrożenie bezpieczeństwa?**

- W takim przypadku należy zastosować przepis ogólny ujęty w § 30 ust.4 pkt 2 rozporządzenia. Niezatrzymanie się przed wjazdem na skrzyżowanie oznaczone znakiem „stop” (B-20) jest wykroczeniem przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji, jest wyrazem nieposłuszeństwa wobec dyrektyw wynikających z roli i znaczenia znaków i sygnałów drogowych określonych ZnSygDR.

Takie zachowanie kierującego jest naganne i zawsze niebezpieczne, świadczące o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Egzaminator musi jednak ocenić, czy osoba egzaminowana popełniła wykroczenie z premedytacją, lekceważąc prawo, czy był to błąd popełniony nieumyślnie, albo wykonanie polecenia zatrzymania pojazdu wynikające ze znaku nakazu było niedbałe, nie do końca prawidłowe. Ocena nie może być pobieżna, a decyzja podjęta pochopnie.

**19. Czy każde niezastosowanie się do sygnału świetlnego (poz. 8 w tabeli nr 12 Załącznika nr 5) np. niezatrzymanie się przed sygnalizatorem nadającym S-2 bez spowodowania zagrożenia lub nieuzasadnione zatrzymanie się przed sygnalizatorem nadającym sygnał zielony musi skutkować przerwaniem egzaminu?**

- odpowiedź jak na pytanie nr 18.

**20. Czy po nieprawidłowym wykonaniu w ruchu drogowym jednego parkowania, np.: równoległego, druga próba musi również dotyczyć takiego samego parkowania, czy też może to być np.: parkowanie prostopadłe, jako, że obydwa występują w tym samym zadaniu egzaminacyjnym?**

- Może to być inny manewr parkowania. Zaleca się, by był to taki sam manewr dla czystości sytuacji, ale nie zawsze przecież będzie to możliwe.

**21. Co w przypadku jeśli kursant dwukrotnie nieprawidłowo zatrzymał pojazd w tzw. wyznaczonym polu zatrzymania? Wynik jest ustalony (negatywny zgodnie z kryterium „podwójne nieprawidłowe wykonanie zadania”), a prowadzić egzamin należy dalej. Oczywiście zgodnie z § 12 ust. 2 Instrukcji należy wykonywać wszystkie zadania. A jeżeli cały pozostały program egzaminacyjny zostanie prawidłowo wykonany? Czy w tej sytuacji należy zmienić wynik ustalony na początku? Czy też poinformować zdającego, że posiada umiejętność jazdy w ruchu drogowym (zgodnie z § 24 ust. 2 pkt 3) ale wynik egzaminu jest negatywny ponieważ na początku dwa razy zatrzymał się poza wyznaczonym polem, lub dwa razy nie potrafił wskazać gdzie i przy użyciu jakich przyrządów sprawdza się olej w silniku).**

- Dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania egzaminacyjnego generuje wynik negatywny z egzaminu praktycznego. Jeżeli nie ma przesłanek do przerwania egzaminu, to może on być kontynuowany w ruchu drogowym. Jednak niezależnie od jego przebiegu, wynik nie może być przez egzaminatora zmieniony, jest ostateczny.

Warto przy tym zauważyć, że egzaminator przeprowadzając taki egzamin, musi mieć świadomość swojej zwiększonej odpowiedzialności za skutki ewentualnych negatywnych zdarzeń drogowych, wynikłych w trakcie jazdy w ruchu drogowym. Wynika to stąd, jak stwierdzono w orzecznictwie sądowym, że egzaminator będący w takiej sytuacji posiadał już wiedzę, że osoba egzaminowana nie posiada jeszcze wystarczających kwalifikacji do uzyskania prawa jazdy. W tej sytuacji jego status ulega zasadniczej zmianie i jest równoznaczny w zasadzie ze statusem instruktora. Dlatego powinien reagować i zachowywać się jak instruktor podczas tej części egzaminu, nazwijmy to umownie edukacyjnej.

**22. Jaka konsekwencja będzie wynikać z nieumiejętność wykonania czynności kontrolnych (chodzi o: sprawdzenie poziomu oleju w silniku, poziomu płynu chłodzącego, poziomu płynu hamulcowego, poziomu płynu w spryskiwaczach oraz sprawdzenie działania sygnału dźwiękowego). Przy dwukrotnym nieprawidłowym wykonaniu „części” zadania pojawi się dylemat opisany wyżej.**

- Niestety, odpowiedź taka sama jak na pytanie nr 21.

**23. § 29 ust. 4 pkt.2 i 3 rozporządzenia. Zapis prowokuje nieporozumienia dotyczące różnicy pomiędzy najechaniem na linię a „przejechaniem przez linię”, lub potrąceniem pachołka a „najechem na niego”?**

- „Przejechanie przez linię” oznacza przejechanie całą powierzchnią opony przez linię / inaczej wyjechanie poza zewnętrzny obrys linii. Powoduje to, że pas ruchu dla kategorii jest właściwie szerokości 3,20 do 3,30 m, w zależności od szerokości linii.

Dla „bliźniaków” będzie to koło wewnętrzne.

- „najechanie na pachołki i tyczki” oznacza zarówno najechanie na nie oraz każde potrącenie.

**24. Kwestia § 25 ust. 1 rozporządzenia. W jaki sposób sprawdzić warunek przystąpienia do egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 90 ust. 1 pkt 5 ustawy („przebywa na terytorium RP przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym...”).**

- Ośrodek egzaminowania, przed wyznaczeniem terminu egzaminu sprawdza złożone dokumenty pod względem kompletności i poprawności wypełnienia oraz weryfikuje je z dokumentem tożsamości. Rozporządzenie i przepisy w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami określają jakie to muszą być dokumenty. Wśród nich występuje kserokopia karty pobytu w przypadku cudzoziemca. Ośrodki egzaminowania powinny ponadto przyjmować od cudzoziemców stosowne oświadczenie.

**25. Zgodnie z treścią § 12 ust. 4 Załącznika nr 5:**

**„Po zakończeniu egzaminu praktycznego dla osoby egzaminator:**

**1) informuje ją o wyniku egzaminu, a jeżeli wynik jest negatywny - podaje przyczyny jego uzyskania;.”**

Z treści tego przepisu wynika, że podczas egzaminu na prawo jazdy kategorii B po dwukrotnym nieprawidłowym wykonaniu jednego z zadań wykonywanych na placu manewrowym nie skutkującego przerwaniem, egzaminator może co najwyżej zakomunikować osobie wynik negatywny pierwszej, a następnie drugiej próby. Praktyka wskazuje, że nie dla wszystkich jest to równoznaczne z negatywnym

wynikiem egzaminu. W tej sytuacji odbycie egzaminu w ruchu drogowym ( bez względu na jego przebieg ) i zakomunikowanie wyniku negatywnego z odwołaniem się w uzasadnieniu do części egzaminu odbywającej się na placu manewrowym, spowoduje eksplozję niezadowolenia, którą można opisać słowami: „to po co był ten mój występ w ruchu drogowym?”

Wiele Ośrodków poradziło sobie z tym problemem poprzez stosowne oświadczenie. Podstawą możliwości jego wykorzystania jest świadomość osoby co do sytuacji, w której się znalazła, a tej najczęściej nie ma albo jej brak jest symulowany. Sprawa jest niezwykle delikatna, ponieważ na etapie owej drugiej nieudanej próby lub po zakończeniu wykonywania zadań na placu manewrowym, jakkolwiek sugestia egzaminatora bądź pytanie o chęć dalszego odbywania egzaminu, musi w konsekwencji doprowadzić do przedwczesnego oznajmienia osobie wyniku egzaminu. Łatwo sformułować wtedy zarzut o postępowaniu egzaminatora niezgodnym z literą prawa.

Reasumując, pytanie brzmi: Czy osoba egzaminowana ma prawo wiedzieć jaka jest jej sytuacja w danym momencie egzaminu?

- Na pewno tak. To jest jedno z przysługujących jej praw podczas egzaminu na prawo jazdy. Zatem należy rozumieć, że egzaminator ma obowiązek informowania ją na bieżąco o jej sytuacji co do oceny z egzaminu, aby mogła ona w sposób świadomy i nie przymuszana skorzystać z przysługujących jej praw, a mianowicie poprosić np. o wcześniejsze zakończenie egzaminu, jeżeli uzna, że dalsze jego kontynuowanie nie ma sensu.

Egzaminator winien na bieżąco, w czasie trwania całego egzaminu, wystawiać tzw. „oceny częściowe” i przekazywać je osobie egzaminowanej. Mówił o tym między innymi na spotkaniu w ministerstwie Pan dyrektor Andrzej Bogdanowicz. Musi to być jednak w sposób życzliwy przekazywana informacja i nie może być odebrana jako jakkolwiek sugestia ze strony egzaminatora.

26. Przyczynę przerwania lub odmowy przeprowadzenia egzaminu obecnie opisuje się zgodnie z § 2 ust. 8 Instrukcji egzaminacyjnej w protokole egzaminacyjnym lub w odrębnej notatce. Można bez tworzenia „składu makulatury” przyczynę przerwania lub odmowy przeprowadzenia egzaminu zapisać skrótowo, za pomocą symboli np.: § 30 ust. 4 pkt 3), w kolumnie 3 protokołu egzaminacyjnego pt. „zakres egzaminu”, obok litery określającej kategorię prawa jazdy. Symbol wpisywać może upoważniona przez dyrektora WORD osoba na podstawie odrębnej notatki egzaminatora. Notatka może być dołączona do „Listy osób zakwalifikowanych na egzamin” i po miesiącu razem z tą listą zlikwidowana.

**Czy notatki o przerwaniu lub odmowie przeprowadzenia egzaminu są konieczne?**

**Jeżeli tak, to czy są integralną częścią protokołu egzaminacyjnego i jak długo winny być przechowywane? Czemu one mają służyć?**

- Przepisy stanowią, że przyczynę przerwania lub odmowę jego przeprowadzenia opisuje się odpowiednio w protokole egzaminacyjnym lub w odrębnej notatce. Stosując pierwsze rozwiązanie, stosownych wpisów należałoby dokonywać w uwagach, bo tam jest miejsce na wszelkie adnotacje dot. Przeprowadzanych egzaminów danym dniu. Technicznie, z różnych względów, byłoby to trudne do zrealizowania.

Lepszym i chyba jedynym sensownym rozwiązaniem, żeby nie tworzyć „składu makulatury” w postaci odrębnych notatek sporządzanych dla każdego przerwane egzaminu, jest sporządzanie zbiorczej notatki wg. wzoru zaproponowanego w załączeniu.

Nawet krótka, jednozdaniowa notatka, zawierająca konkretną przyczynę przerwania egzaminu z katalogu przyczyn, a nie ulotne symbole, będzie wystarczającym dokumentem wymaganym przepisami. Taka notatka, kilkustronicowa zaledwie, powinna stanowić załącznik do protokołu egzaminacyjnego danego dnia i być przechowywana razem z nim, jako jego integralna część.

**27. W tabeli 2 poz.1 chyba brakuje wpisu, że sprawdzenie stanu technicznego dotyczy kat.B1 i B, a nie jak obecnie wszystkich, co jest niezgodne z §24 ust.2 pkt1 rozporządzenia.**

Zresztą, sprawdzanie tych czynności podczas egzaminu, przez osoby ubiegające się o wyższe kategorii byłoby niepotrzebną stratą czasu i świadczyłoby o nas wszystkich źle. To nie są lata sześćdziesiąte. Wypada zauważyć, że poziom techniki jest teraz inny, że właściwa eksploatacja pojazdu wymaga raczej wiedzy elektronika.

- Zgodnie z dyrektywą w sprawie praw jazdy kontrola techniczna pojazdu pod kątem bezpieczeństwa ruchu dotyczy wszystkich pojazdów. Sposób wybiórczego (wg. dyrektywy) dokonywania sprawdzenia poszczególnych układów i podzespołów nie jest określony.

Biorąc pod uwagę techniczny postęp w tej dziedzinie, można i należy przyjąć za wystarczające, że w przypadku innych kategorii niż prawa jazdy „B”, sprawdzenie owo odbywać się będzie za pomocą technicznych urządzeń kontroli, jeżeli pojazd jest w nie wyposażony.

**28. Czy z cudzoziemcami można przeprowadzać egzaminy teoretyczne w formie pisemnej?**

- Do czasu uruchomienia możliwości przeprowadzania egzaminów systemem komputerowym należy postępować tak, jak w sytuacji awarii

urządzenia egzaminacyjnego, czyli można przeprowadzać egzaminy w formie pisemnej.

**29. Czy osoby egzaminowane na podstawie art.114 ustawy prawo o ruchu drogowym, po trzykrotnym nie zdaniu egzaminu podlegają szkoleniu dodatkowemu, tak jak osoby ubiegające się o prawo jazdy po raz pierwszy?**

- Osoby podlegające kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji lub ubiegające się o zwrot uprawnień do kierowania pojazdami nie muszą odbywać dodatkowo żadnych szkoleń.

**30. Proszę o wymienienie najważniejszych celów egzaminowania, wskazanie na istotę procesu egzaminowania, co należy przede wszystkim wyegzekwować na egzaminie. Nie chodzi o instrukcyjną odpowiedź, tylko trzyzdaniową praktyczną.**

- Egzamin to sprawdzenie i ocena umiejętności i zachowań ujętych w charakterystyce absolwenta kursu na prawo jazdy. Ocena musi uwzględniać stopień swobody z jaką ubiegający się o prawo jazdy obsługuje urządzenia sterujące pojazdu oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przy czym, przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny, a ponadto musi posługiwać się spójnym systemem oceny i kryteriów.

Najważniejsze niewątpliwie jest sprawdzenie zrozumienia zasad ruchu drogowego i posiadanie umiejętności zastosowania tej wiedzy w praktycznym działaniu. Ocena musi być wnikliwa, uwzględniająca i rozróżniająca błędy popełnione przypadkowo, wynikające np. z działania w warunkach dużego stresu, od tych popełnianych ze względu na niewystarczające jeszcze umiejętności czy wiedzę. Jednym słowem, winno to być ocenianie, a nie punktowanie. Niestety, „kryterium dwukrotności” w ruchu drogowym mocno ogranicza swobodę w podejmowaniu właściwej decyzji przez egzaminatora.

Osoba egzaminowana, niezależnie od wyniku z egzaminu, powinna mieć poczucie sprawiedliwości, powinna być przekonana, że jej umiejętności i zachowania zostały rzetelnie i bezstronnie ocenione przez specjalistę o wysokich kwalifikacjach merytorycznych, odpowiedzialnego uczciwego, w atmosferze życzliwości, uczciwości i obiektywizmu. **Nie można zapomnieć nawet na chwilę, że egzaminowanie to nie tylko kompetencja egzaminatora, ale przede wszystkim jego odpowiedzialność.**

# Pismo z Ministerstwa Transportu

Warszawa, dnia 13 lipca 2006 r.

Adres poczt.: Ministerstwo Transportu  
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6



MINISTERSTWO TRANSPORTU  
DEPARTAMENT DRÓG I TRANSPORTU DROGOWEGO  
TD-4p-076- 31/06

Nawiązując do pisma z dnia 12 maja 2006 r. w sprawie sposobu przeprowadzania i oceny egzaminu państwowego na prawo jazdy Ministerstwo Transportu nie wnosi generalnych zastrzeżeń do przedstawionych propozycji stosowania przepisów prawa dotyczących egzaminu państwowego na prawo jazdy. W trakcie analizy w/w propozycji zauważono jednak, że przedstawione przez Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów stanowisko dotyczące stosowania niektórych przepisów w sprawie szkolenia i egzaminowania w opinii resortu powinno być inne:

- egzaminator w trakcie przeprowadzania i oceny zadania pierwszego na egzaminie dla kandydatów na kierowców powinien sprawdzić wszystkie punkty wymienione w instrukcji egzaminowania. Dotyczy to także sprawdzenia działania wszystkich świateł zewnętrznych pojazdu. Przepisy rozporządzenia nie przewidują możliwości wybiórczego sprawdzenia tylko niektórych świateł zewnętrznych pojazdu.
- przy wykonywaniu zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym egzaminator ocenia każde zdarzenie i zachowanie osoby egzaminowanej. Dlatego też jeżeli potrącenie pachołka lub najechanie na niego nastąpi podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego, to sytuacja jest jednoznaczna, egzamin jest przerywany. Podobnie, jeżeli osoba egzaminowana, podczas manewrowania między kolejnymi zadaniami, utraci panowanie nad pojazdem i spowoduje lub mogłaby spowodować zagrożenie dla innych uczestników ruchu, to egzamin należy przerwać. Oznacza to bowiem, że osoba egzaminowana nie panuje w wystarczającym stopniu nad pojazdem w trakcie egzaminu praktycznego na placu manewrowym. Odrębną sprawą jest przygotowanie pojazdu (ustawienie we właściwym miejscu) do wykonania drugiej próby sprawdzanego zadania. W takiej sytuacji, najlepiej jak egzaminator sam przemieszcza pojazd na pozycję początkową. Jest to działanie przyjazne dla osoby egzaminowanej

i usprawniające egzamin, nie stanowiące przy tym naruszenia zasad egzaminowania. Działanie takie eliminuje dyskusję w przypadku nieprecyzyjnego dojechania przez osobę egzaminowaną w to miejsce.

- Zgodnie z § 21 rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania zarejestrowane powinny być wszystkie zadania egzaminacyjne.
- kontrola stanu technicznego pojazdu oraz sprzęganie i rozprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym może odbywać się na osobnym pojeździe, na wyodrębnionym w tym celu stanowisku. Jednakże należy zapewnić, aby zadanie w zakresie kategorii B prawa jazdy dla każdej z osób egzaminowanych było nagrane.
- sprawdzenie świateł zewnętrznych pojazdu przeprowadza osobiście osoba egzaminowana. Jedynym przypadkiem kiedy nie jest w stanie zrobić tego osobiście jest sprawdzenie świateł „stop”. W tym przypadku może skorzystać z pomocy egzaminatora, lub innego pracownika WORD. Osoba egzaminowana musi oprócz umiejętności włączania poszczególnych świateł, posiadać także umiejętność fizycznego sprawdzenia działania poszczególnych świateł zewnętrznych pojazdu.
- jeżeli stwierdzono awarię urządzenia rejestrującego i przebieg egzaminu nie został z tego powodu zarejestrowany, egzamin należy przerwać i powtórzyć na koszt ośrodka egzaminowania. Przepisy nie zabraniają powtórzenia egzaminu, tuż po usunięciu awarii lub wymianie samochodu.
- sprawdzenie stanu technicznego pojazdów dotyczy wszystkich kategorii prawa jazdy. Nie ma znaczenia, że kierowca przychodzący na egzamin ma wieloletnią praktykę w kierowaniu pojazdami. Nie jest także możliwe aby dokonywał tej czynności w oparciu wyłącznie o wskaźniki na desce rozdzielczej pojazdu, ponieważ nie wszystkie parametry będzie on w stanie właściwie ocenić.

Podsumowując szczególnego podkreślenia wymaga fakt, że egzaminator przeprowadzając egzamin podejmuje decyzje co do jego wyniku w ramach obowiązującego prawa poprzez dokonanie samodzielnej oceny wiedzy i umiejętności kandydatów na kierowców w czasie wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych.

Zastępca Dyrektora  
Departamentu Dróg i Transportu Drogowego

**Andrzej Bogdanowicz**

Od kilku miesięcy dochodzą nas informacje o pracach nad nowym projektem "ustawy o kierujących pojazdami" prowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury.

Zgłoszony przez KSE postulat zgody na uczestniczenie w projekcie ustawy już w fazie tworzenia nie uzyskał aprobaty.

W tej sytuacji stajemy przed wyzwaniem zaistnienia w dyskusji wszędzie tam, gdzie mamy szanse m.in. w Instytucie Transportu Samochodowego, w Sejmowej Komisji Infrastruktury, jak również w bezpośrednich rozmowach z Departamentem Dróg i Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, jak również Krajowych Stowarzyszeń Dyrektorów WORD.

Generalnie dyskusje z udziałem w/w przedmiotów i środowisk przewidujemy na spotkaniu na przełomie września i października br.

Z poważaniem  
Władysław Drozd

Poniżej przedstawiam główne tezy do dyskusji.

Ramowe tezy do dyskusji nad "Ustawą o kierujących pojazdami". Poniższy zestaw jest też wykazem dyskusji na spotkaniu Egzaminatorów w Aleksnadrowie Łódzkim w dn. 8-9 kwietnia 2006 r.

1. Stworzenie uwarunkowań prawnych podnoszących autorytet zawodu egzaminatora w tym m.in.:
  - zastąpienie uwarunkowań o charakterze restrykcyjnym, mechanizmami skutkującymi obiektywną oceną
  - umocnienie niezawisłości w podejmowaniu decyzji w procesie egzaminowania
2. Ochrona prawna warunków pracy ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa dla zdrowia i życia egzaminatorów.
3. Nadanie większej roli korporacji zawodowej w zakresie szkolenia, kształcenia i tworzenia prawa.
4. Stworzenie warunków awansu zawodowego.
5. Zapewnienie w systemie szkolenia kandydatów na egzaminatorów jak i szkolenia egzaminatorów jednakowych kryteriów egzaminowania.
6. Eliminacja nadmiernego sformalizowania procesu egzaminowania na rzecz merytoryczności kryteriów zasad.
7. Gwarancja realizacji głównych celów szkolenia i egzaminowania i zdolność do samodzielnych decyzji i bezpieczeństwa o ruchu drogowym.
8. Gotowość do dyskusji na temat zmian strukturalnych i unormowań prawnych WORD-ów i Egzaminatorów.
9. Czytelność i jednoznaczność zapisów.

## Rzeczywiste warunki pracy egzaminatora w 2006 roku

Wykorzystując ogólnopolskie spotkanie egzaminatorów w Aleksandrowie Łódzkim postanowiłem opracować analizę warunków pracy egzaminatorów na terenie RP. Nowe regulacje prawne, nowy system egzaminowania oraz niespotykany w Europie system ewidencjonowania pracy egzaminatora były dodatkowymi bodźcami do realizacji tegoż pomysłu. Już podczas zbierania danych, analizy cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród kolegów egzaminatorów. Z perspektywy czasu sześciu miesięcy obowiązywania „nowego prawa” można stwierdzić jak bardzo różne są warunki pracy egzaminatora w kraju. Treść analiz powinna stanowić materiał wyjściowy do dalszego – legislacyjnego – działania Rady Głównej KSE, w kierunku ujednolicenia warunków pracy i ochrony socjalnej egzaminatorów na terenie całego kraju.

Wyniki analizy wykonanej w zakresie ilości osób egzaminowanych zaplanowanych na jeden dzień pracy, na jednego egzaminatora, w poszczególnych kategoriach prawa jazdy. Dodatkowo zestawienie zawiera sposób planowania egzaminów teoretycznych oraz rozliczanie godzin nadliczbowych.

| Ilość osób planowanych na 1 egzaminatora, na 1 dzień pracy | Ilość WORD planuj. Kat. B | Ilość WORD planuj. Kat. C | Ilość WORD planuj. Kat. D | Ilość WORD planuj. Kat. C+E | Ilość osób planowanych na 1 egzaminatora, na 1 dzień pracy | Ilość WORD planuj. Kat. B | Ilość WORD planuj. Kat. C | Ilość WORD planuj. Kat. D | Ilość WORD planuj. Kat. C+E |
|------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1+B                                                        |                           |                           |                           | 1                           | 6-8                                                        |                           |                           |                           | 1                           |
| 2+B                                                        |                           | 2                         |                           |                             | 7                                                          |                           | 6                         | 7                         | 7                           |
| 3+B                                                        |                           | 1                         | 1                         | 2                           | 7-8                                                        |                           | 4                         | 1                         |                             |
| 2-3+B                                                      |                           |                           | 1                         |                             | 8                                                          | 1                         | 10                        | 13                        | 8                           |
| 4+B                                                        |                           | 2                         | 2                         | 3                           | 8,2                                                        | 1                         |                           |                           |                             |
| 3-4+B                                                      |                           |                           |                           | 1                           | 8-10                                                       | 1                         |                           |                           |                             |
| 3-5+B                                                      |                           | 1                         |                           |                             | 8-12                                                       | 1                         |                           |                           |                             |
| 4-5+B                                                      |                           | 1                         |                           | 1                           | 7-15                                                       | 1                         |                           |                           |                             |
| 5+B                                                        |                           |                           | 4                         |                             | 9                                                          | 2                         | 2                         | 3                         | 4                           |
| 4-5                                                        |                           |                           |                           | 1                           | 9-10                                                       | 1                         |                           |                           |                             |
| 5                                                          |                           |                           |                           | 1                           | 10                                                         | 16                        | 6                         | 1                         | 1                           |
| 5-6                                                        |                           |                           | 1                         |                             | 10-11                                                      | 1                         |                           |                           |                             |
| 6                                                          |                           |                           | 1                         | 6                           | 10-12                                                      | 6                         | 1                         | 1                         | 1                           |
| 5-6+B                                                      |                           |                           | 1                         | 1                           | 11                                                         | 4                         | 2                         | 1                         | 1                           |
| 5-8+B                                                      |                           | 1                         | 1                         |                             | 11-12                                                      | 1                         |                           |                           |                             |
| 6-7                                                        |                           | 2                         | 2                         | 2                           | 12                                                         | 5                         |                           |                           |                             |

Np. "5+B" oznacza 5 osób egz. w kat. D i uzupełnienie osób egz. w kat. B do końca dnia pracy egzaminatora.

| Godziny nadliczbowe | Ilość WORD stosujący określony sposób rozliczenia | Częstotliwość planowania egz. teoret. | Ilość WORD stosujący określony sposób rozliczenia |
|---------------------|---------------------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Pln lub wolne       | 12                                                | co 0,5 g.                             | 1                                                 |
| Wolne               | 8                                                 | co 45 min.                            | 9                                                 |
| Pln                 | 14                                                | co 1 g.                               | 14                                                |
| Brak nadgodz.       | 1                                                 | co 1 g. 15 min.                       | 1                                                 |
| Brak rozlicz.       | 5                                                 | co 1,5 g.                             | 2                                                 |
|                     |                                                   | co 1 g. 45 min.                       | 2                                                 |
|                     |                                                   | co 2 g.                               | 10                                                |
|                     |                                                   | 60 OE na 4 g.                         | 1                                                 |
|                     |                                                   | 8.30; 12.30                           | 1                                                 |

Analiza (dokonana w dniach 6-8 kwiecień 2006 r.) dot. ilości osób egzaminowania zaplanowanych na jeden dzień pracy, na jednego egzaminatora, w poszczególnych kategoriach prawa jazdy. Dodatkowo zestawienie zawiera kamer, sposób rozliczania godzin nadliczbowych.

| WORD           | Ilość kamer/<br>kął stożka | OE/B    | OE/C  | OE/D  | OE/C+E | Testy       | Godziny nadliczbowe | KZZE |
|----------------|----------------------------|---------|-------|-------|--------|-------------|---------------------|------|
| Chełm          | 1/45°                      | 10-12   | 8     | 8     | 6-8    | co 45"      | Pln lub wolne       | —    |
| Ciechanów      | 1/120°                     | ~10     | 2-3+B | 10    | 5+B    | co 1 h      | Wolne               | —    |
| Częstochowa    | 4/45°                      | 11      | 10    | ~8    | 8      | co 45"      | ?                   | —    |
| Elbląg         | 5/90°                      | 11-12   | 5-8   | 5-8   | 6      | co 2 h      | Pln lub wolne       | —    |
| Gdańsk         | 1/pow. 45°                 | 7-15    | 3-5+B | 5+B   | 4+B    | co 1 h      | Pln                 | Jest |
| Gorzów Wlkp.   | 3/90°                      | 11      | 8     | 8     | 8      | co 1,5 h    | ?                   | —    |
| Jelenia Góra   | 3/pow. 45°                 | 10      | 10    | 9     | 8      | 3 grupy     | Pln lub wolne       | Jest |
| Kalisz         | 4/45°                      | 10      | 9     | 7     | 9      | 4 grupy     | Pln lub wolne       | —    |
| Katowice       | 3/pow. 45°                 | ~10     | 10-12 | 10-12 | 10-12  | co 1 h      | Pln lub wolne       | Jest |
| Kielce         | 2/45°                      | ~11     | 11    | 11    | 11     | co 45"      | Wolne               | —    |
| Konin          | 4/90°                      | 10      | 8     | 8     | 8      | 4 grupy     | Pln                 | Jest |
| Koszalin       | 3/120°                     | 10      | 8     | 8     | 7      | co 45"      | Pln                 | —    |
| Kraków         | 4/45°                      | 8       | 4+B   | 4+B   | 4+B    | co 1 h 15"  | Pln lub wolne       | Jest |
| Krosno         | 1/90°                      | 10      | 8     | 8     | 7      | co 1 h 45"  | Bez nadgodzin       | —    |
| Leszno         | 3/120°                     | 9       | 9     | 9     | 9      | 3 grupy     | Pln                 | —    |
| Lubin          | 2/45°                      | 10      | 7     | ~7    | 6-7    | co 1 h      | Pln lub wolne       | —    |
| Łomża          | 1/90°                      | 10-12   | 7     | 7     | 6-7    | co 1 h      | ?                   | —    |
| Łódź           | 3/180°                     | 10      | 7-8   | 7     | 7      | co 45", 1 h | Pln lub wolne       | —    |
| Nowy Sącz      | 2/120°                     | 8,2     | 6-7   | 5-6   | 4-5    | co 45"      | Pln                 | —    |
| Olsztyn        | 1/120°                     | 12      | 10    | 7     | 8      | co 1 h      | Wolne               | —    |
| Opole          | 4/180°                     | ~10     | 3+B   | 3+B   | 3+B    | co 1 h      | Wolne               | —    |
| Piła           | 4/45°                      | 11      | 7     | 6     | 6      | co 2 h      | Pln                 | —    |
| Piotrków Tryb. | 1/45°                      | 10-12   | 7     | 6-7   | 6      | co 1 h      | Pln lub wolne       | —    |
| Płock          | 1/pow. 45°                 | 10      | 4-5+B | 4-5+B | 4-5+B  | co 1 h      | Bez nadgodzin       | —    |
| Poznań         | 4/45°                      | 12      | 7-8   | 7-8   | 6      | co 2 h      | Pln lub wolne       | Jest |
| Przemysł       | 1/pow. 45°                 | 10      | 8     | 8     | 8      | co 45"      | Wolne               | —    |
| Radom          | 2/90°                      | 10-12   | 10    | 8     | 10     | co 1 h      | Pln                 | —    |
| Rzeszów        | 1/45°                      | 9-10    | 7-8   | 8     | 7      | co 1 h      | Pln lub wolne       | Jest |
| Siedlce        | 1/45°                      | ?       | 4+B   | 4+B   | 4+B    | co 1,5 h    | Pln                 | —    |
| Sieradz        | 1/pow. 45°                 | ~12     | 10    | 5-6+B | 5-6+B  | 3 lub 4 gr  | Pln                 | —    |
| Skierniewice   | 1/45°                      | 8-10    | 3+B   | 5+B   | 3+B    | co 45"      | Pln lub wolne       | —    |
| Suwałki        | 1/90°                      | 10-12   | 7     | 7     | 7      | co 1 h      | ?                   | —    |
| Szczecin       | 3/45°                      | 9       | 8     | 8     | 6      | co 45", 1 h | Pln                 | Jest |
| Tarnobrzeg     | 2/45°                      | 8-12    | 2+B   | 2-3+B | 1+B    | co 1 h      | Wolne               | —    |
| Tarnów         | 2/45°                      | 10-12   | 6-7   | 6-7   | 6-7    | co 2 h      | Wolne               | —    |
| Toruń          | 2/pow. 45°                 | ~10     | 11    | ?     | 9      | co 2 h      | Wolne               | Jest |
| Wałbrzych      | 1/180°                     | 10      | 7     | 7     | 7      | co 2 h      | Pln lub wolne       | Jest |
| Warszawa       | 1/pow. 45°                 | 2,5co2h | 8     | 8     | 8      | co 1 h      | Pln                 | ?    |
| Włocławek      | 4/pow. 65°                 | 10-11   | 7-8   | 4-5   | 3-4    | ?           | Pln                 | —    |
| Wrocław        | 4/60°                      | 10      | 10    | 9     | 9      | 60OE na 4h  | Pln                 | —    |
| Zamość         | 2/45°                      | 12      | 8     | 8     | 8      | co 45"      | Pln                 | —    |
| Zielona Góra   | 2/60°                      | 12      | 8     | 8     | 7      | co 2 h      | Wolne               | —    |

OE - osoba egzaminowania; "5+B" - oznacza 5OE w kat. D i uzupełnienie OE w kat. B do końca "dniówki". Słowo "Jest" w kolumnie KZZE oznacza, że w ośrodku działa organizacja związków zawodowych.

Wyniki analizy wykonanej w zakresie odzieży ochronnej używanej przez egzaminatorów w poszczególnych ośrodkach ruchu drogowego.

| Pozycja                                   | Kurtka zimowa | Buty | Czapka zimowa | Rękawice zimowe | Kurtka p/deszcz                     | Polar | Garnitur | Koszula | Czapka p/słońc | Okulary p/słońc |
|-------------------------------------------|---------------|------|---------------|-----------------|-------------------------------------|-------|----------|---------|----------------|-----------------|
| <b>Całkowita ilość w skali 42 WORD-ów</b> | 38            | 30   | 19            | 13              | 15<br>(dodatkowo w 6 WORD parasole) | 9     | 6        | 8       | 12             | 8               |

Analiza (dokonana w dniach 6-8 kwiecień 2006 r.) dot. odzieży ochronnej używanej przez egzaminatorów w poszczególnych ośrodkach ruchu drogowego.

| WORD           | Kurtka zimowa | Buty | Czapka zimowa | Rękawice zimowe | Kurtka p/deszcz | Polar | Garnitur | Koszula | Czapka p/słońc | Okulary p/słońc |
|----------------|---------------|------|---------------|-----------------|-----------------|-------|----------|---------|----------------|-----------------|
| Chełm          | —             | —    | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Ciechanów      | Jest          | —    | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Częstochowa    | Jest          | —    | —             | Jest            | Jest            | Jest  | —        | —       | —              | —               |
| Elbląg         | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | —               | —     | —        | —       | —              | Jest            |
| Gdańsk         | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Gorzów Wlkp.   | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | —               | Jest  | —        | —       | —              | —               |
| Jelenia Góra   | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Jest            | Jest  | —        | —       | —              | —               |
| Kalisz         | —             | —    | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Katowice       | Jest          | —    | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Kielce         | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Jest            | Jest  | —        | —       | Jest           | Jest            |
| Konin          | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Koszalin       | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | Jest  | —        | —       | —              | Jest            |
| Kraków         | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Krosno         | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Jest            | —     | Jest     | Jest    | Jest           | Jest            |
| Leszno         | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Lubin          | Jest          | Jest | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | Jest           | Jest            |
| Łomża          | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | —        | Jest    | —              | —               |
| Łódź           | Jest          | Jest | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | Jest           | —               |
| Nowy Sącz      | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | Jest     | Jest    | —              | —               |
| Olsztyn        | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Opole          | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Piła           | Jest          | Jest | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Piotrków Tryb. | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | —        | —       | Jest           | —               |
| Płock          | Jest          | —    | —             | —               | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Poznań         | —             | —    | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Przemyśl       | —             | —    | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Radom          | Jest          | Jest | Jest          | ?               | Jest            | Jest  | —        | —       | Jest           | Jest            |
| Rzeszów        | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | —               | —     | Jest     | Jest    | —              | Jest            |
| Siedlce        | Jest          | Jest | —             | —               | Jest (parasol)  | Jest  | —        | —       | Jest           | Jest            |
| Sieradz        | Jest          | Jest | —             | —               | —               | —     | Jest     | Jest    | —              | —               |
| Skierniewice   | Jest          | —    | —             | —               | —               | —     | —        | —       | Jest           | —               |
| Suwałki        | Jest          | —    | —             | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Szczecin       | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Tarnobrzeg     | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Parasol         | —     | Jest     | Jest    | —              | —               |
| Tarnów         | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Jest            | —     | —        | —       | —              | —               |
| Toruń          | Jest          | Jest | Jest          | —               | —               | Jest  | —        | —       | Jest           | —               |
| Wałbrzych      | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Warszawa       | Jest          | —    | —             | —               | Parasol         | —     | —        | —       | —              | —               |
| Włocławek      | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | —               | —     | —        | —       | —              | —               |
| Wrocław        | Jest          | Jest | Jest          | Jest            | Parasol         | —     | Jest     | Jest    | Jest           | —               |
| Zamość         | Jest          | —    | —             | —               | Parasol         | —     | —        | Jest    | Jest           | —               |
| Zielona Góra   | Jest          | —    | —             | —               | Parasol         | Jest  | —        | —       | —              | —               |



## Władze Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

### RADA GŁÓWNA

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

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

### PREZYDIUM RADY GŁÓWNEJ

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

**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

15-532, Białystok, ul. Wiewiórcza 64  
 43-316, Bielsko-Biała, Al. Armii Krajowej 220a  
 82-300, Elbląg, ul. Skrzydlata 1  
 80-067, Gdańsk, ul. Równa 19/21  
 66-400, Górzów Wlkp., ul. Podmiejska 18  
 40-507, Katowice, ul. Francuska 78  
 25-420, Kielce, ul. Domaszowska 141b  
 30-717, Kraków, ul. Koszykarska 33  
 38-400, Krosno, ul. Mięśowicza 4  
 64-100, Leszno, ul. Opalińskich 1A  
 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, Opolo, ul. Oleska 127  
 40-507, Płock, ul. Otolńska 25  
 37-700, Przemyśl, ul. Topolowa 7  
 35-501, Rzeszów, Al. Wyzwolenia 4  
 08-110, Siedlce, ul. Składowa 46  
 98-200, Sieradz, ul. 3-go Maja 7  
 96-100, Skierniewice, ul. S. Kaczyńskiego 7  
 76-200, Słupsk, ul. Mierosławskiego 10  
 16-400, Suwałki, ul. Waryńskiego 24  
 71-682, Szczecin, ul. Gólisza 10  
 39-400, Tarnobrzeg, ul. Sikorskiego 86a  
 33-104, Tarnów, ul. Okrężna 2F  
 87-100, Toruń, ul. Polna 107/111  
 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  
 Ryszard Wachowicz  
 Tomasz Dziuganowski  
 Jacek Dyląg  
 Andrzej Zajac  
 Roman Perek  
 Artur Baszaszkiewicz  
 Jan Liberacki  
 Andrzej Kawczyński  
 Jerzy Budacz  
 Grzegorz Bucal  
 Karol Mrokoń  
 Grzegorz Michalak  
 Jerzy Pomajda  
 Adam Bałut  
 Stefan Kukla  
 Lucjan Baranowicz  
 Henryk Skrobisz  
 Manfred Szulc  
 Stefan Łukawski  
 Ryszard Prawucki  
 Paweł Rosik Rosiński  
 Jan Kornaś  
 Piotr Lica  
 Jan Gurazda  
 Marek Ptak  
 Marian Mostowy  
 Jacek Zarębski  
 Roman Uzdziński

WORD-y, które nie posiadają oddziału.

**Koledzy - uzupełniamy białe plamy!**