



EGZAMINATOR



nr 3/2006 (8)



Biuletyn

Informacyjno-Szkoleniowy

Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
Kandydatów na Kierowców i Kierowców

Autorzy opracowań:



dr inż.
Władysław Drożdż



mgr
Henryk Radomski



mgr inż.
Eligiusz Woźniakowski

*Łamiąc się opłatkiem
życzymy rodzinnym,
radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz dużo szczęścia
w nadchodzącym 2007 roku.*

*Czekaliśmy na Mikołaja -
Ministerstwo Transportu,
który miał nam przynieść w prezencie
taryfikator płac dla egzaminatorów,
ale niestety przed wydaniem tego numeru
"Egzaminatora" nie dojechał reniferem.*



*Władysław Drożdż
Prezes KSE*

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

e-mail: egzaminator@egzaminator.pl

Przekazujemy Kolegom 8 numer "Egzaminatora" a w nim kolejną porcję korespondencji z Ministerstwem Transportu.

Pragniemy w ten sposób przybliżyć inicjatywy Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów, a jednocześnie zmobilizować środowisko do wspólnych wysiłków w działaniach na rzecz rozwiązywania nabrzmiałych problemów nurtujących egzaminatorów.

Zachęcamy jednocześnie do aktywnego włączania się w nurt tych działań Kolegów "Związkowców" działających w strukturach WORD.

**Władysław Drozd
Prezes KSE**

Korespondencja z Ministerstwem Transportu

Zielona Góra, dn. 20.10.2006 r.

Pan
Jerzy Polaczek
Minister Transportu

Trwające od dłuższego czasu dyskusje nad zmianami prawnymi w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców obliguje nas do zgłoszenia nurtujących środowisko egzaminatorów problemów, mając nadzieję, że zostaną one uwzględnione i znajdą odzwierciedlenie w zapisach tworzonego prawa.

Punktem wyjścia zgłoszonych postulatów są tezy przyjęte przez środowisko egzaminatorów na spotkaniu w Aleksandrowie Łódzkim w dniu 08-09.04.2006 r., które przedstawiono później.

1. Stworzenie zapisów prawnych podnoszących autorytet zawodu egzaminatora w tym m.in.:
 - zastąpienie uwarunkowań o charakterze restrykcyjnym, mechanizmami skutkującymi obiektywną oceną zawodu egzaminatorów.
 - 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 m.in: szkolenia, kształcenia i tworzenia prawa.
4. Stworzenie warunków awansu zawodowego
5. Zapewnienie w systemie szkolenia kandydatów na egzaminatorów jak i szkolenia egzaminatorów jednakowych kryteriów.
6. Eliminacja nadmiernego sformalizowania procesu egzaminowania na rzecz merytorycznych kryteriów i zasad.
7. Rozważenie zmian strukturalnych i unormowań prawnych WORD-ów i Egzaminatorów.
8. Czytelność, jednoznaczność zapisów i zgodność z obowiązującym prawem (załącznik nr 1).

Mając na uwadze powyższe Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów proponuje następujący zbiór zagadnień wymagający pilnego rozwiązania.

1. Uwzględnienie w systemie awansu zawodowego oprócz „stopni” uzależniony od posiadanych kategorii prawo jazdy, również funkcje egzaminatora, audytora czy audytora arbitra występującą w większości krajów Unii Europejskiej.

Egzaminatorzy Ci szkoleni w oparciu o oddzielny program stanowiliby grupę osób przygotowania m.in. do wydawania stanowiska w stosunku do zgłaszanych problemów dotyczących egzaminowania, współpracowaliby z Ministerstwem Transportu w zakresie uzgadniania kryteriów egzaminowania stanowiliby „trzon” wykładowców w szkoleniu „centralnym” kandydatów na egzaminatorów jak również w szkoleniach okresowych egzaminatorów organizowanych WORD-y. w których to szkoleniach rolę audytorów pełnią najczęściej przedstawiciele Ministerstwa, nie będący egzaminatorami (załącznik nr 2).

2. Zmiany w zakresie szkolenia kandydatów na egzaminatorów (zmiany te były zgłaszane kolejno w 2000 i 2002 roku).
Propozycje dotyczyły rozważenia wprowadzenia dwóch różnych systemów.

Pierwszy oparty o szkolenie podstawowe organizowane przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego kwalifikujące kandydata do drugiego etapu szkolenia centralnego, trwającego ok. 10 dni i zakończonego egzaminem państwowym.

W systemie tym mogliby być szkoleni kandydaci związani merytorycznie z problematyką szkoleń i egzaminowania np. instruktorzy, policjanci, nauczyciele itp.

Drugi system to studia dwusemestralne organizowane w oparciu o wcześniej zatwierdzony przez Ministerstwo program. System ten generalnie dotyczyłby osób nie związanych zawodowo z profesją egzaminatorów.

3. Zmiany w zakresie szkoleń okresowych egzaminatorów organizowanych przez WORD-y. Pierwsza zmiana to zwiększenie z 3 do 4 dni szkolenia.

Druga to wyraźny podział na szkolenia jednakowe dla wszystkich WORD-ów w oparciu o ustaloną problematykę (MT, KSD i KSE), wygłaszane przez uprawnionych egzaminatorów audytorów oraz kolejne dni to szkolenia w zakresie problematyki nurtującej poszczególne WORD-y.

4. Kolejnym problemem jest usankcjonowanie zmian systemowych płac dla egzaminatorów jak i opłat za egzaminy.

Tematyka powyższa jest zgłaszana od wielu lat tak przez Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów jak i Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów nie znajdując należytego traktowania.

Okresowe wnioski o zmiany np. w systemie wynagradzania egzaminatorów napotykają na wiele trudności w konsekwencji degraduje to w sposób znaczący ten zawód.

Ostateczna propozycja KSE w tym zakresie pochodzi z dnia 20.09.2006 r. (załącznik nr 3).

5. Kolejnym zagadnieniem zgłaszanym przez KSE od wielu lat to wprowadzenie punktowego systemu egzaminowania, pozwalającego na zobiektywizowanie, ujednolicenie a w konsekwencji na rozwiązanie wielu kontrowersyjnych sytuacji w tym procesie egzaminowania. Kolejna wersja proponowanego systemu egzaminowania w załączeniu (załącznik nr 4).

6. Najbardziej oczekiwanym przez egzaminatorów problemem oczekującym prawnego uregulowania to liczba egzaminów lub liczba godzin egzaminu praktycznego prowadzonych przez egzaminatorów w ciągu dnia.

Warunki pracy, ryzyko zawodowe, zagrożenia dla zdrowia to niektóre aspekty, które stawia ten zawód w gronie zawodów o podwyższonym ryzyku zawodowym, a do nich zaliczyć można min.: kierowców, policjantów itp., które to zawody mają szczegółowo opisane warunki pracy.

Konieczność prowadzenia uregulowania staje się potrzebą chwili i wymaga pilnego uregulowania prawnego. W załączeniu składamy uzasadnienie wskazujące specyfikę pracy egzaminatora wraz ze wskazaniem na ryzyko zawodowe (załącznik nr 5).

7. Kolejny postulat to pilne wprowadzenie zmian w obowiązujących instrukcjach egzaminowania wprowadzony rozporządzeniem w sprawie szkoleń egzaminowania z dnia 27.10.2005 r.

W tej sprawie KSE wielokrotnie zgłaszało uwagi do Ministerstwa z prośbą o podjęcie rzeczowej dyskusji w oparciu o uzyskane doświadczenia, zebrane uwagi i wypracowane propozycje.

Panie Ministrze zgodnie z dobrą tradycją oczekujemy na ustosunkowanie się do zgłoszonych dezyderatów w formie pisemnej prosząc jednocześnie o podjęcie rozmów z KSE zmierzających do rozwiązania nurtujących nas problemów.

Z poważaniem
dr inż. Władysław Drozd
Prezes KSE

Załącznik nr 1

Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dn. 20 czerwca 1997 r. tworzona była w czasie gdy status egzaminatora był diametralnie inny niż obecnie. Egzaminator po spełnieniu warunków art.110 ustawy był powołany przez wojewodę do pełnienia funkcji egzaminatora kandydatów na kierowców i kierowców poprzez wpisanie go do ewidencji egzaminatorów. W przypadkach określonych prawem wojewoda mógł odwołać egzaminatora z funkcji skreślając go z ewidencji. Aktualnie od roku 2003 egzaminator to nie osoba wykonująca funkcję egzaminatora, lecz osoba wykonująca zawód egzaminatora, który uzyskuje po zdaniu egzaminu przed komisją powołaną przez Ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 110 ust 1 pkt.10 pozostawia warunek wpisania do ewidencji egzaminatorów prowadzonej aktualnie przez Marszałka województwa. Nadal jest to warunek by osoba mogła być egzaminatorem. Marszałek może decyzją administracyjną skreślić egzaminatora z listy a więc pozbawić go uprawnień do wykonywania zawodu. Sytuacja ta jest kuriozalna gdyż czyni zawód egzaminatora jedynym, którego zakaz wykonywania może nastąpić w drodze decyzji administracyjnej. Dla pozostałych zawodów prawo pozbawienia jego wykonywania może nastąpić na skutek prawomocnego wyroku sądowego.

Sytuacja ta rodzi pytanie czy art. 110 a szczególnie ust. 1 pkt.10 jest zgodny z obowiązującymi innymi aktami prawnymi, czy w ich świetle zawód egzaminatora jest traktowany na równi z innymi zawodami i czy decyzją administracyjną można kogoś pozbawić prawa wykonywania zawodu. Podobne pytania można zadać do pkt.5 ust. 1 art.110: czy nieumyślne wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym może być podstawą do pozbawienia prawa wykonywania zawodu?

Załącznik nr 2

EGAMINATOR-AUDYTOR

Wstęp

Środowisko egzaminatorów non-stop atakowane jest za nieprawidłowe, a bardzo często niezgodne z obowiązującymi zasadami czy przepisami decyzje podejmowane w czasie egzaminów.

Z drugiej strony sami egzaminatorzy mają wiele wątpliwości związanych z interpretacją instrukcji egzaminowania, z poprawnością zachowań w zakresie techniki jazdy, czy oceny zaistniałych sytuacji w kontekście obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Niezależnie od powyższego bardzo często egzaminatorzy mają do czynienia z powstałymi sytuacjami w ruchu drogowym i trudność w ocenie ze względu na brak odpowiednich analiz o charakterze teoretycznym położonym na kryteria egzaminowania. Sytuacje te stwarzają konflikty między zdającymi, a egzaminatorami czy ośrodkami szkolenia. Mimo ich późniejszego wyjaśnienia brak jest upowszechnienia tych sytuacji i wyjaśnień w skali kraju. Często egzaminatorzy podlegają presji w zakresie interpretacji podejmowanych decyzji płynących od instruktorów, organów nadzorujących, albo dyrektorów WORD bez podania podstaw prawno-technicznych takich arbitralnych decyzji.

Brak reakcji w tym zakresie powoduje pogłębiający się chaos i różnorodność stosowanych kryteriów w czasie egzaminu.

Korzystając z doświadczenia wielu krajów Unii Europejskiej, a w szczególności RFN Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów podjęło uchwałę o stworzeniu systemowych działań, które w krótkim okresie czasu powinny przynieść oczekiwane zmiany. Punktem wyjścia tych działań jest powołanie audytorów.

I. Geneza powołania egzaminatorów audytorów.

Jak wcześniej zasygnalizowano inspiracją powołania audytorów były Niemieckie organizacje parające się egzaminami zgrupowanych w DEKRA oraz TÜV.

W oparciu o uzyskane informacje o roli i zadaniu egzaminatorów-audytorów i zaprezentowaniu ich na I Zjeździe Egzaminatorów w Lublinie w dniach 5-7 grudnia 2003 r. podjęta została uchwała o powołaniu stanowisk audytorów w naszym kraju. Stanowisko to zostało potwierdzone na spotkaniu egzaminatorów w Aleksandrowie Łódzkim 6-8 kwietnia b.r. zobowiązując jednocześnie Prezesa Rady Głównej KSE do podjęcia w trybie pilnym działań zmierzających do powołania audytorów w ramach KSE.

II. Sylwetka audytora.

Egzaminator Audytor to egzaminator bardzo gruntownie przygotowany do zadań spełniających rolę „biegłego” w zakresie egzaminowania. Podstawową cechą audytora to dociekliwość, wola systematycznej pracy nad sobą a jednocześnie na rzecz naszego środowiska. Audytor powinien cechować się zdolnością przeprowadzania analiz w kontekście naukowo-prawniczym.

Uprawnienia egzaminatorów audytorów nabywa w procesie programowego szkolenia zakończonego prezentacją przedstawionego tematu oraz egzaminem przed komisją państwową.

Egzaminator Audytor upoważniony będzie do zajmowania stanowiska w sprawach wynikających z pracy egzaminatorów i zaistniałych sytuacji w formie:

- opracowania pisemnie zgłoszonych tematów w celu przedstawieniu do zaopiniowania przez Radę Programową,
- aktywnego uczestnictwa w szkoleniach jako wykładowca, także w szkoleniach okresowych jak i szkoleniach egzaminowania kandydatów na egzaminatorów,
- uczestniczy w tworzeniu prawa, tak wewnętrznego jak i krajowego (rozporządzenia ustawy) wydaje opinie lub przedstawia opracowania do dyskusji.

Ponadto stanowi organ doradczy dla jednostek nadzorujących prace WORD i egzaminatorów.

III. Zakres działań audytora.

Główne działania

1. Przygotowanie materiałów stanowiących podstawę do ustalania prawa wewnętrznego dla egzaminatorów, zasad postępowania, kryteriów oceny itp.
2. Podejmowanie systemowych działań zmierzających do ujednolicenia kryteriów egzaminowania w tym szkolenia, prowadzenie bieżącego serwisu informacyjnego, publikacji
3. Wsparcie egzaminatorów wydając opinie w sprawach spornych dla:
 - sądów
 - organów nadzoru
 - skarg składanych przez zdających.

Ponadto audytorzy będą:

- reprezentować środowisko egzaminatorów w organizacjach międzynarodowych związanych z egzaminami i bezpieczeństwem w ruchu drogowym.
- brać czynny udział w tworzeniu i opiniowaniu bazy pytań egzaminacyjnych
- aktywnie uczestniczyć w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na egzaminatorów oraz w szkoleniach okresowych organizowane przez WORD.

- stanowić będą organ doradczo konsultacyjny dla środowiska egzaminatorów organów nadzorujących i ustawodawczych
- przygotowywać materiały na rzecz:

Ministerstwa właściwego dla transportu,
Komisji Sejmowych,
Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD,
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów.

Przygotowując opinie dla Rady Głównej w zakresie nowotworzonych aktów normatywnie prawnych.

IV. Przewidziana struktura.

Audytorzy to egzaminatorzy działający na rzecz środowiska egzaminatorów w ramach Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów. Przewiduje się, że liczba egzaminatorów - audytorów nie powinna przekraczać 25 osób.

Struktura organizacji:

1. Rada Programowa

Przewodniczący - delegowany przez RG KSE

Z-ca Przewodniczącego - delegowany przez środowisko audytorów - konwent

Przedstawiciel Ministerstwa Transportu

Sekretarz

Członkowie - 2-3 osoby

Przewiduje się zapraszanie do współpracy w ramach rady przedstawicieli innych organizacji działających na rzecz ruchu drogowego.

(rzeczoznawców samochodowych, policji, biegłych sądowych, prawników z komisji sejmowych, przedstawicieli ITS itp.).

2. Konwent audytorów

Przewodniczący - przewodniczący Rady Programowej

Przewodniczący zespołów regionalnych

Koordynatorzy tematów - ilość zmienna zależna od potrzeb

3. Zespoły

Członkowie specjalizujący się w poszczególnych zagadnieniach (technika jazdy, poszczególne kategorie prawa jazdy, BRD) - ilość zmienna zależna od potrzeb, przewiduje się 5-6 zespołów regionalnych.

4. Koordynatorzy tematów.

Członkowie realizujący tematy na rzecz KSE oraz innych instytucji i organizacji

5. Sekretariat rady programowej

Przewodniczący sekretariatu - Rzecznik Rady Programowej

Obsługa sekretariatu

Sekretariat Rady Programowej funkcjonować będzie przy Przewodniczącym Rady Programowej stanowiąc centrum informacji działalności audytorów.

6. Sposób prowadzenia naboru:

1. Zgłoszenie kandydatów przez oddziały KSE
2. Zaproszenie egzaminatorów przez RG KSE
3. Zgłoszenie osobiste lub przez inne organizacje np. KSD

UWAGA!

Wymogi stawiane kandydatom na audytorów oraz program szkoleń przedstawiony zostanie po zatwierdzeniu przez RG Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów.

Załącznik nr 3

KSE/83/2006

27.09.2006 r.

**Szanowny Pan
Jerzy Polaczek
Minister Transportu**

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zwraca się z uprzejmą prośbą do Pana Ministra o rozważenie wprowadzenia zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 maja 2002 r. (Dz.U. Nr 80, poz. 724) w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców. W załączeniu przesyłamy propozycję zmian.

Dotychczas obowiązujące stawki wynagradzania egzaminatorów kandydatów na kierowców i kierowców ustalone zostały w 2002 r. Wysokość przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, według danych Głównego Urzędu Statystycznego w tym okresie uległo znacznym zmianom od kwoty 2.061,85 zł. za rok 2001 do kwoty 2.530,18 zł. w I kw. 2006 r., co daje wskaźnik wzrostu równy 1,23.

Biorąc pod uwagę to, że nowe stawki wynagrodzeń będą obowiązywały przez kolejne kilka lat przyjęto do wyliczenia wskaźnik wzrostu na poziomie 1,40.

Nieodczownym czynnikiem prestiżu egzaminatora miały być płace. Takie założenia przyświecały twórcom nowego systemu. System ten miał być realizowany przez powołanie podmiotu prawnego jakim są Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Płace egzaminatorów miały być znaczące i stać się jednym z istotnych czynników antykorupcyjnych. Tak jednak się nie stało. Wzrosły opłaty za egzaminy, nastąpił wzrost kosztów utrzymania, wzrosła także inflacja, a płace egzaminatorów pozostały bez zmian. Wzrosło natomiast obciążenie egzaminatorów, wydłużył się czas egzaminowania. W tej sytuacji, zapowiadany nowy zawód, prestiżowy, dobrze płatny staje się fikcją. Rosną tylko wymagania i zastrzeżenia w stosunku do egzaminatorów, co mocno jest już zaakcentowane w ostatnim projekcie nowej ustawy o szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców.

Przedstawiając powyższą, krótką argumentację Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów prosi Pana Ministra o pozytywne rozpatrzenie naszej propozycji, aby zawód egzaminatora nie stał się zawodem miernej płacy i ciężkiej pracy.

Z poważaniem
dr inż. Władysław Drozd
Prezes KSE.

T A B E Ł A
MIESIĘCZNYCH STAWEK WYNAGRODZENIA
ZASADNICZEGO

Lp.	Kategoria zaszeregowania	Wynagrodzenie w złotych
1	2	3
1	I	2600 - 3200
2	II	2900 - 3600
3	III	3300 - 4000
4	IV	3700 - 4300
5	V	4100 - 4700
6	VI	4400 - 5100

T A B E Ł A
MIESIĘCZNYCH STAWEK DODATKU FUNKCYJNEGO

Lp.	Kategoria stawek dodatku funkcyjnego	Kwota dodatku funkcyjnego w złotych
1	2	3
1	I	250 – 1000
2	II	400 – 1500
3	III	600 – 2100
4	IV	800 – 2700
5	V	1000 – 3200
6	VI	1400 – 3600

Uwaga:

Prezentowane propozycje są pierwszym wariantem. W międzyczasie powstały kolejne wersje, nad którymi trwają prace.

**Załączniki do rozporządzenia
Ministra Transportu
z dnia**

**Załącznik nr 1
TABELA STANOWISK ZASZEREGOWANIA I KWALIFIKACJI
EGZAMINATORÓW**

Lp.	Stanowisko	Kategoria zaszeregowania	Kategoria stawki dodatku funkcyjnego	Wymagane kwalifikacje ^{*)}	
				Zakres uprawnień do egzaminowania	Liczba lat pracy
1	2	3	4	5	6
1	Egzaminator nadzorujący lub audytor**)	VI	VI	Wszystkie kategorie prawa jazdy	8 lat pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
2	Egzaminator I stopnia	VI	V	Wszystkie kategorie prawa jazdy	8 lat pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
3	Egzaminator II stopnia	V	IV	Kat. A, B, B+E, C, C+E, D, T prawa jazdy	6 lat pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
4	Egzaminator III stopnia	IV	III	Kat. A, B, B+E, C, T prawa jazdy	5 lat pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
5	Egzaminator IV stopnia	III	II	Kat. A, B, B+E prawa jazdy	3 lata pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
6	Egzaminator V stopnia	II	I	Kat. A, B prawa jazdy	1 rok pracy na stanowisku egzaminatora kandydatów na kierowców
7	Egzaminator VI stopnia	I	-	Kat. B prawa jazdy	Po wpisaniu do ewidencji egzaminatorów

*) W zakresie wykształcenia obowiązują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zmianami).

**) Egzaminator audytor – to egzaminator funkcyjny w większości krajów Unii Europejskiej. Egzaminator Audytor jest przedstawicielem środowiska egzaminatorów pełniący funkcję w zakresie przepisów ruchu drogowego oraz zasad egzaminowania. Rozpatruje i interpretuje zaistniałe sporne sytuacje zajmując obowiązujące stanowisko. Egzaminator audytor jest powoływany na zasadach uzgodnionych z Ministerstwem Transportu w oparciu o procedurę oddzielnego szkolenia i uzyskiwania uprawnień. KSE podjęło działania w zakresie stworzenia systemu szkolenia i zasad egzaminowania audytorów. Wprowadzenie funkcji audytora do tabeli stanowisk stanowiłoby poważny krok do ujednolicenia kryteriów egzaminowania.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU
z dnia 2006 r.

*w sprawie zmiany warunków wynagradzania egzaminatorów
przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców
i kierowców.*

Na podstawie art. 121 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r.) zarządza się co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 22 maja 2002 r. w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców i kierowców (Dz.U. Nr 80, poz. 724) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 3 pkt 1, 2 i 3:

a) załączniki nr 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

2) § 9:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie: *Pozostałym egzaminatorom przysługuje dodatek funkcyjny zgodnie z zajmowanym stanowiskiem wymienionym w załączniku nr 1.*

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie dni od dnia ogłoszenia.

III. Gradacja błędów i wykroczeń.

III.1. Klasyfikacja błędów i ich symbole.

- | | |
|---------------------------|-----|
| 1. Błędy podstawowe | - P |
| 2. Błędy poważne | - W |
| 3. Błędy groźne | - G |
| 4. Błędy dyskwalifikujące | - D |

III.2. Definicje błędów.

Uwaga:

Klasyfikacja błędów w pierwszej kolejności uwzględnia aspekty ich wpływu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Istotnym kryterium jest również odniesienie tych błędów w stosunku do taryfikatora mandatów stosowanego przez policję, jak również zasad przyjętych w metodyce egzaminowania.

III.2.1. Błędy, wykroczenia, zachowania - zdefiniowanie pojęć.

Błąd.

Błędem określamy najczęściej brak umiejętności lub niewłaściwe wykonywanie czynności i zadań; nieprawidłowości, uchybienia w zakresie techniki kierowania pojazdem, w tym panowanie nad pojazdem, nietrafne decyzje, postępowanie niezgodne z obowiązującymi przepisami, instrukcją obsługi, egzaminowania czy też obowiązujących zasad.

Wykroczenie.

Wykroczenie to najogólniej nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz nie respektowanie obowiązujących w tym zakresie zasad.

Zachowanie.

Zachowanie to całokształt lub chwilowe postępowanie charakteryzujące się nadpobudliwością, zdenerwowaniem, brakiem reakcji czy błędnej reakcji. Postępowanie stwarzające zagrożenie lub charakteryzujące się brakiem zdolności do samodzielnego podjęcia decyzji czy kierowania pojazdem, spóźniona reakcja czy jej brak.

Uwaga:

W celu uproszczenia metodyki w dalszych zapisach używać będę skrótów pojęcia "błąd". Pojęcie "błąd" zawierać będzie zarówno wykroczenie w stosunku do przepisów ruchu drogowego jak i w ruchu drogowym. W niektórych przypadkach ze względu na specyfikę lub wagę będę używał właściwych określeń.

Błąd Podstawowy - P

Błąd najczęściej nie powodujący potencjalnego jak i bezpośredniego zagrożenia w stosunku do osób i sprzętu.

Charakteryzuje się decyzjami obciążonymi uchybieniami, brakiem precyzji, staranności w wykonaniu czy drobnym wykroczeniem mieszczącym się w grupie II A taryfikatora wykroczeń stosowanego przez policję.

W hierarchii błędów metodyki jest to błąd oszacowany, w skali ocen od 1-6, na wartość "1". Uzyskanie 4-krotnie tego samego błędu skutkuje wynikiem negatywnym.

Przykłady błędów podstawowych zawarte są w załączniku do metodyki egzaminowania.

Błąd podstawowy uprawnia do kontynuacji egzaminu.

Błąd Poważny - W

Błąd poważny nosi znamiona zagrożeń, pośrednich lub bezpośrednich, jak również utrudnienia w ruchu. Błędy poważne obejmują również niewykonanie zadań wynikających z poleceń egzaminatora lub zadań wynikających z instrukcji egzaminowania. Błędy poważne mieszczą się w zasadzie w grupie II B taryfikatora wykroczeń stosowanego przez policję.

W hierarchii błędów metodyki oceniane są w skali 1-6 na wartość "3".

Przykłady błędów poważnych zawarte są w załączniku do metodyki egzaminowania.

Błąd poważny upoważnia do kontynuowania egzaminu.

Błąd Groźny - G

Błąd groźny to wykroczenie lub zachowanie, które w najwyższym stopniu stwarza potencjalne zagrożenie dla osób i sprzętu. Błąd groźny w metodyce upoważnia egzaminatora do kontynuacji egzaminu, jednak wynik egzaminu jest przesądzony - negatywny z chwilą zaistnienia błędu. W hierarchii błędów metodyki jest oceniany na najwyższej wartości - i wynosi "6".

W systemie taryfikatora mandatów stosowanych przez policję obejmuje grupę II powyżej litery B.

Szczegółowy wykaz błędów groźnych znajduje się w załączniku do metodyki egzaminowania.

Błąd Dyskwalifikujący - D

Błąd dyskwalifikujący to błąd, następstwem którego, jest stworzenie bezpośredniego zagrożenia dla osób i sprzętu wskutek m.in. wymuszenia pierwszeństwa przejazdu, przejścia pieszych, brakiem reakcji lub niewłaściwej reakcji koniecznej interwencji egzaminatora. Błąd dyskwalifikujący polega m.in. na nie panowaniu nad pojazdem, nie reagowaniem na znaki, w szczególności zakazu i nakazu, brakiem reakcji na dyspozycje egzaminatora.

Błąd dyskwalifikujący skutkuje natychmiastowym przerwaniem egzaminu, wartość punktowa według metodyki w skali 1-6 wynosi "6".

Z błędem dyskwalifikującym mamy do czynienia wówczas jeżeli egzaminator zmuszony jest do interwencji ze względu na potencjalne zagrożenie, np. brak dostatecznej widoczności, brak reakcji na znaki a zdający nie podjął żadnych działań przeciwdziałających zagrożeniu (obserwacji, upewnienia się, zmniejszenia prędkości, hamowania itp.).

Szczegółowy wykaz błędów dyskwalifikujących zamieszczony jest w załączniku do metodyki egzaminowania.

Uwaga:

Przy ocenie zadań do arkusza oceny nie wpisuje się błędów powstałych w czasie realizacji zadania lecz jedynie decyzję o zaliczeniu lub nie zaliczeniu zadania. Zadanie nie zaliczone oceniane jest na 3 punkty.

Zasady stosowania metodyki

- zakres punktacji: 1-6

- skala ocen:

- błąd podstawowy - P = 1

- błąd poważny - W = 3

- błąd groźny - G = 6

- błąd dyskwalifikujący - D = 6

- o wyniku egzaminu decyduje suma uzyskanych punktów

- wynik pozytywny "P" = Σ błędów < 6

- wynik negatywny "N" = Σ błędów $\geq$ 6

Drugim kryterium oceny egzaminu jest krotność popełnienia tego samego błędu w grupie błędów podstawowym "P". Liczba tego samego błędu nie może większa niż "4".

Konkluzja:

egzamin jest oceniony na wynik negatywny:

jeżeli $\Sigma B \geq 6$

lub $\Sigma BP > 4$

Przykład:

1.

P
1/1

W
3/3

G

D

$\Sigma B = 8 > 6$

wynik egzaminu negatywny "N"

2.

Przy realizacji zadań:

Plac manewrowy

Pierwsze nie zaliczenie zadania na placu - 3

Drugie nie zaliczenie zadania na placu - 3

Σ punktów = 6 - egzamin nie zdany bez prawa kontynuacji jazdy w ruchu.

Uwaga

Prezentowany system należy zaadoptować do obecnej instrukcji egzaminowania uwzględniając w szczególności:

- Fakt, że egzamin “na placu” jest elementem składowym całego egzaminu praktycznego a więc błędy popełniane na placu obciążają zdającego wyjeżdżającego do ruchu do ruchu drogowego – kwetią tylko ustalenia czy to błąd mały za 1 punkt czy podstawowy za 3 punkty.**
- Podane przykłady w poszczególnych grupach błędów mają charakter poglądowy, szczegółowe ustalenia wymagają dokładnej analizy.**
- Arkusz oceny jest tylko przykładowy rzeczywisty arkusz to praca odpowiednich zespołów i doświadczeń z innych krajów.**

Katalog błędów - propozycja

Błędy podstawowe - P

- niewłaściwe ustawienie pojazdu na skrzyżowaniu
- niewłaściwy dobór przełożeń
- spóźnione wyłączenie kierunkowskazów
- gaśnięcie silnika
- niewłaściwe upewnienie się
- ruszanie "skokami"
- brak prostoliniowości ruchu
- otarcie kołami o krawężnik
- nieznajomość klawiatury sterowania osprzętem
- nie reagowanie na lampki świecące na tablicy rozdzielczej
- opóźnione włączenie kierunkowskazów
- postój przed przejściem na włączonym biegu

Błędy poważne - W

- nie zachowanie bezpiecznej odległości odległości przy wyprzedzaniu, omijaniu, wymijaniu
- wjazd na trzeciego

- nie ustąpienie pierwszeństwa np. autobusowi
- przejechanie linii ciągłej
- nie zatrzymanie się na światłach żółtych
- nie upewnienie się
- nie przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego
- przekroczenie dopuszczalnej prędkości
- najechanie na krawężnik np. przy zawracaniu
- nie obserwowanie drogi przez lusterko wsteczne
- nie wykonanie zadań egzaminu (zawracanie, parkowanie, hamowanie awaryjne)
- cofanie się pojazdem przy ruszaniu na wzniesieniu $L > 0,2$
- nie włączenie świateł mijania na drodze publicznej
- brak umiejętności włączania wycieraczek, świateł
- nie włączenie kierunkowskazów
- prędkość, w wyniku której, tamowany jest ruch

Błędy groźne - G

- błędy poważne elementami zagrożenia, ponadto:
- wyprzedzanie na przejściu
- nie ustąpienie pierwszeństwa przejazdu
- znaczące przekroczenie dopuszczalnej prędkości (powyżej 10%) - nadmierna prędkość
- najechanie na krawężnik
- niezatrzymanie się na znaku "stop" tylko zwolnienie
- wjazd w ulicę jednokierunkową "pod prąd"
- zawracanie - zakaz zawracania
- nie zatrzymanie się na strzałce zielonej
- włączenie kierunkowskazu i dokonanie skrętu w przeciwną stronę.

Błędy dyskwalifikujące - D

- błędy groźne plus zagrożenie bezpośrednie
- najechanie na krawężnik przy pełnej prędkości
- zajechanie - wymuszenie pierwszeństwa przejazdu
- zablokowanie ruchu przed lub na skrzyżowanie w końcowej fazie świateł żółtych z małą prędkością lub z postoju
- wjazd na skrzyżowanie bez możliwości opuszczenia
- wjazd na światłach czerwonych
- podjęcie próby wyprzedzania bez możliwości realizacji
- niewłaściwa decyzja
- nie zatrzymanie się przed znakiem "stop".

Załącznik nr 5

Analiza pracy egzaminatora

Praca egzaminatora w 80% odbywa się w warunkach terenowych, na placu lub w samochodzie. Wykonywanie zadań w tych warunkach związane jest z wieloma niepożądanymi uwarunkowaniami.

Pierwszymi z nich to warunki atmosferyczne. W zależności od pory roku mamy do czynienia z upałem, deszczem, ulewą, wiatrem, burzą, mgłą, mrozem, śniegiem, zawieruchą itp. Warunki te zmieniają się nie tylko w ciągu roku, miesiąca, ale co jest najważniejsze i najtrudniejsze dla zdrowia - w ciągu dnia.

Efektem zmieniających się warunków atmosferycznych są zmieniające się warunki w ruchu drogowym np. zmiana stanu nawierzchni dróg (mokra nawierzchnia, gołoledź, błoto pośniegowe, szron) a kończąc na zmieniającej się widoczności, najczęściej jej pogorszenie.

Innym utrudnieniem w pracy egzaminatorów są czynniki zewnętrzne środowiska objawiające się między innymi hałasem ulicznym, drganiami pojazdów, wdychaniem zanieczyszczeń, szczególnie związków ołowiu, oparów benzyny, jak również pośrednie - m. in. zagrożenia chorobami.

Do bardzo istotnych czynników wpływających na wykonywanie zawodu egzaminatora jest praca w warunkach ruchu drogowego. Ruchu drogowego w zatłoczonych miastach, w zmieniających się warunkach atmosferycznych z programowo zamieniającymi się uczestnikami i dynamicznie zmieniającymi się sytuacjami drogowymi. Sytuacje takie wymuszają na egzaminatorze stan permanentnego napięcia trwającego wiele godzin. Mało który z zawodów stawia przed realizatorem takie wymagania. Stan taki skutkuje tym że, pod względem fizycznym i zdrowotnym pracę egzaminatorów należy zaliczyć do więcej niż średniego ryzyka. Nie mniej istotnym czynnikiem decydującym o warunkach pracy egzaminatora jest stres. Stres wynikający z pracy w rzeczywistym ruchu drogowym przy stałym zagrożeniu kolizją czy wypadkiem drogowym, przy jednoczesnej konieczności korygowania błędów popełnianych przez zdającego często w zaskakujących sytuacjach drogowych z dużą dozą prawdopodobieństw sytuacji konfliktowych.

Czynnikiem potęgującym stres są sprawy międzyludzkie, w wielu przypadkach zdenerwowanie i wynikające z powyższego zachowanie zdających. Każde zdarzenie to głęboka rana na psychice egzaminatora. Dodatkowy składnik powiększający obciążenie psychiczne jest konieczność ciągłego skupienia w czasie egzaminu praktycznego trwającego wiele godzin dziennie.

Proces egzaminowania połączony jest ze zdarzeniami losowymi polegający na bezpośrednim zagrożeniu kolizją czy wypadkiem. Takie zdarzenia zostawiają trwały ślad w psychice i na zdrowiu egzaminatora.

Zasygnalizowane aspekty zawodu egzaminatora to tylko wstęp do pogłębionej analizy tego zawodu. Przedstawiony zarys świadczy i uwidacznia w oczywisty sposób „specyfikę zawodu egzaminatora”. Specyfikę wyróżniającą się wysokim obciążeniem fizycznym, psychicznym oraz odpowiedzialnością prawną, moralną i materialną. Uwarunkowania te przekładają się bardzo często na nadmiernym obciążeniu organizmu bez możliwości regeneracji, a więc powodują trwałe zmiany na zdrowiu. Jest to więc sprawa zwiększonego ryzyka. Nie jest więc przesadą stwierdzenia:

Zawód egzaminatora to zawód bardzo dużego obciążenia fizycznego i psychicznego.

Zawód egzaminatora to zawód realizowany w trudnych i zmieniających się zewnętrznych warunkach pracy.

Ryzyko zawodowe

Jednym z bardzo poważnych aspektów pracy egzaminatora jest ryzyko wystąpienia zagrożenia dla zdrowia. Ryzyko to może wystąpić w postaci:

- zagrożenia bezpośredniego,
- zachorowań w związku z wykonywaniem zawodu,
- chorób zawodowych.

Ocena ryzyka zawodowego zagrożenia bezpośredniego. Spośród czynników mających istotny wpływ na ryzyko zawodowe istotną rolę odgrywają:

1. Nieprzewidywalność zachowań zdających.
2. Konieczność przebywania w ciągłym skupieniu i napięciu.
3. Zmienność sytuacji drogowych.
4. Zmienność warunków na drogach i atmosferycznych.
5. Ciągłe prawdopodobieństwo wystąpień zdarzeń losowych (stłuczek, wypadków).
6. Przemęczenie fizyczne.
7. Stres.
8. Obciążenie psychiczne.
9. Praca w różnych warunkach atmosferycznych (zima, lato, deszcze, śnieżyca).
10. Wpływ oddziaływania środowiska (hałas, zadymienie, opary paliw, olejów, drgania).

Dokonując oceny ryzyka zawodu egzaminatora przyjęto dla potrzeb opracowania 6-stopniową skalę według poniższych gradacji: pierwszy stopień - ryzyko bardzo małe, drugi stopień - ryzyko małe, trzeci stopień - ryzyko średnie, czwarty stopień - podwyższone ryzyko, piąty stopień - duże ryzyko i szósty stopień - bardzo duże ryzyko.

Analizując poszczególne czynniki decydujące o stopniu ryzyka zawodowego egzaminatora zdecydowanie większość mieści się w przedziale od czwartego stopnia wzwyż.

Stwierdzenie faktu, iż zawód egzaminatora jest zawodem podwyższonego ryzyka jest faktem bezspornym.

Tak samo oceniają ryzyko zawodowe firmy ubezpieczeniowe, które nie są skłonne do ubezpieczenia egzaminatora od odpowiedzialności cywilnej.

Jak stwierdzono wcześniej pracę egzaminatora zaliczyć należy do pracy więcej niż średniego obciążenia (np. prace kierowców uznaje się jako średniego obciążenia i ryzyka).

Wymogi zdrowotne stawiane egzaminatorom są bardzo wysokie. Wykonywać zawód nie mogą osoby mające padaczkę, które muszą zażywać leki obniżające sprawność psychofizycznych, czy osoby, które ze względu na choroby lub uwarunkowania genetyczne mają skłonności do utraty przytomności lub równowagi.

Warunkiem poprawnie wykonywania zawodu jest sprawność ogólnofizyczna, a w szczególności układu kostno-stawowego oraz mięśniowego. Część pracy jest realizowana na stojąco - plac manewrowy, jednak zdecydowanie większa część pracy wykonywana jest w pozycji siedzącej w samochodzie - pozycja z podkurczonymi nogami. Pozycja taka ogranicza krążenie krwi, szczególnie w kończynach dolnych, oddziałuje również na kręgosłup - szczególnie przeprowadzając egzaminy w samochodach ciężarowych i ciągnikach

Bardzo duże znaczenie w wykonywaniu zawodu egzaminatora ma dobry wzrok, słuch oraz zdolność do szybkiej reakcji, czyli refleks.

Na stan zdrowia oprócz warunków pracy bardzo ważne jest otoczenie środowiska. Fakt, że w ciągu dnia egzaminator spotyka się bezpośrednio z kilkunastoma osobami, a pośrednio z dziesiątkami osób, stwarza idealne warunki do zarażenia się chorobami, potęgowane przez warunki klimatyczne i atmosferyczne oraz ciągłe zmiany temperaturowe (kabina, plac manewrowy itp.). To idealne warunki zagrożenia chorobami szczególnie przenoszonymi przez wirusy.

Oddzielnym zagrożeniem w pracy kierowcy jest stan zdrowia psychicznego. Specyfiką zawodu egzaminatora jest praca w szybkim tempie. Konieczność podejmowania szybkich, jednoznacznych, dobrych decyzji, odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzi, odpowiedzialność prawna, odpowiedzialność moralna, konieczność permanentnego skupienia, związanego ze zdolnością do skutecznego reagowania na zaistniałe sytuacje.

W procesie egzaminowania egzaminator narażony jest na sytuacje konfliktowe. Osoby zdające ulegają stresowi. Bardzo często reagują w sposób wybuchowy, przekraczający zasady wzajemnego poszanowania, kulturalnego zachowania. Na zdenerwowanie i zestresowanie egzaminatora po takiej konfliktowej sytuacji czeka następny wyjazd z kolejną zdenerwowaną osobą. Obciążenie stresowe egzaminatora w takiej sytuacji wzrasta niewspółmiernie. Podobnie jest po każdej kolizji czy wypadku. Są chwile przemęczenia psychicznego organizmu, na które odpoczynek nocny jest nie wystarczający. Od samego rana na niezregenerowany organizm egzaminatora nakładają się nowe sytuacje prowadzące w konsekwencji do trwałych zmian na zdrowiu.

W konsekwencji długotrwałe obciążenie psychiczne jak i fizyczne sprzyjają chorobą zawodowym. Po tak krótkim okresie wykonywania zawodu trudno ustalić je jednoznacznie. W tej chwili daje się wyraźnie wyróżnić choroby krążenia kończyn dolnych, prawdopodobieństwo zwyrodnienia stawów w nogach, nadwyrężenie układu nerwowego.

Punktem wyjścia oceny, obejmującej pracę egzaminatorów zmierzające do opisania prawnego zasad świadczenia pracy, może być porównane z innymi zawodami, wynikającymi z sylwetki egzaminatora oraz warunków pracy.

Wśród zawodów tych (nauczyciel, urzędnik, policjant drogówki, kierowca czy pracownik ITD) największe podobieństwo występuje do zawodu kierowcy oraz policji.

Zbieżność to:

1. warunki pracy na zewnątrz pomieszczeń,
2. praca w ruchu drogowym,
3. ryzyko zawodowe,
4. odpowiedzialność,
5. obciążenie fizyczne,
6. obciążenie psychiczne.

Dla kierowców kwestię tę reguluje ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. W czasie pracy kierowców. W ustawie stwierdzamy m. in. po cztero i pół godzinnym okresie prowadzenia pojazdu kierowca wykorzystuje co najmniej 45 min. przerwę. Przerwa ta może być zastąpiona krótszymi przerwami trwającymi co najmniej 15 min., wykorzystanymi w efekcie cztero i pół godzinnym czasie prowadzenia pojazdu lub natychmiast po tym okresie. Podczas wymienionych przerw kierowca nie może wykonywać żadnej innej pracy. Ograniczenie czasu pracy kierowcy, jak również przymusowy odpoczynek ma zapewnić bezpieczną jazdę, jak również umożliwić regenerację organizmu, a więc chronić zdrowie kierowców. Kierowca realizuje jedynie jeden aspekt – kieruje pojazdem. Brak w tym zawodzie takich czynników jak ciągła jazda w ruchu miejskim, czy:

- obserwowanie i reagowanie na zachowanie zdającego egzamin,
- udzielanie niezbędnych informacji zdającemu,

- bardzo często zwracanie uwagi zdającemu,
- ocena odbioru i reakcji zdającego,
- obserwowanie trasy i reagowania na zachowanie innych uczestników dróg,
- odpowiedzialność za podjętą decyzję,
- rozwiązywanie spraw konfliktowych.

Obciążenie psycho-fizyczne i odpowiedzialność egzaminatorów w stosunku do kierowców jest nie porównywalnie większa. Porównywanie zawodu egzaminatora z zawodem kierowcy nauczyciela czy policjanta - z punktu widzenia warunków pracy wypada w całej rozciągłości na niekorzyść naszego zawodu. To wymaga zmian.

Środowisko egzaminatorów w pierwszej kolejności musi podjąć działania zmierzające do opracowania wykazu chorób „występujących w związku z wykonywaniem zawodu”. Takie wykazy wydał Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji dla policji, rozporządzenia z dnia 18 grudnia 2002 r. oraz 16 stycznia 2003 r.

Równocześnie należy przedstawić badania zmierzające do oceny prawdopodobieństwa wystąpienia chorób zawodowych. Nim ustalone zostaną choroby pierwszej czy drugiej grupy, należy rozpocząć działania nad opisem prawnym warunków pracy tzn. określenie maksymalnych godzin egzaminu praktycznego, jakie może przeprowadzić egzaminator w ciągu jednego dnia czy w ciągu tygodnia, liczby i czas przerw pomiędzy kolejnymi egzaminami. Bardzo poważnie rozważyć należy czy egzaminator, który był uczestnikiem kolizji, a nie daj Bóg wypadku, może w tym dniu dalej egzaminować, czy nie będzie to zagrożeniem dla kolejnych zdających osób. Czy nie będzie to zagrożenie dla ruchu drogowego jak wynika z w/w rozważań?

Zawód egzaminatora to zawód nie chroniony przez prawo.

Zawód egzaminatora to zawód podwyższonego ryzyka.

Zawód egzaminatora to zawód permanentnego stresu.

Zawód egzaminatora to zawód narażony na choroby i utratę zdrowia.



Władze Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

RADA GŁÓWNA

Władysław Drozd
Jacek Dyląg
Jan Gurazda
Edward Kasprzyk
Andrzej Kawczyński
Lech Łaszczyński
Stefan Łukawski
Grzegorz Michałak
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 Michałak
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, Gorzów Wlkp., ul. Podmiejska 18
 40-507, Katowice, ul. Francuska 78
 25-420, Kielce, ul. Domszowska 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, Opole, ul. Oleska 127
 40-507, Płock, ul. Otolńska 25
 37-700, Przemysław, 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. Golisza 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!