

Biuletyn KRA nr 1/2011

egzaminator

Biuletyn Informacyjno-Szkoleniowy Krajowego Stowarzyszenia
Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców

**GŁOS W DYSKUSJI
O NOWEJ USTAWIE**

**PRZEJŚCIE DLA
PIESZYCH**

**WYNIKI BADAŃ
Z WORD OLSZTYN**

**OBRONA POZYCJI
EGZAMINATORA**

**SYLWETKA
EGZAMINATORA**



www.kse-egzaminator.pl

Szkolenie Cedzyna k/Kielec

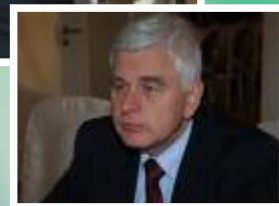
08-10 kwietnia 2011

*Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
organizuje dla*

*prezesów oddziałów terenowych KSE,
dla egzaminatorów nadzorujących oraz zaproszonych gości*

*szkolenie, którego wiodącym tematem będzie
nowa ustawa o kierujących pojazdami
i główne założenia zmian do
rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania
kandydatów na kierowców.*

Zapraszamy serdecznie na to szkolenie!



SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	2
2. List Prezesa do przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury	4
3. Wystąpienie KSE do egzaminatorów WORD	5
4. Głos w dyskusji – o nowej ustawie	9
5. Kryteria doboru kandydatów na egzaminatorów	12
6. Wyniki badań z WORD Olsztyn	17
7. Propozycje interpretacji zadań egzaminacyjnych	40
8. Informowanie kandydata o popełnionym błędzie	53
9. Przejście dla pieszych	57
10. O czym dyskutujemy na forum kse-egzaminator?	62
11. Obrona pozycji egzaminatora w przypadku unieważnienia egzaminu	66
12. Sylwetka egzaminatora	71

WPROWADZENIE

Henryk Radomski - Prezes KSE



Otrzymuję wiele telefonów od członków Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zainteresowanych działaniami władz Stowarzyszenia. Otóż jesteśmy już w nowym roku. Stary możemy oceniać różnie, jednak dominuje opinia, że nie był dobry tak dla WORD-ów jak i naszej organizacji. WORDy borykają się z gwałtownym spadkiem ilości osób egzaminowanych, a tym samym nastąpiło pogorszenie sytuacji ekonomicznej. Dyrektorzy poszukują zmniejszenia kosztów, często poprzez zmniejszanie zatrudnienia w grupie egzaminatorów. Wielu naszych kolegów

pożegnało się z pracą egzaminatora. Często przyczyną takiej decyzji był banalny zarzut, że są zbyt „drodzy”, ponieważ mają pełny zakres uprawnień. Inni odeszli z mniej szlachetnych pobudek.

Na uwagę zasługuje uchwalenie przez Sejm RP Ustawy o kierujących pojazdami, która dokonuje w zakresie regulacji wdrożenie dyrektywy nr 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z dnia 20 grudnia 2006r. w sprawie praw jazdy i nie tylko. Prace Podkomisji Nadzwyczajnej Infrastruktury do rozpatrzenia rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami trwały od kwietnia i zakończyły się w październiku 2010. Uczestniczyłem w obradach tej podkomisji. Miałem możliwość doświadczenia, jak tworzy się prawo. Często zwyciężają koncepcje nie najbardziej słuszne. Przygotowany przez Rząd projekt miał na celu zmniejszenie liczby wypadków drogowych, tzw. ciężkich, kończących się trwałym kalectwem lub śmiercią. W Polsce nawet na autostradach „ciężkość” wypadków jest trzykrotnie wyższa niż średnia w krajach UE. Ustawa ma celu także zmniejszenie nieprawidłowości w szkoleniu kierowców. Czy te cele zostaną osiągnięte, czas pokaże. Oddziaływanie na proces poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego będą miały także WORD-y, ponieważ będą prowadziły szkolenie w zakresie BRD dla osób, które uzyskały prawo jazdy kategorii B po raz pierwszy. Jest to także szansa dla egzaminatorów, którzy mogą być okresowo angażowani dla prowadzenia zajęć wykładowych.

WPROWADZENIE

Ustawa o kierujących pojazdami, która wchodzi w życie w przyszłym roku nakłada obowiązek na Ministra Infrastruktury wydania do tego czasu rozporządzeń wykonawczych. Jedno z rozporządzeń dotyczyć będzie nowych form przeprowadzania egzaminów kandydatów na kierowców. Krajowe Stowarzyszenie pragnie aktywnie uczestniczyć w pracach nad tym rozporządzeniem.

Środowisko egzaminatorów od dawna zgłaszało swoje sugestie i propozycje. Tak się składa, że autorem nowego systemu egzaminowania z ramienia Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów jest kolega dr inż. Władysław Drozd, egzaminator WORD Zielona Góra, który będzie reprezentował KSE w pracach nad tym rozporządzeniem. Liczymy na przychylność Dyrektora Departamentu Pana Andrzeja Bogdanowicza, do którego przestaliśmy nasze propozycje.

Uprzejmie informuję, że w kwietniu br. odbędzie się narada Rady Głównej KSE z udziałem prezesów oddziałów oraz cykl szkoleniowy dla egzaminatorów nadzorujących i gości narady z udziałem przedstawicieli Ministerstwa. Tematyką dominującą będzie nowa ustawa oraz wstęp do propozycji zmian systemu egzaminowania kandydatów na prawo jazdy.

Jestem przekonany, że to spotkanie będzie bardzo ważnym elementem w dyskusji i pracach nad nowymi rozporządzeniami. Sprawozdanie z tejże narady i szkolenia przedstawimy Wam, koleżanki i koledzy egzaminatorzy na stronach naszego portalu internetowego.

Z poważaniem,

Henryk Radomski

Prezes

RG Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

LIST PREZESA

Henryk Radomski - Prezes KSE



KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW

Olsztyn, dn. 01.02.2011r

KSE/RG/3/2011

Pan
Andrzej Bogdanowicz
Dyrektor Departamentu
Transportu Drogowego
ul. Chalubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

W związku z uchwaleniem przez Sejm RP Ustawy o kierujących pojazdami i koniecznością wydania nowego rozporządzenia w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, zgłaszam w imieniu Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów chęć uczestniczenia naszej organizacji w pracach nad tym rozporządzeniem.

Rada Główna posiada propozycję wprowadzenia wielu zmian dotyczących egzaminowania.

Nazwiska osób uczestniczących w pracach nad rozporządzeniem zostaną podane w terminie późniejszym.

Z poważaniem

PREZES
Henryk Radomski

WYSTĄPIENIE KSE Do egzaminatorów WORD

Eligiusz Woźniakowski



WORD jako jednostka organizacyjna został powołany do służby publicznej. Zgodnie z art. 110a ust.1 pkt.3 ustawy Prawo o ruchu drogowym „Egzaminator w czasie wykonywania obowiązków zawodowych podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu”.

Przepis ten daje egzaminatorowi pewne prawa, ale nakłada na niego szereg obowiązków. Skoro podlega ochronie prawnej przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu, to powinien spełniać również kryteria przyjęte dla meritum i obyczajności statusu funkcjonariusza publicznego.

Zawód egzaminatora w swej istocie ma istotne znamiona i cechy urzędnika państwowego (samorządowego). Przez analogię do wymagań stawianych urzędnikowi państwowemu egzaminator powinien być profesjonalistą o nieskazitelnym charakterze. Na stanowisku egzaminatora potrzebne jest powołanie do służby publicznej, solidności, dokładności i cierpliwości. Od egzaminatora wymagane są predyspozycje intelektualne i osobowościowe. Liczy się także kultura osobista i umiejętność pracy z ludźmi. W swoim postępowaniu egzaminator powinien kierować się Tacytowską zasadą: („Siue ira et studio”)!!, czyli bez gniewu i przychylności oraz stronniczości, tym bardziej że zawód egzaminatora jest zawodem „zaufania społecznego”.

Zgodnie z ustawą o pracownikach urzędów państwowych (Dz. U. 86 poz. 956 z 2001r. z późn. zmianami): „obowiązkiem urzędnika jest ochrona interesów państwa i słusznych interesów obywateli, przestrzeganie Konstytucji RP i innych przepisów prawa, strzeżenie autorytetu Rzeczypospolitej Polskiej, oraz dążenie do pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa, racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi, rzetelne i bezstronne, sprawne i terminowe wykonywanie powierzonych zadań, dochowanie tajemnicy państwowej i służbowej, rozwijanie własnej wiedzy zawodowej, godnego zachowania się w pracy i poza nią”. Już na pierwszy rzut oka widać ile

z przedstawionych tu cech powinno charakteryzować egzaminatora: wszystkie!

Pożądany wizerunek egzaminatora powinien eksponować:

Powołanie do służby publicznej,
Komplementarne przygotowanie fachowe,
Należyte wykonywanie obowiązków,
Rzetelność,
Solidność,
Precyzja i dokładność,
Odpowiedzialność,
Perfekcjonizm,
Jednoznaczność i jasność sytuacji,
Szybkość i precyzja decydowania i działania,
Obiektywizm, uczciwość i bezstronność,
Przewidywalność,
Niezawodność działania,
Dyskrecja,
Zdecydowanie,
Sprawiedliwość,
Zaangażowanie,
Zainteresowanie.

Art. 110 ust.1 pkt.3 ustawy prawo o ruchu drogowym nakazuje egzaminatorowi by wykonując obowiązki służbowe zachowywał się godnie. Godne zachowanie musimy rozumieć jako zachowanie reprezentujące należyty wizerunek egzaminatora, te cechy które zostały wymienione powyżej.

Niezgodność cech intelektualno-osobowościowych z przedstawionym zarysem może powodować dyskomfort i dysfunkcję społeczną egzaminatora, prowadząc do nieprawidłowych interakcji międzyludzkich. Dotyczy to nie tylko procesu egzaminowania, ale

i w odzwierciedleniu ogólnospołecznych stosunków między-ludzkich.

„Narusza obyczaję ... ten, kto jest niegrzeczny, zdenerwowany, znudzony i pozbawiony zainteresowania sprawą, którą ma załatwić, a tym bardziej ten, kto czyni wszystko co możliwe aby odwlec decyzję, lub rozstrzygnąć na niekorzyść obywatela jakąś kwestię natury prywatnej, lub publicznej” (wg Hegla).

Egzaminatorze „Jak Cię widzą, tak Cię piszą” mówi przysłowie. Na negatywny wizerunek egzaminatora ma wpływ:

Apodyktyczność,

Megalomania,

Natarczywość,

Gniew,

Zdenerwowanie,

Upředzenie,

Stronniczość,

Złośliwość,

Dokuczliwość,

Dręczenie,

Niecierpliwość,

Oburzenie,

Presja wywierana na zdającego,

Kult własnego autorytetu, przekonanie o własnej nieomyślności,

Gloryfikacja własnej osoby,

Gwałtowność,

Porywczoność,

Brutalność,

Arogancja,

Agresja w stosunku do otoczenia,

Pycha,

Buta,

Zawziętość,

Rutyna.

Z przykrością musimy stwierdzić, że w naszym środowisku jest pewien % (szacujemy go na wysokości ok 10%) egzaminatorów, u których przewagę mają cechy umieszczone jako negatywne. Z doświadczenia, kiedy egzaminatorzy byli powoływani przez wojewodę wynika, że ok. 10-20% nowo-powołanych egzaminatorów po roku, dwóch było odwoływanych i przestawali być egzaminatorami z jednego powodu: nie nadawali się do tej pracy! Posiadane przez nich cechy negatywne zagrażały wizerunkowi egzaminatora, oddziaływały negatywnie na opinię o środowisku, stanowiły realne zagrożenie budowanego przez wiele lat wizerunkowi egzaminatora, jako funkcjonariusza publicznego, profesjonalisty przychylnego klientowi, ale sprawiedliwego i uczciwego. Do zawodu egzaminatora, tak samo jak i do innych zawodów, trafia duża część osób przypadkowych, widzących swój zawód jedynie przez pryzmat „kasy”, wyznających zasadę: „dla mnie wszystko, ode mnie wara, bo przecież ja przychodzę do pracy i pracuję”. Nieważne jak pracuję. Zachowanie tych „kolegów” przynosi ujmę zawodowi i rzutuje na całe środowisko. Wystawia nam negatywną, niezasłużoną opinię. „Łyżka dziegciu beczkę miodu zepsuje”. A mamy tych łyżek w swoim środowisku trochę, oj mamy.

Tych uwag kilka, oraz przedstawione cechy zarówno pozytywne jak i negatywne niech będą przyczyną do zastanowienia się nad samooceną każdego z nas, wyciągnięcia wniosków.

A jeżeli PT Dyrektorzy uznają wypowiedź naszą za pomocną do oceny pracujących egzaminatorów, to chylimy czoła i dziękujemy.

GŁOS W DYSKUSJI

O NOWEJ USTAWIE

Wiesław Kubajka



Wnioski pod k tem procesu szkolenia i przygotowania do egzaminu na prawo jazdy.

Je li chodzi o egzaminy pa stwowe na prawo jazdy zrobiono ju chyba wszystko, aby odbywały si one zgodnie z obowi zuj cymi przepisami prawa, gdy :

1/ pojazdy egzaminacyjne zostały wyposa one w kamery i mikrofony;

2/ instruktor mo e uczestniczy w egzaminie;

3/ osoba egzaminowana mo e wnie skarg i tym samym zaskar y wynik egzaminu;

4/ po wniesieniu dodatkowej 50% opłaty, w egzaminie mo e uczestniczy egzaminator nadzoruj cy;

5/ po 2-ch niezdanych egzaminach osoba mo e za yczy sobie udziału w kolejnym egzaminie osoby sprawuj cej nadzór w imieniu Marszałka Województwa;

6/ egzaminatorzy s kontrolowani przez egzaminatora nadzoruj cego i Urz d Marszałkowski.

Natomiast nadal budzi zastrze enia lubelskiego rodowiska egzaminatorów proces szkolenia i przygotowania do egzaminu pa stwowego na prawo jazdy. Przyj ta przez posłów RP w dniu 26 listopada 2010 r „Ustawa o kieruj cych pojazdami” niewiele poprawia obecny proces szkolenia kandydatów na instruktorów i kierowców.

Zdaniem lubelskiego rodowiska egzaminatorów, aby poprawi stan bezpiecze stwa ruchu drogowego poprzez kształtowanie bezpiecznych zachowa na drodze nale y:

1/ podnie rang zawodu „instruktora-pedagoga” poprzez zrównanie wymaga kandydatom na instruktora z wymaganiami

stawianymi egzaminatorom – wykształcenie wyższe i 6 lat obowiązkowego użytkowania pojazdu. Aktualnie kandydat na instruktora po uzyskaniu prawa jazdy kat. B w wieku 18 lat – po 3 latach – znajduje się w grupie najwiskszego ryzyka młodych kierowców /w przedziale wieku 18-24 lata/ i wkracza dopiero w dorosłe życie /sam dla siebie jest zagrożeniem/;

2/ przeprowadza – przed komisją powołaną przez wojewodę – egzamin praktyczny dla kandydatów na instruktorów również w ruchu drogowym, a nie jak dotychczas tylko na placu manewrowym. W pracy instruktora około 75% jazd szkoleniowych z kandydatem na kierowcę odbywa się w ruchu drogowym, w którym on sam na zakończenie swojego kursu nie zdaje egzaminu. W konsekwencji przekłada się to później na niską zdawalność na egzaminie państwowym i zagrożenie BRD;

3/ określi szczegółowo tematykę szkolenia kandydatów na kierowców na poszczególne kategorie prawa jazdy. Aktualnie tematyka ta wynika po prostu z charakterystyki absolwenta kursu. Stąd też, niektóre OSK nie prowadzą wykładów, a jedynie przekazują osobom szkolenym do nauczenia się tylko testy;

4/ podnieść rangę „egzaminu wewnętrznego” na zakończenie szkolenia w OSK, poprzez wprowadzenie kamer – jak na egzaminie państwowym w WORD. Kamery na „egzaminie wewnętrznym” ukróciłyby zjawisko polegające na wystawianiu „lekkich” za wiadczeń o ukończonym szkoleniu. Poza tym przeglądajc wierny zapis kamery kandydat na kierowcę oswoi się z kamerą w pojeździe, a także dokładniej przybliży sobie i zrozumie kryteria oceny obowiązujące na egzaminie państwowym. Nagranie takie byłoby również dowodem dla starosty i niezetelnych praktykach „pseudoszkoleniowców”;

5/ określi wymogi osoby do nadzoru nad szkoleniem kandydatów na instruktorów i kierowców – od strony administracyjnej oraz merytoryczno-pedagogicznej;

6/ rozważyć powołanie jako ci szkolenia kierowców z „wydajności”. Od dnia, kiedy zasady szkolenia kierowców zostały objęte „ustawą o działalności gospodarczej” proces szkolenia wymknął się nam spod kontroli. Na pierwszym planie jest rentowność, a jako szkolenia schodzi na dalszy plan. A co będzie, jak wejdzie VAT do szkolenia kierowców?

Może już warto teraz pomyśleć o powołaniu jako ci szkolenia

GŁOS W DYSKUSJI O NOWEJ USTAWIE

z „wydajno ci ” – ewentualn dopłat za wyniki /jak w rolnictwie za hektar ziemi/. Temat do dyskusji – jednak warunek konieczny, np. za zdany przez kandydata egzamin na prawo jazdy OSK otrzymałoby dopłat do działalno ci szkoleniowej w wysoko ci:

a/ za I razem – 100zł, z tego dla instruktora – 50zł;

b/ za II razem – 75zł, z tego dla instruktora – 37,50zł;

c/ za III razem – 50zł, z tego dla instruktora – 25zł;

rodki na tego typu wynagrodzenie mogłyby pochodzi z podatku VAT w formie odlicze .

W przypadku konieczno ci doszkolenia osoby, dopłata by ju nie przysługiwała, a np. dwie pierwsze godziny doszkolenia po niezdanym 3-cim egzaminie byłyby na koszt OSK.

Reasumuj c, nale y zrobi wszystko, aby ukierunkowa proces szkolenia instruktorów i kierowców na obni enie liczby wypadków, poprzez kształtowanie u kandydatów bezpiecznych zachowa na drodze /u wiadomianiu im rozmiaru tragedii, jaka w ci gu roku rozgrywa si na polskich drogach/. Aby dzisiejszy i przyszły instruktor nauki jazdy posiadał umiej tno pedagoga, mówił poprawn polszczyzn oraz wiedział jak zmotywowa kandydatów na kierowców i kierowców do du ego wysiłku podczas realizacji procesu szkolenia – kursu na prawo jazdy.

KRYTERIA DOBORU

KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW

Tomasz Dziuganowski - Adytor KSE



Propozycje dotycz ce naboru i kształcenia kandydatów na egzaminatorów dla potrzeb wojewódzkich o rodków ruchu drogowego.

Wymagania stawiane kandydatom na egzaminatorów.

Egzaminatorem mo e by osoba, która:

- 1) posiada wykształcenie wy sze,
- 2) posiada prawo jazdy kategorii B przez okres co najmniej sze ciu lat oraz uprawnienie do kierowania pojazdami rodzaju obj tego egzaminowaniem przez okres co najmniej jednego roku,
- 3) przedstawiła orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskaza zdrowotnych do kierowania pojazdem oraz orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskaza psychologicznych do kierowania pojazdem,
- 4) nie była karana wyrokiem s du za przest pstwo przeciwko bezpiecze stwu w ruchu drogowym,
- 5) uko czyła kurs kwalifikacyjny w wojewódzkim o rodku ruchu drogowego,
- 6) uczestniczyła w siedmiu egzaminach pa stwowych w charakterze obserwatora oraz przeprowadziła co najmniej 3 takie egzaminy pod kierunkiem egzaminatora wyznaczonego przez dyrektora wojewódzkiego o rodku ruchu drogowego i uzyskała pozytywn opini ,
- 7) zdała egzamin przed komisj weryfikacyjn powołan przez ministra transportu – w zakresie sprawdzania kwalifikacji na wszystkie kategorie prawa jazdy, z wyj tkiem kategorii T,
- 8) daje r kojmi nale ytego wykonywania swoich obowi zków,
- 9) została wpisana do ewidencji egzaminatorów prowadzonej przez marszałka województwa.

KRYTERIA DOBORU KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW

Ad1) kryterium dot. wymaganego wieku jest istotnym elementem naboru kadry egzaminatorskiej. Nawiązując do danych statystycznych dotyczących sprawców wypadków drogowych można założyć hipotezę, aby kandydaci na egzaminatorów rekrutowali się z grupy wiekowej nie będącej grupą najwyższego ryzyka (czyli 18 – 26 lat). Standard minimalny wiek powinien wynosić np.: ukończone 26 lub nawet 28 lat życia.

Ad2) Kandydat na egzaminatora musi posiadać ukończone wykształcenie wyższe. Można podejmować dyskusje na temat preferowanego kierunku ukończonych studiów wyższych (najlepiej dziennych – te studia charakteryzują absolwenta wysokim poziomem posiadanej wiedzy). Aktualnie żadna uczelnia nie kształci absolwentów w kierunku nawet zbliżonym do egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców. Można założyć, że najlepiej przygotowany merytorycznie do pracy w charakterze egzaminatora może być absolwent wyższych studiów:

1) technicznych o kierunku mechanika (szczególnie: samochody i cięgniki lub pokrewne specjalności), transport drogowy. Ten kierunek kształcenia jest szczególnie cenny dla przyszłego egzaminatora, gdy program nauczania pozwala na zdobycie szerokiego zasobu wiadomości z zakresu budowy i eksploatacji pojazdów, a także z zakresu teorii ruchu pojazdów samochodowych. Ta wiedza znacznie ułatwia rozbudowanie takich umiejętności jak technika kierowania pojazdem. Ukończenie szkoły średniej o profilu samochodowym + studia wyższe o profilu zbliżonym są również dobrym fundamentem do zdobywania kwalifikacji egzaminatorskich.

2) technicznych o kierunku budownictwo dróg i mostów,

3) wojskowych lub policyjnych o kierunkach związanych z techniką motoryzacyjną i transportem drogowym, nadzorem ruchu drogowego,

4) prawo,

5) o kierunku pedagogicznym (nauczyciel zawodu w branży mechanicznej – motoryzacyjnej lub transportowej, wychowania komunikacyjnego).

Dodatkowe preferencje można zastosować, gdy absolwenci po kierunkach studiów określonych w pkt 1, 2, 3 posiadają praktykę zawodową w zakresie:

a) budowy, eksploatacji i naprawy pojazdów, organizacji i prowadzenia transportu samochodowego,

KRYTERIA DOBORU KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW

b) budowy dróg, a zwłaszcza tworzenia systemów organizacji i nadzoru ruchu,

c) nadzoru i kontroli ruchu drogowego,

d) szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców (w tym jednak przypadku na wstępie zasadnym może być pobranie oświadczenia o gotowości do rezygnacji z działalności szkoleniowej na rzecz wykonywania zawodu egzaminatora. Należy także rozważyć konieczność zachowania pewnego okresu zaniechania działalności szkoleniowej przez np.: 6 miesięcy po to aby osoby wyszkolone przez kandydata na egzaminatora – byłego instruktora – zakończyły proces ubiegania się o prawo jazdy).

Z obserwacji i praktyki wynika, że absolwenci ww. kierunków studiów posiadają zawodowe przygotowanie umożliwiające łatwą rozbudowę o dodatkowe kwalifikacje w kierunku egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców.

Ad3) Posiadanie odpowiedniego zakresu uprawnień do kierowania pojazdami jest warunkiem niezbędnym do wstępnej, pozytywnej kwalifikacji kandydata na egzaminatora. Biorąc pod uwagę potrzeby wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz specyfikę pracy egzaminatora preferowani powinni być kandydaci posiadający przynajmniej zakres uprawnień wynikający z prawa jazdy kategorii: A, B, C, C+E. Pełny zakres uprawnień do kierowania pojazdami jest absolutnie dużym atutem w rankingu kandydata na egzaminatora i stawia go w szeregu potencjalnych i uniwersalnych pracowników wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Im większy jest zakres uprawnień do kierowania pojazdami, tym trudniej jest realizować podstawowe zadania WORD dysponując kadrą egzaminatorów o ograniczonych kwalifikacjach. Rozszerzanie takich kwalifikacji może być kosztowne i może być przyczyną dodatkowych trudności w realizacji statutowych zadań WORD.

Ad4) Ze względów formalnych dobrze jest jeżeli kandydat na egzaminatora przed podjęciem ostatecznej decyzji w przedmiocie uzyskania uprawnień egzaminatorskich zweryfikuje swój stan zdrowia w postaci posiadanego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdem.

Ad5) Kandydat na egzaminatora przed podjęciem ostatecznej decyzji w przedmiocie uzyskania uprawnień egzaminatorskich powinien okazać „Zapytanie o karalność” z adnotacją „Nie figuruje”.

KRYTERIA DOBORU KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW

Ad6) WORD mo e przedstawi wykaz jednostek prowadz cych kursy kwalifikacyjne. Zasadne mo e by równie rozwa enie konieczno ci uko czenia przez kandydata na egzaminatora kursu kwalifikacyjnego w zakresie uprawnie do egzaminowania wynikaj cym z posiadanego prawa jazdy.

Ad7) Sposób realizacji praktyk ma istotny wpływ na kształtowanie si osobowo ci egzaminatora w zakresie zarówno prawidłowej interpretacji przepisów ruchu drogowego oraz zasad egzaminowania, jak równie przyjmowania wła ciwych postaw, nawyków i zachowa egzaminatorskich w zale no ci od obserwowanych zdarze , postaw i zachowa kandydatów na kierowców i kierowców. Du e znaczenie w przedmiocie kształcenia kandydata na egzaminatora ma stosowanie wła ciwych zachowa i postaw prezentowanych przez egzaminatorów, którzy przeprowadzaj egzaminy na prawo jazdy w obecno ci tego kandydata. Cz sto ch i metoda na ladowania uznanych wzorców jest sił nap dow do samokształcenia i doskonalenia własnego warsztatu zawodowego, wzbogacanego o własne do wiadczenia i pomysły. Z jednej strony istotne jest, aby „praktyczne wzorce” zachowa i postaw egzaminatorskich były zbie ne z teoretycznie nakre lonymi przez wła ciwego ministra, a z drugiej strony po dane jest tak e szerokie spektrum uniwersalnych działań egzaminatorskich, które nie zawsze prezentowane jest przez jednego czy dwóch egzaminatorów. Nadrzd nym celem praktyki jest zaprezentowanie mo liwie najwi kszej ilo ci sytuacji i zdarze oraz prawidłowych orzecze egzaminatorskich tak, aby kandydat na egzaminatora posiadał na starcie prawidłowe elementarne nawyki i postawy oraz pozytywnie ukształtowan wiedz wynikaj c z obserwacji i do wiadcze . Praktyki obserwacyjne oraz samodzielne wykonywane pod kierunkiem egzaminatora wskazanego przez dyrektora wojewódzkiego o rodka ruchu drogowego stanowi wi c podbudow dla przyszłego egzaminatora. St d wybór egzaminatora, działaj cego z upowa nienia dyrektora wojewódzkiego o rodka ruchu drogowego mo e by uprzedzony konsultacj z osobami sprawuj cymi nadzór nad merytorycznym aspektem egzaminowania czyli: egzaminator nadzoruj cy oraz przedstawiciel organu nadzoru. Te osoby posiadaj skal porównania w zakresie wła ciwych postaw i umiej tno ci egzaminatorów równie pod k tem powtarzalno ci tych cech, a tak e z uwagi na umiej tno doboru tras egzaminacyjnych, zgodnie z zaleceniami resortu.

Bardzo wa nym aspektem wykonania praktyk egzaminatorskich jest równie miejscowo , w której prowadzone s egzaminy z udziałem

KRYTERIA DOBORU KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW

obserwatora – kandydata na egzaminatora. Praktyki obserwacyjne i samodzielne (pod kierunkiem) umożliwiają wypracowanie umiejętności właściwego doboru tras egzaminacyjnych spełniających wymagania określone w resortowych przepisach pod kątem nie tylko wyboru jednej trasy przejazdu. Często warunki ruchu i sytuacja na drogach wymusza na egzaminatorze zastosowanie różnych wariantów tras przejazdu, które równocześnie nie zachowują wymagań resortowe. Obserwacyjne praktyki dają możliwość poznania miasta również w zakresie stosowanej organizacji ruchu, stopnia trudności pod kątem techniki kierowania pojazdem oraz występującego natężenia ruchu. Ta znajomość ułatwia samodzielnie pracującego przyszłego egzaminatora jak również umożliwia wypracowanie elastycznej postawy w zakresie doboru właściwych – alternatywnych tras egzaminacyjnych. Te czynności prowadzone również w kierunku wypracowania właściwych cech egzaminatora tj. stosowania stałych i sprawiedliwych kryteriów orzekania wyników egzaminów, które nie są przyporządkowane tylko i wyłącznie do jednego skrzyżowania, czy jednego kierunku komunikacyjnego.

WYNIKI BADAŃ Z WORD OLSZTYN

WORD OLSZTYN - 2010



**Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego
– Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w Olsztynie**

**Prawo jazdy: szkolenie, egzamin
Badanie wśród kandydatów na kierowców**

Badanie wśród osób zdających egzamin na prawo jazdy kat. B zostało przeprowadzone w dn. 19 lipca – 3 sierpnia 2010 r. w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego-Regionalnym Centrum BRD w Olsztynie.

Badanie przybrało formę ankiety, którą wypełniło 340 osób.

Miało ono na celu zebranie opinii kandydatów na kierowców na temat procesu szkolenia i egzaminowania.

Pytania w części dotyczącej szkolenia obejmowały : ocenę stopnia przygotowania do egzaminu państwowego, ilość godzin odbytych na kursie oraz koszty kursu.

Drugą część ankiety poświęcono procesowi egzaminowania : oceny trudności poszczególnych zadań, stosunku egzaminatorów do zdających, przyczyn nie zdania egzaminu, a w przypadku uzyskania wyniku pozytywnego subiektywnej oceny poczucia pewności do samodzielnego prowadzenia pojazdu.

Badanie objęło kandydatów na kierowców, którzy po zaliczeniu zadań na placu manewrowym odbyli egzamin z jazdy w ruchu miejskim.

Po zakończeniu części praktycznej egzaminu zdający otrzymywali od egzaminatora informacje o odbywającym się badaniu i kierowali się na wyznaczone miejsca ankietowania, gdzie wypełniali kwestionariusz ankiety składający się z 27 pytań.

Wypełnianie ankiety było dobrowolne.

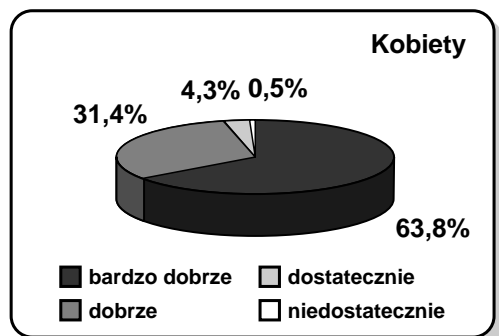
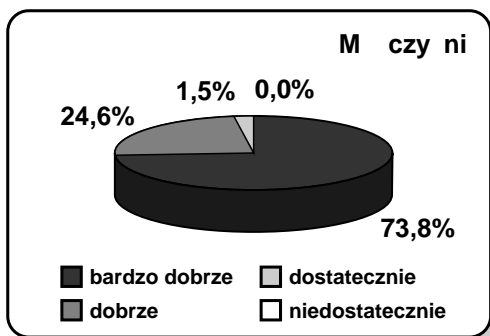
Wyniki otrzymane w trakcie realizacji badania przedstawiono w niniejszym raporcie w postaci wykresów graficznych przedstawiających ogólne rozkłady odpowiedzi na poszczególne pytania z podziałem na płę zdających oraz tabel wyników, które ilustrują odpowiedzi zależnie od zadanych zmiennych.

Na końcu przedstawiono wnioski z przeprowadzonego badania i uwagi wpisane przez osoby wypełniające ankietę.

WYKRESY GRAFICZNE OBRAZUJĄCE WYNIKI PRZEPROWADZONEJ ANKIETY

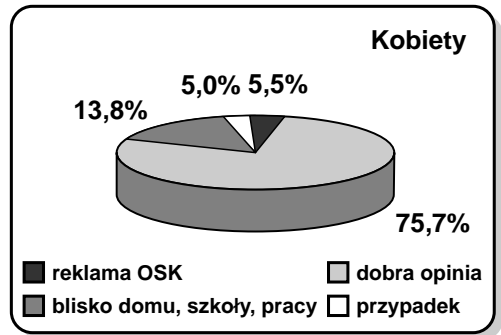
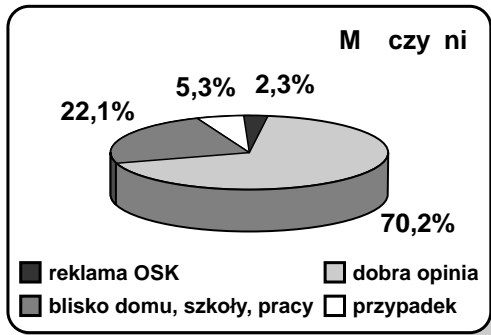
PROCES SZKOLENIA

Pytanie : W jakim stopniu Ośrodek Szkolenia Kierowców przygotował Pana(ni) do egzaminu państwowego ?



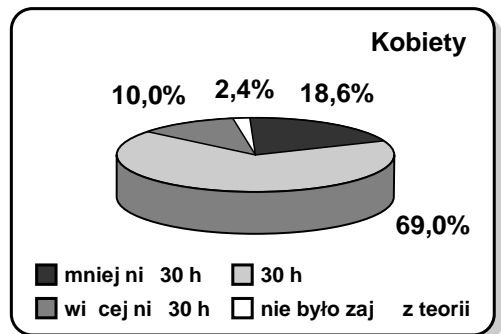
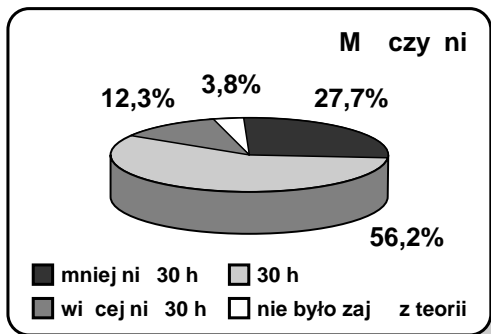
WYNIKI BADAŃ Z WORD OLSZTYN

Pytanie: Czym przede wszystkim kierował si Pan(i) wybieraj c O rodek Szkolenia Kierowców?

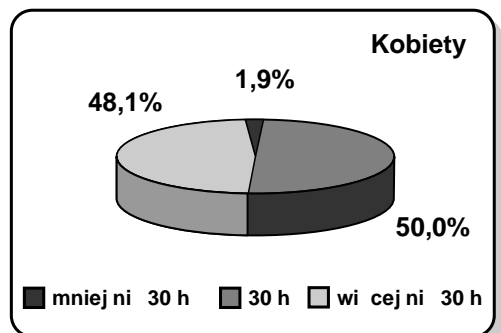
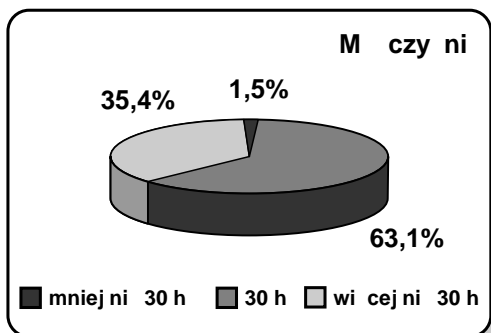


Pytanie: Ile godzin szkoleniowych ł cznie odbył Pan(i) przed przyst pieniem do egzaminu pa stwowego na prawo jazdy?

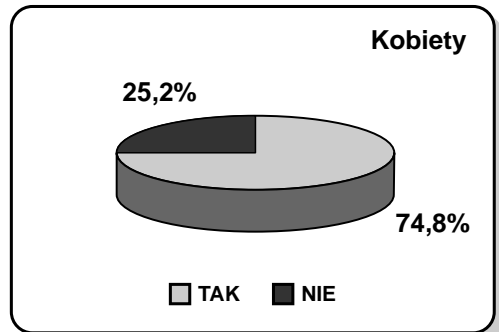
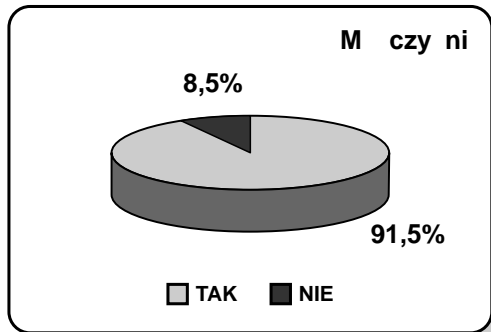
Zaj cia teoretyczne



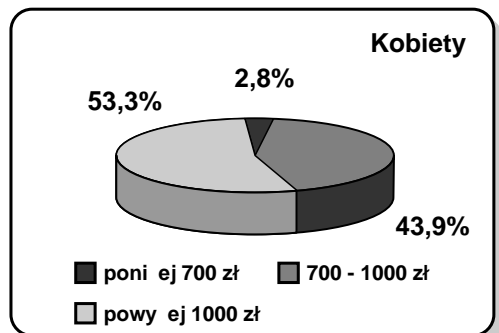
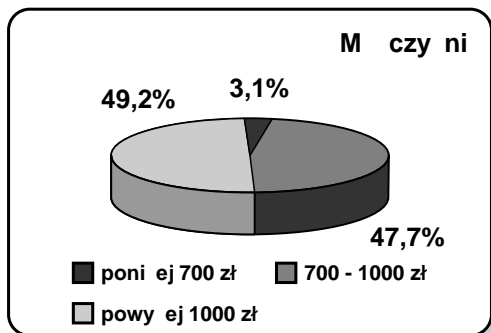
Zaj cia praktyczne



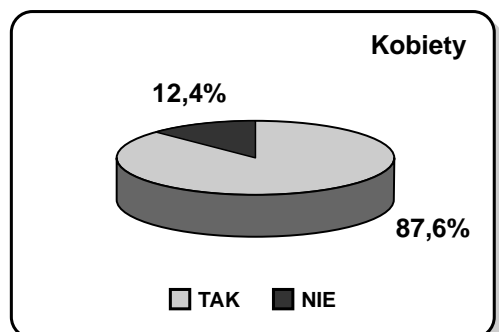
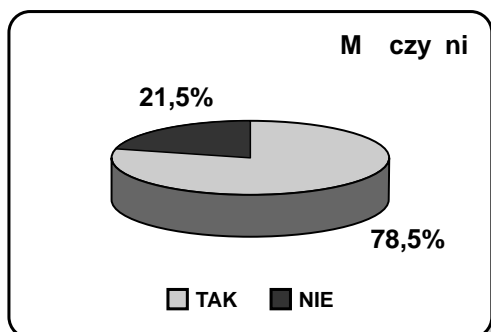
Pytanie : Czy według Pana(i) była to wystarczająco ilość godzin, by nabyć odpowiednie umiejętności do prowadzenia pojazdu?



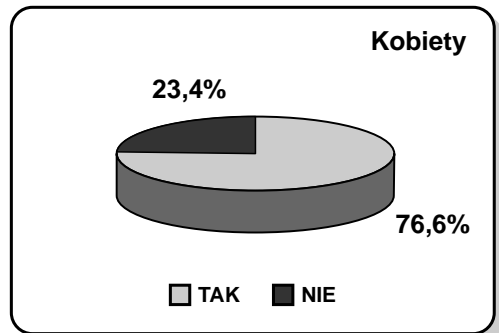
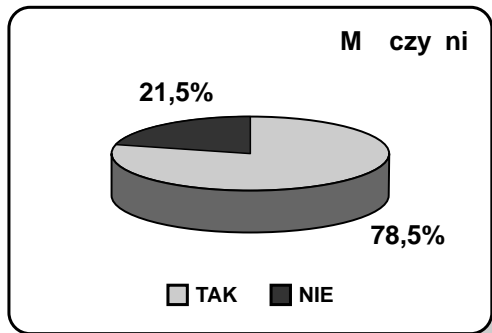
Pytanie : Ile kosztował podstawowy kurs na prawo jazdy w Orodku Szkolenia Kierowców, w którym się Pan(i) uczył(a) ?



Pytanie: Czy po zakończonym kursie przeprowadzony został egzamin wewnętrzny ?

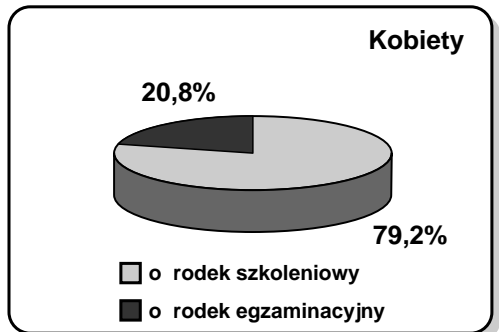
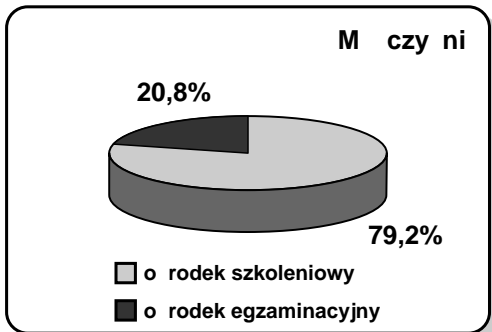


Pytanie : Czy wynik egzaminu wewn trznego miał wpływ na wydanie za wiadczenia o uko czonym kursie nauki jazdy?

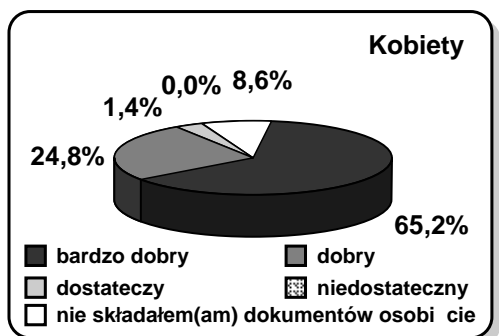
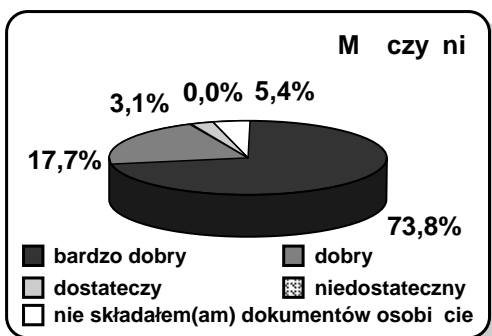


O RODEK EGZAMINACYJNY

Pytanie : Gdzie zapoznał si Pan(i) z zasadami przeprowadzania egzaminu pa stwowego na prawo jazdy ?

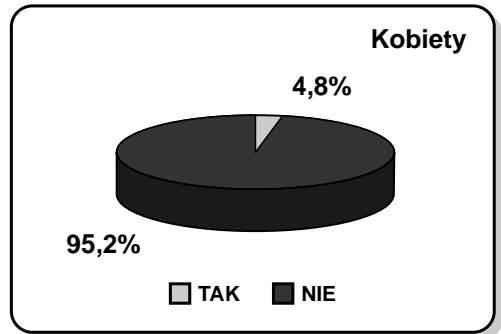
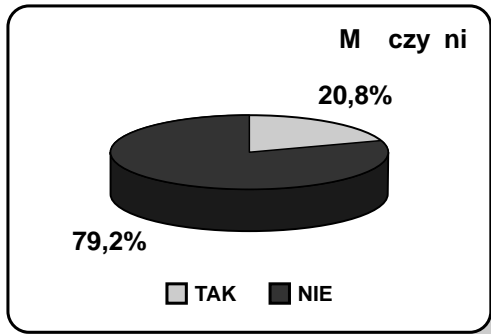


Pytanie: Jak ocenia Pan(i) poziom obsługi reprezentowany przez pracowników WORD Olsztyn podczas składania dokumentów oraz ustalania terminu egzaminu?



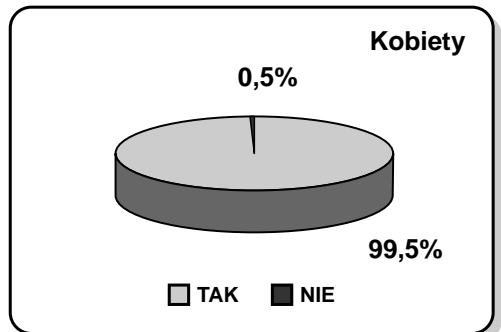
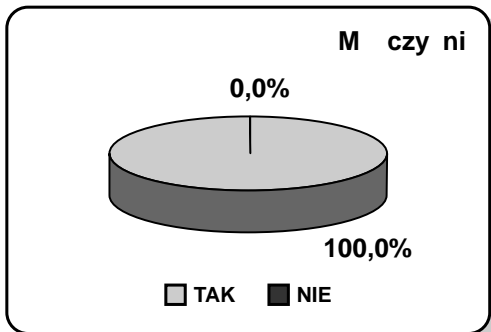
EGZAMIN PAŃSTWOWY

Pytanie : Czy na Pana(i) wniosek brał udział w egzaminie instruktora nauki jazdy ?

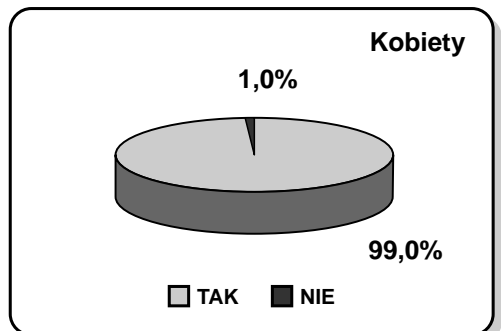
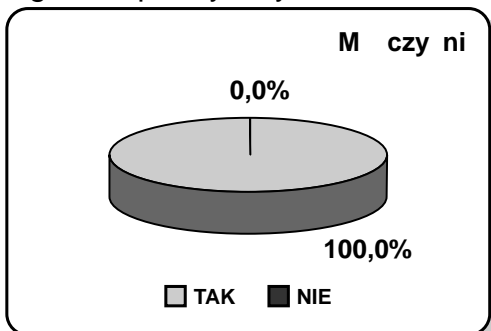


Pytanie : Czy egzaminator w sposób pełny i zrozumiały przedstawił zakres i zasady przeprowadzania egzaminu ?

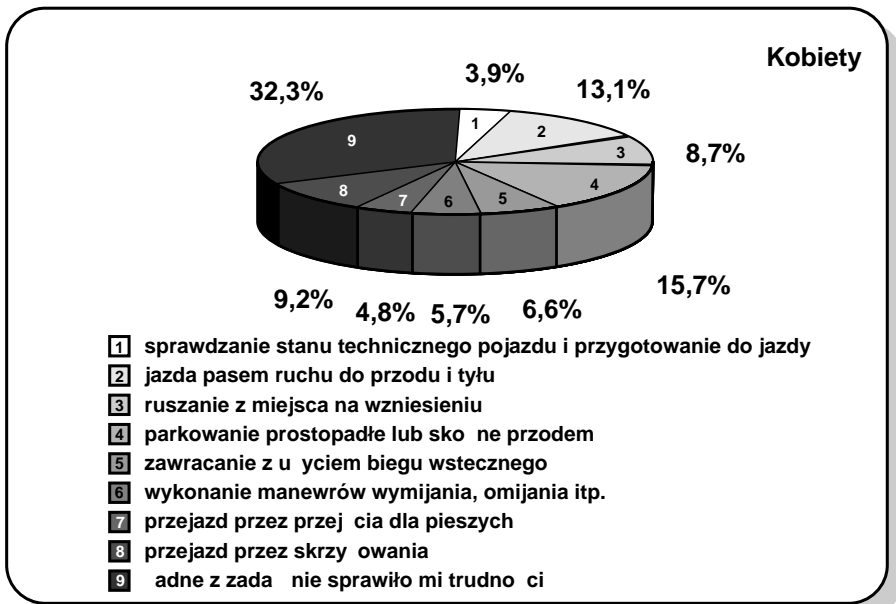
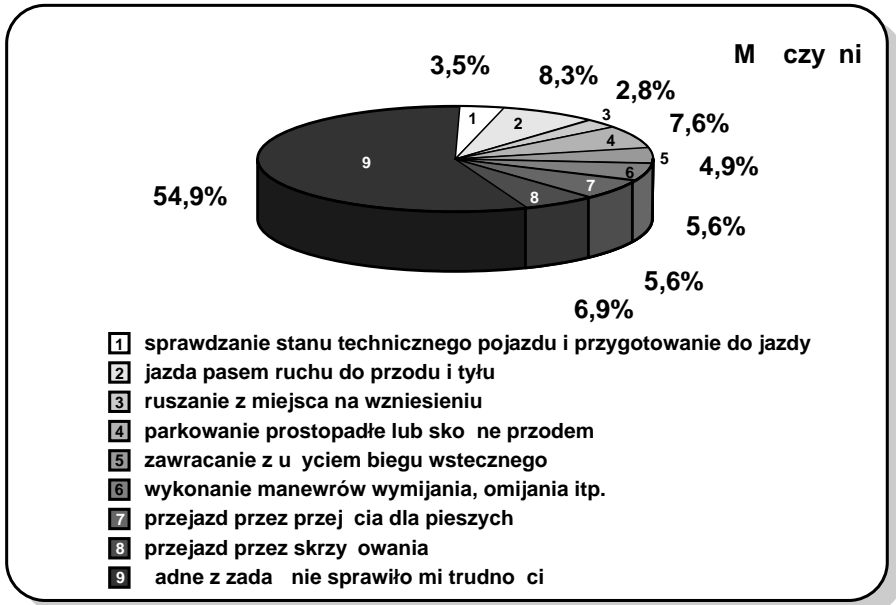
Egzamin teoretyczny



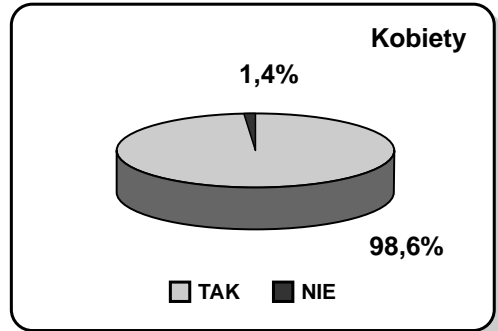
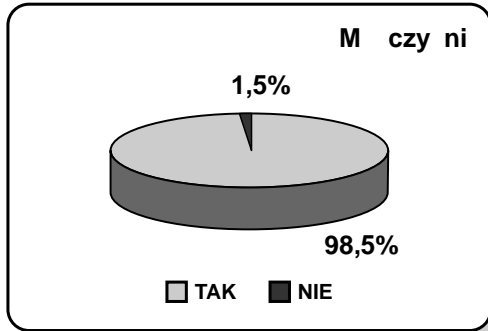
Egzamin praktyczny



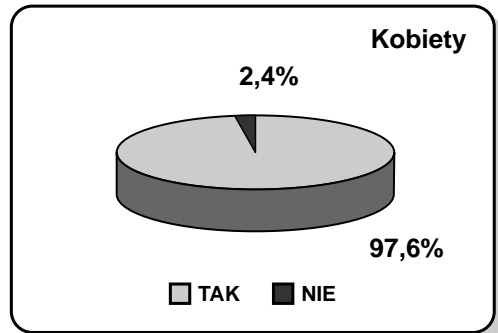
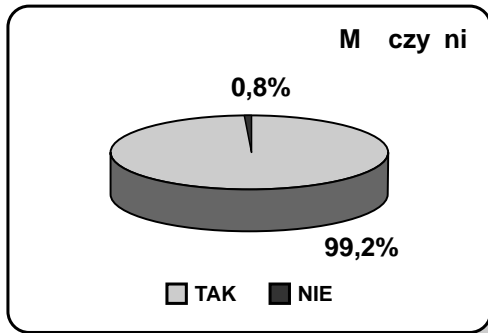
Pytanie : Które z zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym lub w ruchu miejskim sprawiło Pani(i) trudno ?



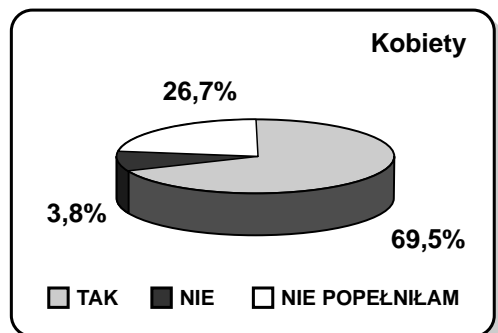
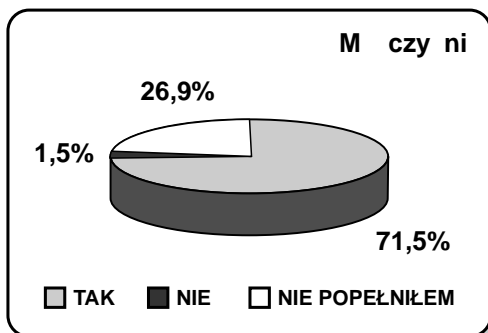
Pytanie : Czy wydawane przez egzaminatora w trakcie egzaminu polecenia były zrozumiałe ?



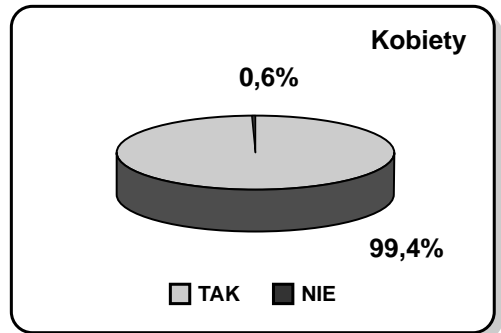
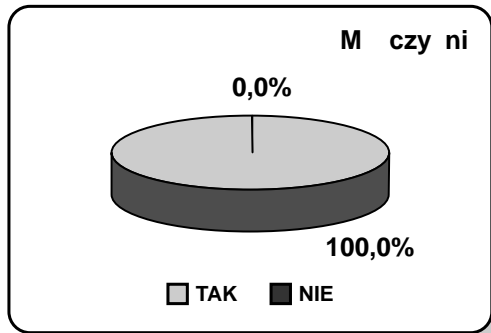
Pytanie : Czy w trakcie egzaminu egzaminator zwracał się do Pana(i) uprzejmie ?



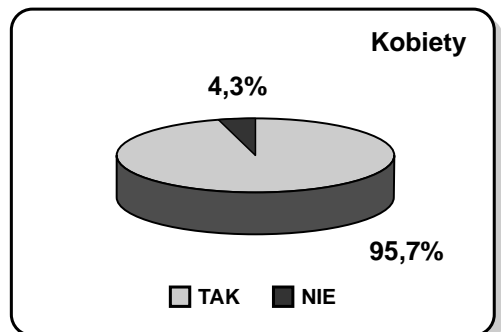
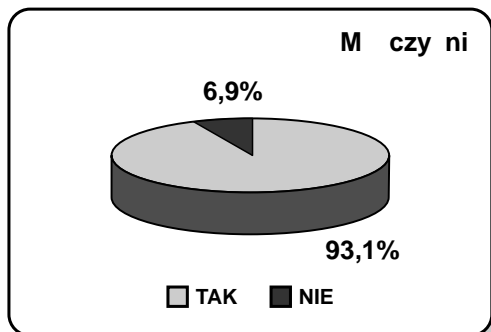
Pytanie : Czy egzaminator omówił z Panem(ni) popełnione w czasie egzaminu błędy ?



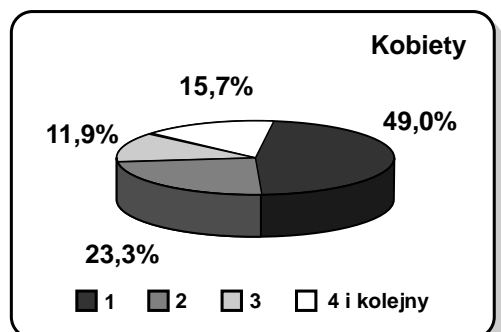
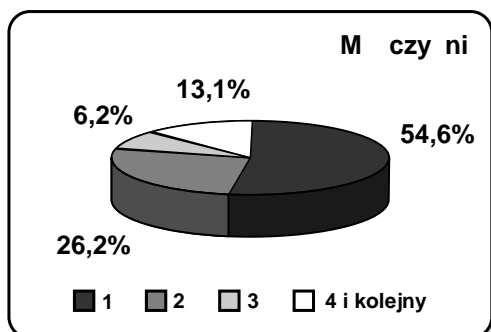
Pytanie : Czy wyjąnienie był dów było dla Pana(i) zrozumiałe ?



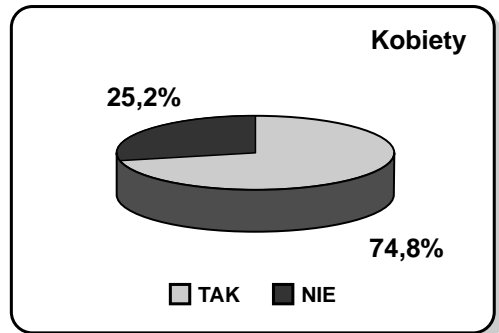
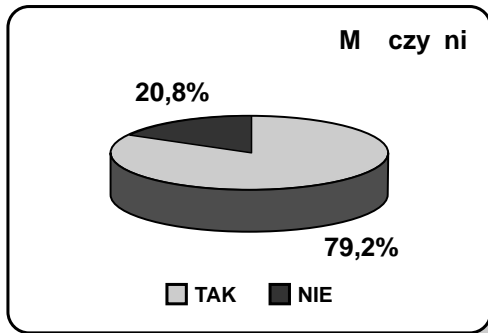
Pytanie : Czy w Pan(i) odczuciu egzaminator obiektywnie ocenił Pana(i) egzamin?



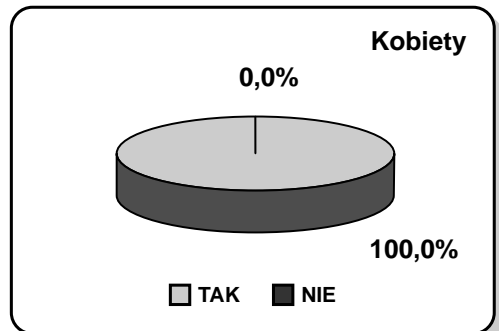
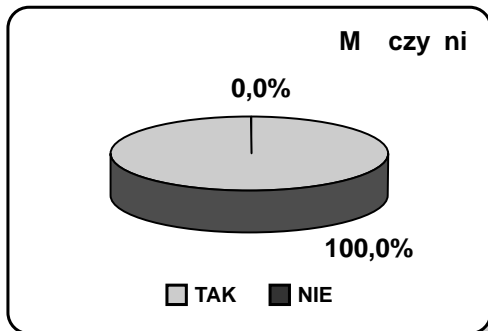
Pytanie : Który raz zdawał(a) Pan(i) egzamin praktyczny na prawo jazdy?



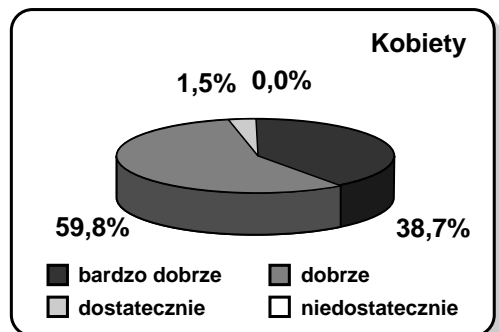
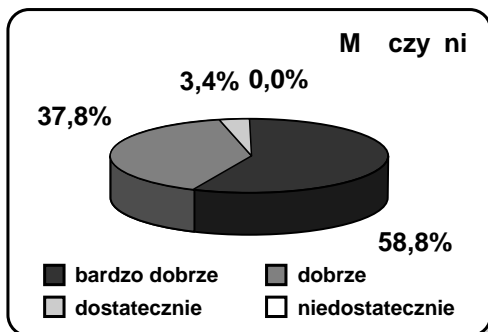
Pytanie : Czy zdał(a) Pan(i) dzisiejszy egzamin praktyczny?



Pytanie : Czy b dzie si Pan(i) odwoływała od negatywnego wyniku egzaminu i korzystał(a) z nagra jego przebiegu?



Pytanie : Jak ocenia Pan(i) swoje poczucie pewno ci do samodzielnego kierowania samochodem w warunkach normalnego ruchu?



Pytanie : Co było powodem nie zdania przez Pana(ni) egzaminu praktycznego ?

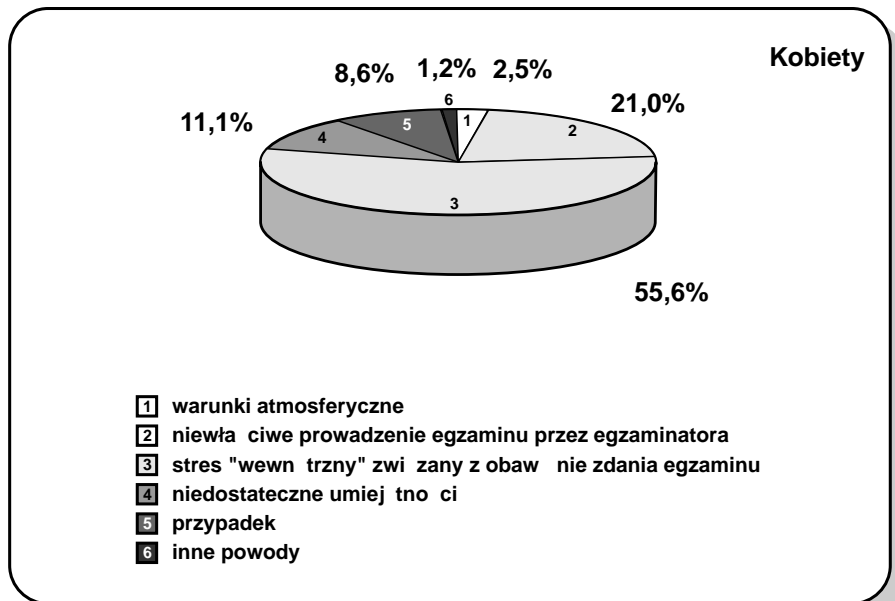
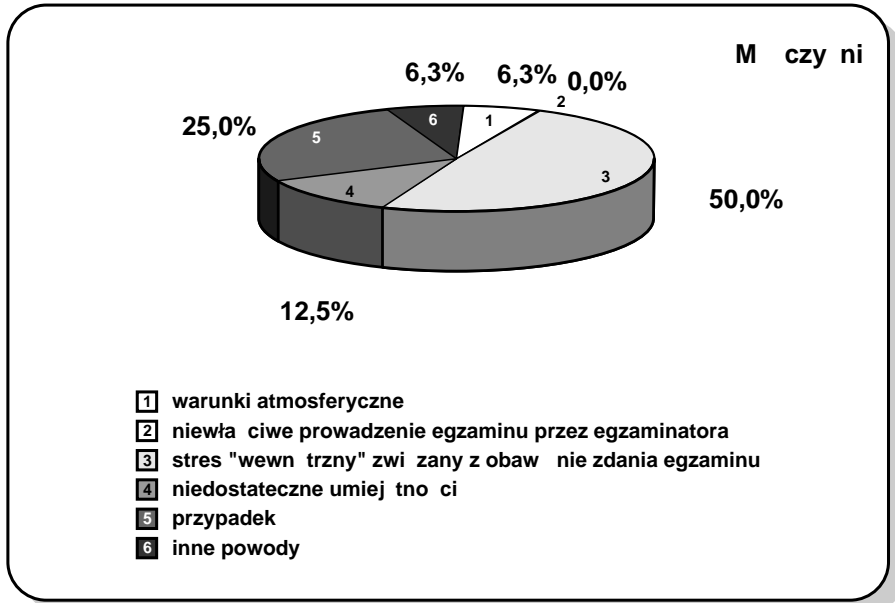


TABELA 1

W jakim stopniu O rodek Szkolenia Kierowców, przygotował Pana(ni) do egzaminu państwowego?

Odpowiedź	Liczba wskaza	Procent respondentów
Bardzo dobrze	230	67,7%
Dobrze	98	28,8%
Dostatecznie	11	3,2%
Niedostatecznie	1	0,3%

	Bardzo dobrze	Dobrze	Dostatecznie	Niedostatecznie
Płe				
Mężczyzna	58,3 %	32,7 %	18,2 %	0,0 %
Kobieta	41,7 %	67,3 %	81,8 %	100,0 %
Wykształcenie				
Podstawowe	8,6 %	14,4 %	11,8 %	0,0 %
Zawodowe	14,5 %	12,2 %	5,9 %	0,0 %
średnie	61,5 %	55,6 %	70,5 %	100,0 %
Wyższe	15,4 %	17,8 %	11,8 %	0,0 %
Kolejny egzamin				
Pierwszy	55,8 %	50,0 %	41,2 %	50,0 %
Drugi	21,6 %	20,7 %	11,8 %	50,0 %
Trzeci	10,0 %	8,6 %	11,5 %	0,0 %
Czwarty i kolejny	12,6 %	20,7 %	35,5 %	0,0 %
Cena kursu				
Poniżej 700 zł	2,6 %	4,3 %	5,9 %	0,0 %
700-1100 zł	45,0 %	40,5 %	41,2 %	50,0 %
Powyżej 1100 zł	52,4 %	55,2 %	52,9 %	50,0 %
Ilość zajęć praktycznych				
Poniżej 30 h	5,2 %	6,9 %	5,9 %	0,0 %
30 h	58,9 %	35,3 %	47,1 %	100,0 %
Powyżej 30 h	35,9 %	57,8 %	47,0 %	0,0 %

TABELA 2

Czym przede wszystkim kierował się Pan(i) wybierając Odekt Szkolenia Kierowców?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Reklama OSK	15	4,3 %
Dobra opinia	257	73,6 %
Blisko domu, pracy	59	16,9 %
Przypadek	18	5,2 %

Z jakich źródeł czerpał(a) Pan(i) informacje na temat opinii o wybranym Odektu Szkolenia Kierowców?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Opinia znajomych	275	77,0 %
Forum internetowe	32	9,0 %
Reklama OSK	19	5,3 %
Przypadek	25	7,0 %
Inne źródła	6	1,7 %

TABELA 3

Ile godzin szkoleniowych faktycznie odbył(a) Pan(i) przed przystąpieniem do egzaminu państwowego na prawo jazdy? (zajęcia teoretyczne)

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Mniej niż 30 h	75	22,1 %
30 godzin	218	64,1 %
Więcej niż 30 h	37	10,9 %
Nie było zajęć teoretycznych	10	2,9 %

TABELA 4

Ile godzin szkoleniowych faktycznie odbył(a) Pan(i) przed przystąpieniem do egzaminu państwowego na prawo jazdy? (zajęcia praktyczne)

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Mniej niż 30 h	6	1,8 %
30 godzin	187	55,0 %
Więcej niż 30 h	147	43,2 %

WYNIKI BADAŃ Z WORD OLSZTYN

	Mniej niż 30 h zaj praktycznych	30 h zaj praktycznych	Więcej niż 30 h zaj praktycznych
Płeć			
Mężczyzna	40,0 %	43,1 %	31,3 %
Kobieta	60,0 %	56,9 %	68,7 %
Wykształcenie			
Podstawowe	4,8 %	16,0 %	10,6 %
Zawodowe	33,3 %	12,8 %	9,1 %
średnie	33,3 %	59,4 %	61,4 %
Wyższe	28,6 %	11,8 %	18,9 %
Kolejny egzamin			
Pierwszy	23,9 %	64,7 %	32,6 %
Drugi	47,6 %	17,6 %	25,8 %
Trzeci	19,0 %	8,6 %	12,1 %
Czwarty i więcej	9,5 %	9,1 %	29,5 %
Cena kursu			
Poniżej 700 zł	9,5 %	2,1 %	2,3 %
700-1100 zł	42,9 %	48,1 %	43,9 %
Powyżej 1100 zł	47,6 %	49,8 %	53,8 %
Egzamin wewnętrzny			
Otrzymał	42,9 %	85,6 %	84,1 %
Nie otrzymał	57,1 %	14,4 %	15,9 %

TABELA 5

Czy według Pana(i) była to wystarczająca ilość godzin, aby nabyć umiejętności do prowadzenia pojazdu?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	276	81,2 %
Nie	64	18,8 %

TABELA 6

Ile kosztował podstawowy kurs w Orodku, w którym Pani si uczyła?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Poniżej 700 zł	10	2,9 %
700 – 1100 zł	156	45,9 %
Powyżej 1100 zł	174	51,2 %

WYNIKI BADAŃ Z WORD OLSZTYN

	Poniżej 700 zł	700 – 1100 zł	Powyżej 1100 zł
Mężczyzna	40,0 %	56,1 %	68,7 %
Kobieta	60,0 %	43,9 %	31,3 %
Kolejny egzamin			
Pierwszy	55,6 %	49,7 %	49,4 %
Drugi	22,2 %	22,9 %	23,6 %
Trzeci	0,0 %	11,5 %	6,9 %
Czwarty lub kolejny	22,2 %	15,9 %	20,1 %
Egzamin wewnętrzny			
Odbył się	66,7 %	84,7 %	83,9 %
Nie odbył się	33,3 %	15,3 %	16,1 %

TABELA 7

Za co dodatkowo musiał Pan(i) zapłacić na kursie prawa jazdy ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Opłata za egzamin wewnętrzny	15	4,0 %
Opłata za egzamin państwowy	240	64,7%
Dodatkowe godziny na placu WORD	92	24,8 %
Materiały szkoleniowe	18	4,9 %
Inne	6	1,6 %

TABELA 8

Czy po zakończonym kursie został przeprowadzony egzamin wewnętrzny ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	286	84,1%
Nie	54	15,9%

TABELA 9

Czy wynik egzaminu wewnętrznego miał wpływ na wydanie za wiadczenia po ukończonym kursie nauki jazdy ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	215	75,2 %
Nie	71	24,8 %

TABELA 10

Gdzie zapoznał się Pan z zasadami przeprowadzenia egzaminu na prawo jazdy ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
W o rodku szkoleniowym	285	79,2 %
W o rodku egzaminacyjnym	75	20,8 %

TABELA 11

Jak ocenia Pan(i) poziom obsługi reprezentowany przez pracowników WORD podczas składania dokumentów i ustalania terminu egzaminu ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Bardzo dobry	233	68,5 %
Dobry	75	22,1 %
Dostateczny	7	2,1 %
Niedostateczny	0	0,0 %
Nie składałem dokumentów osobiście	25	7,3 %

TABELA 12

Czy na Pana wniosek brał udział w egzaminie instruktor nauki jazdy ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	37	10,9 %
Nie	303	89,1 %

Czy udział instruktora nauki jazdy w egzaminie miał wpływ na jego wynik ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	27	7,9 %
Nie	7	2,1 %
Nie brał udziału	306	90,0 %

TABELA 13

Czy egzaminator w sposób pełny i zrozumiały przedstawił zakres i zasady przeprowadzania egzaminu ?

a) egzamin teoretyczny

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	339	99,7 %
Nie	1	0,3 %

b) egzamin praktyczny

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	338	99,4 %
Nie	2	0,6 %

TABELA 14

Które z zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym lub w ruchu miejskim sprawiło Panu(i) trudno ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Sprawdzanie stanu technicznego pojazdu	14	4,1 %
Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do tyłu i do przodu	42	12,4 %
Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu	24	7,1 %
Parkowanie	47	13,1 %
Zawracanie	22	6,5 %
Wykonywanie manewrów wymijania, omijania, wyprzedzania	21	6,2 %
Przejazd przez przejścia dla pieszych	19	5,6 %
Przejazd przez skrzyżowania	31	9,1 %
Żadne z zadań nie sprawiło mi trudności	153	45,0 %

TABELA 15

Czy w trakcie egzaminu egzaminator zwracał się do Pana(i) uprzejmie ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	334	98,2 %
Nie	6	1,8 %

Czy wydawane w trakcie egzaminu polecenia przez egzaminatora były zrozumiałe ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	335	98,5 %
Nie	5	1,5 %

TABELA 16

Czy egzaminator omówił z Panem(ni) popełnione w czasie egzaminu błędy ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	239	70,3 %
Nie	10	2,9 %
Nie popełniłem błędów	91	26,8 %

Czy wyjaśnienie błędów było dla Pana zrozumiałe ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	248	99,6 %
Nie	1	0,4 %

Czy w Pana(ni) odczuciu egzaminator obiektywnie ocenił Pana(ni) egzamin ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	322	94,7 %
Nie	18	5,3 %

TABELA 17

Który raz zdawał(a) Pani egzamin praktyczny na prawo jazdy ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Pierwszy raz	174	51,2 %
Drugi raz	83	24,4 %
Trzeci raz	33	9,7 %
Czwarty i więcej	50	14,7 %

TABELA 18

Czy zdał Pan dzisiejszy egzamin praktyczny ?

Odpowiedź	Ilość wskaza	Procent respondentów
Tak	260	76,5 %
Nie	80	23,5 %

Odpowiedź	TAK	NIE
Płeć		
Mężczyzna	79,2 %	20,8 %
Kobieta	74,8 %	25,2 %
Wykształcenie		
Podstawowe	12,9 %	14,6 %
Zawodowe	7,7 %	14,6 %
średnie	62,5 %	59,8 %
Wyższe	16,9 %	11,0 %
Kolejny egzamin		
Pierwszy	46,8 %	52,4 %
Drugi	25,0%	18,3 %
Trzeci	12,1 %	4,9 %
Czwarty i kolejny	16,1 %	24,4 %
Cena kursu		
Poniżej 700 zł	3,6 %	3,7 %
700-1100 zł	46,0%	39,0 %
Powyżej 1100 zł	50,4 %	57,3 %
Ilość zajęć praktycznych		
Mniej niż 30 godzin	6,1%	7,3 %
30 godzin	55,2 %	56,1 %
Więcej niż 30 godzin	38,7 %	36,6 %
Egzamin wewnętrzny		
Odbył się	85,1 %	75,6 %
Nie odbył się	14,9 %	24,4 %

TABELA 19

Co było powodem nie zdania przez Pana(ni) egzaminu praktycznego ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Złe warunki atmosferyczne	4	3,5 %
Stres związany z niewłaściwym zachowaniem egzaminatora	17	15,0 %
Stres „wewnętrzny” związany z obawami przed nie zdaniem egzaminu	61	54,0 %
Niedostateczna umiejętność	13	11,5 %
Przypadek	15	13,3 %
Inne powody	3	2,7 %

TABELA 20

Czy będzie się odwoływał(a) Pan(i) od negatywnego wyniku egzaminu praktycznego ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Tak	0	0,0 %
Nie	340	100,0 %

TABELA 21

Jak ocenia Pan(i) swoje poczucie pewności do samodzielnego kierowania samochodem w warunkach normalnego ruchu ?

Odpowiedź	Ilość wskazań	Procent respondentów
Bardzo dobrze	145	46,0 %
Dobrze	167	53,0 %
Dostatecznie	1	0,4 %
Niedostatecznie	2	0,6 %

	Bardzo dobrze	Dobrze	Dostatecznie	Niedostatecznie
Ilość zajęć praktycznych				
Mniej niż 30 h	8,5 %	4,8 %	4,4 %	0,0 %
30 h	60,3 %	51,2 %	47,8 %	50,0 %
Więcej niż 30 h	31,2 %	44,0 %	47,8 %	50,0 %
Egzamin wewnętrzny				
Odbył się	83,7 %	84,3 %	73,9 %	100,0 %
Nie odbył się	16,3 %	15,7 %	26,1 %	0,0 %

Wnioski z przeprowadzonych badań

1. W badaniu wzięło udział 340 osób, w tym 210 kobiet i 130 mężczyzn. Przeważały osoby z wykształceniem średnim i z grupy wiekowej 18 – 25 lat (ponad 70% wskazało).
2. Większość badanych w stopniu bardzo dobrym lub dobrym ocenia swoje przygotowanie do egzaminu (tabela 1).
3. Wybierając ośrodek Szkolenia Kierowców ankietowani w zdecydowanej większości kierowali się dobrą opinią o ośrodku. Natomiast źródłem, z którego czerpali informacje o nim była głównie opinia znajomych, a w mniejszym stopniu komentarze na forach internetowych, czy reklama (tabela 2).
4. W okresie objętym ankietami 22% badanych nie odbyło 30 godzin zajęć teoretycznych, co wyraźnie wskazuje na fakt, iż część ośrodków Szkolenia Kierowców nie realizuje obowiązku nałożonego przepisami rozporządzenia w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów.
5. W porównaniu do roku ubiegłego zauważa się jednak znaczny spadek liczby osób, które odbyły mniej niż przepisowe 30 godzin zajęć praktycznych (18,5% w 2009 r. i 1,8% w 2010 r.).
6. Zdaniem zdecydowanej większości badanych była to wystarczająca ilość godzin, aby nabyć odpowiednie umiejętności do prowadzenia pojazdu (tabela 5).
7. Jedynie 2,9% respondentów wskazało jako cenę kursu odpowiednio poniżej 700 zł. Były to osoby bardzo młode, którym kurs nauki jazdy został sfinansowany „ze szkoły” lub z funduszy unijnych (tabela 6).
8. Podobnie jak w latach ubiegłych zaobserwowano duży odsetek osób (15,9%) u których kurs nie zakończył się egzaminem wewnętrznym (tabela 8).
9. Część osób ankietowanych wykazywała zdziwienie i pytała, czym jest egzamin wewnętrzny, co jasno wskazuje, że na kursie w OSK zupełnie o takim egzaminie nie słyszały, taka osoba, nie powinna więc być dopuszczona do udziału w egzaminie państwowym.
10. Według uczestników badania proces zapisu na egzamin, oraz przebieg samego egzaminu zarówno w części teoretycznej jak

i praktycznej są oceniane bardzo dobrze.(tabela 11)

11. Uwaga zwrócił fakt, iż sporo z osób ankietowanych nie wiedziało, o możliwości uczestnictwa instruktora w egzaminie państwowym, dowiedziało się o takiej ewentualności dopiero podczas wypełniania ankiety.

W szczególności ci osoby, u których egzamin zakończył się wynikiem negatywnym stwierdzały, że prawdopodobnie przy następnym podejściu skorzystają z takiej możliwości, gdyby obecność instruktora wpłynęła u nich korzystnie na podniesienie poziomu poczucia pewności co do swoich umiejętności i pozwoli przełamać stres na egzaminie.(tabela 12)

12. Prawie 50 % ankietowanych zadań z zadań realizowanych na egzaminie państwowym nie sprawiło większych trudności. W opinii zdających najtrudniejsze do wykonania były jazda pasem ruchu do tyłu i do przodu, parkowanie oraz przejazd przez skrzyżowania.(tabela 14)

13. Podczas egzaminu praktycznego z jazdy w ruchu miejskim polecenia wydawane przez egzaminatora były zrozumiałe, a egzaminatorzy zwracali się do kandydatów dla kierowców w sposób uprzejmy, co jak stwierdziły osoby ankietowane wpływało pozytywnie na ich samopoczucie, pomagało się rozluźnić, i skoncentrować się nad czekającymi na zdających zadaniami egzaminacyjnymi.(tabela 15)

14. Ewentualne błędy popełnione na egzaminie były wyjaśniane w sposób zrozumiały, a ponad 90 % respondentów uznało, że ich egzamin został oceniony w sposób obiektywny. (tabela 16)

15. Ponad 50 % ankietowanych zdawało egzamin państwowy na prawo jazdy po raz pierwszy, były to głównie osoby młode, które w 2010 r. osiągnęły wymagany przepisami ustawy wiek 18 lat. (tabela 17)

16. Podobnie jak w latach ubiegłych większość zdających (ponad 75 %) zdała egzamin na prawo jazdy kat. B, oraz dobrze i bardzo dobrze ocenia swoje poczucie pewności co do samodzielnego kierowania pojazdem.(tabela 18)

17. Wśród 80 osób, które uzyskały negatywny wynik egzaminu żadna nie zadeklarowała zamiaru odwołania się od decyzji egzaminatora, co może obrazować pewną prawidłowość - błędy popełnione przez zdających zostały omówione przez egzaminatora w stopniu wystarczającym i nie pozostawiającym wątpliwości co do ich

popelnienia (tabela 16, 20)

18. Jako główną przyczynę nie zdania egzaminu państwowego zdający wskazywali tzw. „stres wewnętrzny” związany z obawą nie zdania egzaminu (tabela 19)

Uwagi ankietowanych wpisane w ankiecie (pytanie 27)

1. „Egzamin powinien być podzielony na trzy części – testy, plac i miast”

2. „Nie powinno się powtarzać zdanego placu”

3. „P. Janiewicz w sposób bardzo kompetentny przeprowadził egzamin, zwracał się bardzo uprzejmie, prowadził dialog, nie związany z egzaminem, ale nie rozpraszał mojej uwagi, to w bardzo znaczący sposób mnie rozluźniło. Dziękuję”.

4. „Plac powinien nie być powtarzany, gdy ktoś zaliczył go za pierwszym razem”

5. „Egzaminator był sympatyczny, pozytywnie nastawiony i bardzo uśmiechnięty. Dokładnie wykonał polecenia, brak zastrzeżeń. Pełen pozytyw”.

6. „Prosiłbym, aby instruktorzy byli miłsi dla kursantów”.

7. „Instruktorzy powinni operować tym samym słownictwem co egzaminatorzy, używać określeń ustawowych, nie „rondo” a skrzyżowanie o ruchu okrężnym itp.”

Uwagi dotyczące braku obiektywizmu u egzaminatorów (pytanie 21)

1. „Interpretacja wymuszenia pierwszeństwa przy zmianie pasa ruchu jest mieszana, pan z tyłu, przyhamował i mnie puścił, fakt, że było mało miejsca, ale był korek, i egzamin został przerwany.”

2. „Za drobny błąd uzasadnił, że egzamin jest negatywny”.

3. „W moim przekonaniu popełnione wykroczenie nie stwarzało dużego zagrożenia dla ruchu drogowego”.

PROPOZYCJE INTERPRETACJI

ZADA EGZAMINACYJNYCH

Eligiusz Wo niakowski

Tomasz Dziuganowski



Definicje:

Ilekro w wyst pieniu jest mowa o:

Ustawie: chodzi o ustaw Prawo o ruchu drogowym Dz. U. 108 poz.908 z 2005r. z pó niejszymi zmianami.

Rozporz dzeniu chodzi o rozporz dzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, kierowców, instruktorów i egzaminatorów. Dz. U 217 poz. 1834 z 2006 z pó niejszymi zmianami

Instrukcja chodzi o załącznik nr 5 do powy szego rozporz dzenia: instrukcja przeprowadzania egzaminów pa stwowych na prawo jazdy lub pozwolenie.

Problem 1

Ile razy mo e wyst pi zmiana kierunku jazdy podczas wykonywania zawracania z u yciem biegu wstecznego?

Odpowied znajduje si w biuletynie KRA: nie wi cej ni 3 zmiany kierunku jazdy

Problem 2

Czy przy wykonywaniu hamowania do zatrzymania w wyznaczonym miejscu, zgaśnięcie silnika jest błędem?

Stanowisko KSE i KRA: egzamin praktyczny polega na wykonaniu zadania zgodnie z techniką kierowania. Zatrzymanie pojazdu w wyznaczonym miejscu jest manewrem przewidywalnym podanym z odpowiednim wyprzedzeniem, więc nie może ono polegać na bezwładnym naciskaniu na pedał hamulca, aby zatrzymać pojazd i zgaśnięcie silnika. Takie postępowanie w tym przypadku jest więc błędem. Innym zdarzeniem jest hamowanie awaryjne, podane do wykonania przez egzaminatora, lub wynikające z sytuacji drogowej. Tu najważniejsze jest zatrzymanie pojazdu na możliwie najkrótszej drodze, by uniknąć „sytuacji awaryjnej”. Nie błądzi więc tu istotnie, czy silnik zgaśnie czy nie, a najważniejsze będzie wykorzystanie wszystkich możliwości hamowania.

Problem 3

Zadanie nr 2 Ruszanie z miejsca: Czy ocenie podlega tylko ruszanie przed rozpoczęciem jazdy do przodu, czy również ruszanie z końca pasa ruchu przed rozpoczęciem jazdy do tyłu. Czy zgaśnięcie silnika przed jazdą do tyłu jest również błędem?

Stanowisko KSE i KRA: zadanie 2 jazda pasem ruchu składa się z kilku elementów, które stanowią jedno. Oceniamy wykonanie zadania jako całość, więc aby mogło być ono zaliczone na ocenę pozytywną, każdy jego element musi być wykonany poprawnie. Uważamy, że całkowite zgaśnięcie silnika powoduje konieczność powtórzenia wykonania całego zadania, jeżeli nie było to błędne wykonanie po raz drugi.

Problem 4

Podczas wykonywania zadania nr 2, następuje utrata płynności jazdy lub najechanie kołem na linię pasa ruchu, należy przerwać wykonywanie tej próby, czy tego pozwoli wykonać do końca i ocenić jej wykonanie jako całość. Jak postąpić, jeżeli w dalszej części zadania osoba egzaminowana wyjedzie za linię lub potrąci pacholek, uznaje się, że wcześniej był błędem, przy którym należy powtórzyć zadanie, czy oceniając całe zadanie – przerwa egzaminu.

Stanowisko KSE i KRA: po popełnieniu błędów nie powodujących przerwania egzaminu egzaminator powinien zatrzymać pojazd

i osobiście ustawi go do wykonania przez zdającego drugiej próby. Unikniemy w ten sposób problematycznych decyzji i oceny postępowania zdającego. Zgodnie z instrukcją pozycja początkowa pojazdu przed rozpoczęciem tego zadania znajduje się w obszarze zatrzymania na początku pasa ruchu i uważamy, że to egzaminator powinien przestawić tam pojazd egzaminacyjny. Należy zaznaczyć, że przerywanie wykonania zadania MUSI być zainicjowane przez osobę egzaminowaną. Jeśli osoba egzaminowana wyraża wolę osobistego dokończenia zadania, to egzaminator POWINIEN podać SŁOWNY komunikat, np.: „dalsza jazda – czyli np.: cofanie po pasie ruchu – będzie traktowana i oceniana jako jazda egzaminacyjna, ze wszystkimi konsekwencjami”. Po takim komunikacie nawet najbardziej zagorzali zwolennicy samodzielnej jazdy na egzaminie wyrażają protest o przestawienie przez egzaminatora pojazdu egzaminacyjnego na „pozycję wyjściową”.

Problem 5

Czy wiatła mijania należy włączyć przed zadaniem nr 2.

Stanowisko KSE i KRA: biorąc pod uwagę zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym wprowadzone DZ.U. 152/2010 uważamy, że rozpoczynając jazdę na placu manewrowym pojazd może nie mieć włączonych wiatła mijania. Plac manewrowy nie jest: drogą publiczną, strefą zamieszkania, ani strefą ruchu. W związku z tym przepisy Prawa o ruchu drogowym w zakresie oświetlenia pojazdu nie dotyczą pojazdów poruszających się po placu manewrowym.

Problem 6

Rozpoczęcie jazdy w ruchu drogowym bez włączonych wiatła mijania lub ich przypadkowe włączenie w trakcie jazdy i brak działania ze strony osoby egzaminowanej. Czy należy sugerować osobie egzaminowanej ich włączenie czy nie?

Stanowisko KSE i KRA: mamy tu dwie różne sytuacje:

- wyjazd na egzamin w ruchu drogowym bez wiatła;
- przypadkowe włączenie wiatła w czasie jazdy.

W pierwszym przypadku egzaminator powinien zapytać się zdającego przed wyjazdem w ruchu drogowym: „czy jest on przygotowany do jazdy w ruchu drogowym” oraz „czy pojazd jest przygotowany do jazdy w ruchu drogowym” w przypadku odpowiedzi twierdzącej rozpoczęcie jazdy traktować jako naruszenia przepisów o uwyławianiu wiatła zewnętrznych (np. jazda bez włączonych wiatła mijania, z włączonymi wiatłami

drogowymi, przeciwmgłowymi przednimi lub tylnymi) – takie zachowanie kwalifikowa jako nieprawidłowo (niezgodnie z treścią art. 51 ust. 1 prawa o ruchu drogowym) wykonane zadanie egzaminacyjne nr 2 lub 3 z tabeli 7 (jazda drogami dwukierunkowymi lub jednokierunkowymi). W przypadku powtórzenia wykonania zadania egzaminacyjnego nr 2 lub 3 z tabeli 7 bez wiatła jw. – poda komunikat o wyniku negatywnym egzaminu w trybie § 12 ust. 1 pkt 2) lit. a) Instrukcji.

W drugim przypadku nie wykluczamy zapytania się osoby zdającej „czy u Pana/Pani właściwych wiatła zewnętrznych pojazdu?”. W przypadku braku reakcji, lub reakcji niewłaściwej, np. wyłączenie wiatła itd. przerywamy egzamin, natomiast w przypadku reakcji właściwej kontynuujemy egzamin po upływie czasu.

Należy stanowczo podkreślić, że wyjazd osoby egzaminowanej w ruchu drogowym bez wiatła mijania podczas opadu atmosferycznego (deszcz, mgła, dym itp.) należy traktować jako zachowanie świadczące o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i przerwać egzamin w trybie § 30 ust. 4 pkt 2) rozporządzenia.

Problem 7

Instrukcja egzaminowania nakazuje prowadzić sprawdzenie umiejętności przyszłego kierowcy na elementach drogi, na której natężenie ruchu jest nie mniejsze niż 400 pojazdów na godzinę. Skrzyżowania równorzędne z reguły umiejscowione są na drogach osiedlowych o znikomym natężeniu ruchu. Jest to sprzeczność, która może być wykorzystana przeciw egzaminatorowi. Jak ma się wobec tego zachować egzaminator, co wybrać?

Stanowisko KSE i KRA: §9 ust. 3 pkt 1) Instrukcji jednoznacznie określa na jakich drogach należy dobrać trasę egzaminacyjną dla wykonania zadań określonych w tabeli 7 poz.1-5. Przejazd przez skrzyżowania równorzędne to poz. 4 ww. tabeli. Tworząc instrukcję ustawodawca jednoznacznie określił natężenie ruchu, jakie ma się odbywać na trasie egzaminacyjnej, aby mogło być sprawdzenie umiejętności osoby zdającej egzamin. Jazda pojazdem egzaminacyjnym w czasie egzaminu na drogach osiedlowych, tylko po to by przejechać przez skrzyżowanie, na którym niemal pewne jest, że nie będzie na nim żadnego pojazdu jest niezasadne i nie powinno dominować nad rzeczywistym sprawdzaniem umiejętności zdającego w normalnym ruchu drogowym. Mamy tu typową sprzeczność zapisów prawa: na drogach, na których odbywa się jazda egzaminacyjna musi być natężenie ruchu większe niż 400 pojazdów na godzinę i poruszając

się po tych drogach egzaminator musi zrealizować co najmniej wszystkie zadania określone w instrukcji w tabeli 7 (par.9 ust.1 pkt.3a). Uwaga: zapis dotyczący natężenia ruchu na trasach egzaminacyjnych jest nadrzędny w stosunku do zapisu tabeli 7 poz.4 pkt. a. Reasumując: jeżeli skrzyżowania równorzędne nie znajdują się na drogach o natężeniu ruchu mniejszym niż 400 pojazdów na godzinę w godzinach szczytu to egzaminator nie powinien realizować tego zadania, tak jak nie realizowane jest to zadanie w wikszości WORD w czasie egzaminowania na prawo jazdy kat.: C, D, C1, D1 i (B,C,D,C1, D1)+E z powodu braku takich skrzyżowań dostępnych dla tego typu pojazdów.

Problem 8

Zadanie 1: Czas 5 minut jest na wykonanie całego zadania, czy tylko na sprawdzenie dwóch elementów stanu technicznego pojazdu.

Stanowisko KSE i KRA: Tabela 4 instrukcji przeprowadzania egzaminów umieszcza zapis dotyczący czasu wykonania zadania w poz. 1 pkt 1) ppkt 1) (kryteria wykonania sprawdzenia poziomu płynów, działania wiatła). Zapis brzmi jednoznacznie: „na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 5 minut”. Zadaniem jest (tabela 2 instrukcji) „przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy”. Wynika z tego jednoznacznie, że 5 minut przeznaczonych jest na wykonanie całego zadania.

Problem 9

Jak ma się zachować egzaminator jeżeli osoba egzaminowana widzi sygnalizator S-2 z włączonym sygnałem czerwonym połączonym z zieloną strzałką zatrzyma pojazd za linią zatrzymania i przejdzie dla pieszych, ale przed sygnalizatorem.

Stanowisko KSE i KRA: sygnał czerwony jednoznacznie nakazuje zatrzymanie pojazdu: przed linią zatrzymania, lub przed sygnalizatorem. Rolą egzaminatora jest wyegzekwowanie powyższego, a więc nie dopuszczenie do przejechania wyznaczonej linii zatrzymania. Często sygnalizator ustawiony jest na środku, lub wręcz poza przejechaniem dla pieszych. Zarządca drogi wyznacza w takich przypadkach miejsce zatrzymania pojazdu znakami P-12(rzadko) lub P- 13, P-14. We wszystkich przypadkach wystąpienia tych znaków, zatrzymanie pojazdu powinno nastąpić w takim miejscu, aby cały pojazd znajdował się przed linią wyznaczającą miejsce zatrzymania. Niewykonanie tego

przez osobę zdającą wymaga interwencji egzaminatora i wyczerpuje postanowienia paragrafu 30 ust. 5 rozporządzenia (pkt.8.1 tabeli 12): przerwanie egzaminu i wystawienie oceny negatywnej. (Egzaminator nie może dopuścić do rażących naruszeń obowiązujących przepisów i musi podjąć interwencję w przypadku próby ich naruszenia.) W przypadku, gdy egzaminator dopuści naruszenie w tym przypadku przepisów, musi być wiadomy konsekwencji tego kroku, ale to nie zmienia oceny zdającego.

Problem 10

Co robi, gdy osoba zdająca zatrzyma pojazd egzaminacyjny pomiędzy torami kolejowymi a znakiem „krzyż w Andrzeja” G-3(4).

Stanowisko KSE i KRA: znaki te wyznaczają miejsce zatrzymania pojazdu w związku z ruchem pociągu (lub innego pojazdu szynowego) na przejeździe kolejowym bez zapór lub półzapór. Zatrzymanie pojazdu powinno nastąpić w takim miejscu, aby cały pojazd znajdował się przed ww. znakami wyznaczającymi miejsce zatrzymania. Niewykonanie tego przez osobę zdającą wymaga interwencji egzaminatora i wyczerpuje postanowienia paragrafu 30 ust. 4 pkt.2, efektem czego powinno być przerwanie egzaminu i wystawienie oceny negatywnej. (Egzaminator nie może dopuścić do rażących naruszeń obowiązujących przepisów i musi podjąć interwencję w przypadku próby ich naruszenia.) W przypadku, gdy egzaminator dopuści naruszenie w tym przypadku przepisów, musi być wiadomy konsekwencji tego kroku, ale to nie zmienia oceny zdającego. Zatrzymanie w tym przypadku pojazdu poza wyznaczonym miejscem – bliżej przejazdu niż wynika to z przepisów- jest bardzo niebezpieczne, gdy zagraża bezpośrednio pojazdowi w przypadku, gdy będzie przejeżdżał pojazd szynowy. Zgodnie z obowiązującymi przepisami za powstałe w takim przypadku szkody ubezpieczyciel, lub właściciel pojazdu szynowego nie ponosi odpowiedzialności.

Problem 11

Jak traktować wykonanie zadania ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu wykonane z zerwaniem przyczepności „ruszanie z piskiem opon” – brak kryterium w instrukcji egzaminowania.

Stanowisko KSE i KRA: paragraf 9 ust.1 pkt.1a instrukcji nakazuje wykonywanie zadań zgodnie z techniką kierowania i kryteriami określonymi. Odrębnych kryteriów dotyczących tego zadania nie ma, gdy

technika kierowania jednoznacznie określa jak powinno się wykonać to zadanie, a instrukcja uzupełnia je o inne zasady nie znajdujące się w technice kierowania (zgaśnięcie silnika, cofnięcie się wycieczni 20 cm). W związku z powyższym egzaminator powinien nakazać powtórzenie wykonania zadania. Należy jednak brać pod uwagę warunki w jakich wykonywane jest to zadanie: czy WORD ma wzniesienia z nawierzchni innych używanych w drogownictwie, może zdarzyć się, że warunki atmosferyczne wpłyną istotnie na zmianę współczynnika przyczepności nawierzchni i wtedy to egzaminator musi podjąć decyzję adekwatną do sytuacji.

Problem 12

"W przypadku dokonywania sprawdzania wiatła, o których mowa w tabeli 4 poz. 1 pkt.1 lit. i) j), osoba egzaminowana może poprosić egzaminatora o potwierdzenie działania wiatła zewnętrznego". Konkretnie mam na myśli wiatło cofania. Chciałbym zapytać czy osoba egzaminowana zawsze może prosić o potwierdzenia działania wiatła cofania, czy też nie. A jeżeli nie, to w jakich przypadkach może poprosić? Lub w przypadku jakich rodzajów pojazdów egzaminacyjnych osoba egzaminowana może o to poprosić. Czy w pojeździe egzaminacyjnym na kategorii B prawa jazdy, wyposażonym w manualną skrzynię biegów, gdzie samodzielne wykonanie tego zadania jest możliwe, i osoba zdająca nie ma trudności z poruszaniem się, nie powinna tego zadania wykonać samodzielnie? Moje zapytanie spowodowane jest tym, iż do ubiegłorocznej zmiany w rozporządzeniu czynności osoba egzaminowana bezsprzecznie powinna była wykonywać samodzielnie.

Stanowisko KSE i KRA: osoba zdająca może dokonać tej czynności samodzielnie. Samodzielno realizacja tego zadania umożliwia sprawdzenie, czy osoba zdająca zna istotę wykonania tej czynności i technologii jego wykonania. Jednak komentarz ustawodawcy podany w tabeli 4 pod poz. 1 do „Kryteriów” dopuszcza pomoc egzaminatora podczas sprawdzania tego wiatła. Dlatego egzaminator nie może odmówić pomocy, ale przy pracującym silniku sprawdzanie wiatła cofania przez egzaminatora może skutkować zagrożeniem BHP. Przy udzielaniu pomocy egzaminator powinien zająć miejsce z boku, z tyłu za pojazdem gdy osoba trzyma wciąż pedał sprzęgła i przełączy zmianę biegów w pozycję „R”. W przypadku osoby niepełnosprawnej pomoc egzaminatora jest

zwykłym ludzkim odruchem i to ustawodawca miał na myśli dając „furtkę” w przepisach i umożliwić egzaminatorowi pomoc takiej osobie w ramach przepisów.

Problem 13

Co zrobi, gdy osoba przychodzi na egzamin w okularach, a na liście osób dopuszczonych do egzaminu nie ma kodu ograniczeń zdrowotnych.

Stanowisko KSE i KRA: egzaminator nie jest lekarzem i nie może korygować na siebie jego decyzji. § 2 ust. 9 Instrukcji daje egzaminatorowi możliwość interwencji po przeprowadzeniu egzaminu przekazując informację o tym fakcie dyrektorowi, który w tym przypadku powinien o tym powiadomić starostę powiatu.

Problem 14

Jak postąpi w przypadku, gdy osoba zdająca egzamin, zmieniając kierunek ruchu w lewo na drodze jedno-jezdniowej, dwukierunkowej zjeżdża do lewego krawężnika i jedzie pasem ruchu przeznaczonym do jazdy w kierunku przeciwnym, „pod prąd”.

Stanowisko KSE i KRA: zachowanie takie jednoznacznie wyczerpuje postanowienia paragrafu 30 ust.4 pkt.2 (jeżeli z przeciwka nie było pojazdu), lub paragrafu 30 ust.4 pkt.3 (jeżeli z przeciwka był pojazd). W związku z tym egzaminator powinien przerwać egzamin i wystawić osobie zdającej ocenę negatywną.

Problem 15

Czy w czasie sprawdzania wiatel pozycyjnych osoba zdająca powinna sprawdzić wiatło o wietlajce tylnych tablic rejestracyjnych?

Stanowisko KSE i KRA: rozporządzenie M. Inf. z 31.12.2002r w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 32 poz.262 z późn. zmianami) w załączniku 6 wiatła pozycyjne są rozgraniczone od wiatel o wietlajcych tylnych tablic rejestracyjnych. W związku z tym nie mogą być one sprawdzane jednocześnie. Ustawodawca w instrukcji egzaminowania nie uwzględnił sprawdzania wiatel o wietlajcych tylnych tablic rejestracyjnych, w związku z tym nie może być nakaz ich sprawdzania.

Kat B+E, C+E, D, T

Problem 16

Zad nr 2 dopuszcza się jedno opuszczenie pojazdu w celu oceny odległości od linii kołowej pasa ruchu. Np. zatrzymanie w odległości 5 m, opuszczenie pojazdu, ocena odległości, cofnięcie i zatrzymanie pojazdu w przepisowej odległości 1 metr, ponowne opuszczenie pojazdu, ocena odległości przez kierującego i zgłoszenie zakończenia zadania.

Stanowisko KSE i KRA: mamy tu kolejny przykład błędnego zapisu intencji ustawodawcy. Zapis „dopuszcza się jednokrotne opuszczenie miejsca kierowcy”, byłby jednoznaczny i eliminowałby szereg innych nieporozumień, jak m.in. opuszczanie pojazdu w czasie wykonywania innych zadań: bo przecież nie jest to zabronione. Tabela 4 poz. 2 kryteria oceny zadania 2 dla egzaminu w zakresie kategorii T B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E dopuszczają jedno opuszczenie pojazdu w czasie wykonywania zadania. Każde następane opuszczenie pojazdu jest więc naruszeniem ww. kryterium niezależnie od odległości, w jakiej pojazd znajduje się przed linią zatrzymania.

Problem 17

Czy w przypadku autobusu kat D, można na przechodzić wzdłuż wnętrza pojazdu do tylnej szyby i z tej pozycji oceniać kilkakrotnie miejsce zatrzymania. Osoba egzaminowana nie opuszcza pojazdu.

Stanowisko KSE i KRA: pytanie wyprzedziło instrukcje i kryteria. Musimy więc zastanowić się, co ustawodawca chciał sprawdzić przez realizację tego zadania. Jednym z takich celów było sprawdzenie umiejętności oceny sytuacji, położenia pojazdu w stosunku do elementów odniesienia (pachołki), oceny odległości. Należy więc uznać, że chodzenie po autobusie w celu sprawdzenia odległości wyczerpuje zamiar ustawodawcy dotyczący opuszczenia w tym przypadku miejsca kierowcy i nie powinno być wykonane więcej niż jeden raz w czasie wykonywania zadania, ale niestety zapis przepisów jest jednoznaczny i nie możemy go interpretować inaczej. Nie mając tego problemu WORD-y, które wykorzystują autobusy stosunkowo nowe, które konstrukcyjnie pozbawione są tylnej szyby, lub szyby tęszone zasłonięte np. reklamami.

Problem 18

Czy w trakcie egzaminu praktycznego, szczególnie w zakresie kategorii D prawa jazdy egzaminator może zlecić wykonanie innych

charakterystycznych dla tej kategorii zadań np.: wjazd do zatoki, zatrzymanie się na przystanku, sprawdzenie wyjazdu, bezpieczeństwo itp.

Stanowisko KSE i KRA: sprawdzanie tego typu umiejętności i wiedzy charakterystycznych dla innych kategorii prawa jazdy nieliczne. Jest zasadne i powinno być uwzględnione w stosownych przepisach. Niestety ustawodawca ograniczył się głównie do kryteriów dotyczących egzaminu na prawo jazdy kat. B. Istnieje iluzoryczny zapis paragraf 9 ust.1 pkt.3a instrukcji- wykonanie „co najmniej” zadań określonych w tabeli 7. Człowiek takich zadań może realizować w oparciu o obowiązujące przepisy np. zatrzymanie w wyznaczonym miejscu. Brak innych kryteriów uniemożliwia pełne sprawdzenie wiedzy osób zdających na inne kategorie prawa jazdy, a jednocześnie nie powoduje, że szkoły nauki jazdy nie prowadzą szkoleń w tym zakresie (dotyczy to szczególnie wykonywania zadania 1 tabeli 2 instrukcji gdzie rozbieżności pomiędzy czynnościami w poszczególnych pojazdach są bardzo różnicowane). W związku z tym niestety egzamin taki nie sprawdza całej wiedzy i wszystkich umiejętności szkolonych, jakimi powinni posiadać przystępując do egzaminu na prawo jazdy, a my mamy związane z tym przepisy nie dopuszczają naszej dowolności w tym zakresie nawet w dobrym celu jakim jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wykraczając poza ramy instrukcji (mimo istnienia zapisu § 9 Instrukcji jesteśmy narażeni na uniemożliwienie egzaminu ze względów prawnych i nasze dobre intencje i cel działania nic nie pomoże. KSE wystąpi do Ministerstwa Infrastruktury o wprowadzenie stosownych przepisów dotyczących egzaminu w zakresie innych kategorii prawa jazdy nieliczne kategoria B.

Inne

Problem 19

Czy egzaminator ma obowiązek szczegółowo w trakcie jazdy omawiać rodzaj popełnionego błędu np. skręcamy z drogi jednokierunkowej w lewo od lewej krawędzi jezdni (krawężnika), a nie ze słodka, czy tylko informacje o nieprawidłowym wykonaniu zadania bez szczegółów.

Stanowisko KSE i KRA: Odpowiedź na to pytanie znajduje się w biuletynie KRA KSE: zachowanie egzaminatora nie może mieć charakteru podpowiedzi. Egzamin jest końcowym etapem szkolenia i ma

polega na gruntownej ocenie zachowania się osoby zdającej, jej umiejętności zastosowania wiedzy w praktyce. Egzamin kandydata na kierowcę ma formę dynamiczną i wymaga cię głębokiego skupienia osoby zdającej i egzaminatora: nie może więc polegać na rozmowach itp. Po zakończeniu egzaminu egzaminator ma obowiązek omówić jego przebieg i wtedy jest czas, aby w sposób bezpieczny omówić szczegóły. Wyjątkiem są sytuacje, gdy błędem zdającego może być przyczyną zagrożenia bezpieczeństwa np. brak sygnalizacji zamiaru zmiany kierunku ruchu w lewo. W takim przypadku egzaminator powinien nakazać usunięcie błędów (właściwie kierunkowskazu) i albo przerwać egzamin jeżeli sytuacja wypełnia § 30 ust. 4 pkt 2) i 3) rozporządzenia, lub potraktować jako błąd i poinformować o tym zdającego.

Problem 20

Jak ma postąpić egzaminator jeżeli osoba egzaminowana nie wykonuje poleceń dotyczących wykonywania zadań, lub zmiany kierunku ruchu.

Stanowisko KSE i KRA: Dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania powoduje wystawienie oceny negatywnej. Brak wykonania polecenia dotyczącego zmiany kierunku ruchu, lub wykonania określonego przez egzaminatora zadania np. zawracania wyczerpuje prawne znamiona tej zasady: osoba nie wykonała w ogóle zadania poleconego jej przez prowadzącego egzamin i nie jest istotne czy zrobiła to przez nieuwagę, nieznaną zasad, czy dlatego, że w tym miejscu nie wykonywała tego zadania. Egzaminator ocenia wiedzę i umiejętności ci prezentowane przez zdającego w konkretnym przypadku i wystawia ocenę za to, co osoba prezentuje. W związku z tym po dwukrotnym niewykonaniu polecenia egzaminatora dotyczącego zmiany kierunku ruchu, lub realizacji określonego zadania egzaminator powinien poinformować zdającego o ocenie negatywnej i dalej postąpić zgodnie z obowiązującymi przepisami. Osoba praktycznie nie realizująca polecenia wykonuje go błędnie: zamiast zawrócić pojechała np. prosto, a więc nie wykonała poleconego jej zadania!

Aktualny stan prawny podany rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 roku w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217 poz. 1834 z 2005 r. z późn. zm.) nie określa postępowania egzaminatora w przypadku, gdy osoba egzaminowana nie wykonuje zadania egzaminacyjnego, ale jednocześnie nie nakazuje po dwukrotnym nieprawidłowym wykonaniu

zadania oceni zdajcę negatywnie.

Przykład:

Zadanie egzaminacyjne: Na najbliższym skrzyżowaniu prosz zawrócić.

I próba: Osoba egzaminowana wykonuje zmianę kierunku jazdy w lewo.

Proponowany komentarz egzaminatora: Zadanie nie zostało wykonane. Egzaminator ponownie naprowadza osobę egzaminowaną na skrzyżowanie i podaje polecenie jw.:

Na najbliższym skrzyżowaniu prosz zawrócić.

II próba: Osoba egzaminowana wykonuje przejazd na wprost przez skrzyżowanie.

Proponowany komentarz egzaminatora: Zadanie nie zostało wykonane (lub - popełniony błąd – nie wykonał Pani/Pan zadania: zawracanie na skrzyżowaniu).

Skutek prawny opisanego przykładu tak jak w § 11 pkt 6) Instrukcji.

Przedstawiony powyżej przypadek dotyczy zachowania osób egzaminowanych, które są niekiedy interpretowane przez organy nadzoru wg stanowiska organów cegania:

„Nie ma na karę za przestępstwa/wykroczenia nie dokonane.”

Ale de facto zawracanie nie zostało wykonane, a polecenie jego wykonania zostało sformułowane prawidłowo i osoba egzaminowana potwierdziła, iż rozumie na czym polega wykonanie zadania. Egzamin praktyczny na prawo jazdy nie jest dochodzeniem czy ledztwem w sprawie karnej. Sprawdzian ten jest zakończony procesem kształcenia kierowców i sposób oraz kryteria oceny nie ma na wprost „importowa” z KK lub KPK. W takiej filozofii działania egzamin mógłby trwać bez realizacji jednego lub kilku zadań egzaminacyjnych, mimo wielogodzinnej jazdy, bo zdajca nie będzie wykonywał określonego zadania, a sytuacja staje się patowa w przedmiocie orzeczenia wyniku egzaminu.

Gdy osoba egzaminowana w innym procesie sprawdzania wiadomości ma do wykonania działanie

$2 \times 3 = ??$ wpisuje 5 mówi c, e pomyliła się gdy myślała, że jest to $2+3$, to takie rozwiązanie spotyka się z oceną negatywną. Wprawdzie $2+3=5$, ale przedmiotem zadania było $2 \times 3 = ??$, a nie $2+3 = ??$.

Zgodnie z § 24 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia egzamin praktyczny

obejmuje sprawdzenie: „umiej tno ci jazdy w ruchu drogowym, które realizowane jest na drogach publicznych – w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy i pozwolenia” oraz zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3) Instrukcji: „wykonaniu w ruchu drogowym programu egzaminacyjnego obejmuj cego co najmniej zadania okre lone w tabeli 7 zgodnie z przepisami ruchu drogowego i technika kierowania pojazdem”. Natomiast zgodnie z tre ci § 12 ust. 1 pkt 1) Instrukcji „osoba egzaminowana uzyskuje wynik pozytywny egzaminu praktycznego, je eli poprawnie WYKONAŁA zadania, o których mowa w § 9 Instrukcji”. Niewypełnienie tre ci polecenia wykonania okre lonego zadania jest jednoznaczne z jego nieprawidłowym wykonaniem i w konsekwencji negatywn ocen jego realizacji. Proponujemy po pierwszym nie wykonaniu zadania poda słowny komunikat o tre ci: jw. oraz uwag :

„Je li b dzie Pani/Pan unika wykonania zadania, to nie b dzie mo liwo ci oceni Pani/Pana kwalifikacji z wynikiem pozytywnym, gdy wynik pozytywny uzyskuje osoba, która WYKONUJE PRAWIDŁOWO zadania okre lone w programie egzaminu.” Jak dowodz do wiadczenia – taki komunikat działa SKUTECZNIE.

Istot zagadnienia oddaje termin polecenia, który w tym przypadku nie jest jedynie dyspozycj , jak np. „z u yciem biegu wstecznego”, „prosz osi gn pr dko 50 km/h”, a stanowi dyrektyw do realizacji.

Skoro podczas egzaminu wyst puje brak mo liwo ci sprawdzenia umiej tno ci np. zadania „zawracanie na skrzy owaniu”, ze wzgl du na „niech zdaj cego do jej wykonania”, lub „umy lne unikanie wykonania zleconego zadania”, to egzaminator powinien orzec wynik negatywny za cało egzaminu. I na zako czenie: czy student na egzaminie otrzyma ocen pozytywn je eli nie b dzie udzielał odpowiedzi na pytania profesora?, a mo e b dzie dla niego wyznaczony specjalnie inny termin egzaminu, bo przecie nie mówił nic, a wi c nie mo na było sprawdzi jego wiedzy!

UDZIELANIE INFORMACJI

O NIEPRAWIDŁOWO WYKONYWANYCH ZADANIACH

Tomasz Dziuganowski

Władysław Drozd



ZASADY UDZIELANIA INFORMACJI O NIEPRAWIDŁOWO WYKONANYCH ZADANIACH (O BŁ DACH) W CZASIE EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

Jednym z problemów, który często występuje jest „**stopie uszczegółowienia stwierdzonych w czasie egzaminu praktycznego, popełnianych przez zdaj czego bł dów**”. Analiz tego zagadnienia można rozpocząć od postawienia sobie prozaicznego pytania. Jak rolę spełnia egzaminator w procesie przeprowadzonego egzaminu praktycznego?

Odpowiedź wydaje się bardzo prosta. Egzaminator ma ocenić stopień przygotowania zdaj czego do samodzielnego, bezpiecznego i zgodnego z zasadami ruchu drogowego prowadzenia pojazdu w danej kategorii prawa jazdy. Następstwem tej odpowiedzi jest kolejne pytanie.

Jak powinien zachować egzaminator, aby ocena była wiarygodna i obiektywna? Tu wchodzić w sferę osobowości każdego egzaminatora, jego wiedzy i doświadczenia. Niemniej jednak ogólne zasady muszą być dla wszystkich egzaminatorów wspólne. Nie wchodzić w szczególności o te zasady zdefiniować w sposób następujący:

UDZIELANIE INFORMACJI

O NIEPRAWIDŁOWO WYKONYWANYCH ZADANIACH

Egzaminator w sposób obiektywny ocenia przebieg egzaminu stwierdzając i przekazując w sposób neutralny informację o zaistniałych nieprawidłowościach (czyli o błędach). W oparciu o powyższe podejmuje decyzję o wyniku egzaminu - uzasadniając zdającemu.

Tu często występuje problem przekazywania informacji o popełnionych błędach w sposób zapewniający daleko idącą neutralność, tak aby nie zaistniało podejrzenie o dokonanie podpowiedzi lub sugestii mających wpływ na ostateczny wynik egzaminu.

Uogólniając należy stwierdzić, że egzaminator opisuje przebieg egzaminu informując „o” lub „e” zaistniała nieprawidłowość czyli błąd. W pewnym sensie jest to odzwierciedleniem zapisu z instrukcji egzaminowania (I.E) §11 pkt 6 o następującym brzmieniu:

„egzaminator informuje osobę egzaminowaną o nieprawidłowym wykonaniu zadania egzaminacyjnego; w przypadku dwukrotnego nieprawidłowego wykonania tego samego zadania egzaminacyjnego lub przerwania egzaminu egzaminator informuje osobę egzaminowaną o negatywnym wyniku egzaminu praktycznego;”

Zapis powyższy zawiera wszelkie cechy neutralności, lecz nie uwzględnia całej gamy sytuacji w stosunku do których egzaminator musi przekazać informacje osobie zdającej. Ponadto nie wszystkie zapisy zawarte w arkuszu przebiegu egzaminu (A.P.E.P) dadzą się opisać ww. stwierdzeniem.

Dobrze jest poszerzać i utrwalać wiedzę z zakresu klasyfikacji błędów, aby w praktyce w zależności od swej osobowości i sytuacji trafnie ją dostosować. Ponadto należy adoptować swą wiedzę do zadań i wymogów wynikających z ogólnych zasad egzaminowania (rozporządzenie i Instrukcja) oraz szczegółowych regulacji (jak np.: tabela 2, 4 i 7) Instrukcji, a także z uwzględnieniem treści arkusza przebiegu egzaminu praktycznego (A.P.E.P).

Analizując (A.P.E.P) dochodzimy do wniosku, że nie zawsze możemy w łatwy, komunikatywny i neutralny sposób przekazać informację o popełnionych błędach.

Już pierwsze zdanie - przygotowanie do jazdy ze względu na sw

UDZIELANIE INFORMACJI

O NIEPRAWIDŁOWO WYKONYWANYCH ZADANIACH

specyfik nastręcza wiele trudności. Specyfika ta polega na tym, że mamy zadanie wielofunkcyjne. W jednym zadaniu oceniamy kilka różnych czynności. Dylemat polega na tym jak poinformować zdającego o nieprawidłowym wykonaniu zadania, nie mówiąc o jakich czynnościach nam chodzi.

Oceniamy sposób wykonania zadania – gdy jest ono wykonane nieprawidłowo – w pierwszej próbie mówimy krótko: „zadanie nie zostało w pełni zrealizowane i dlatego wykonane jest nieprawidłowo” lub „zadanie zostało wykonane nieprawidłowo”. Przy stwierdzeniu objawów zdziwienia osoby zdającej możemy na np. zapytać: „jakiś czynnik wchodzi w zakres pierwszego zadania?”. Po chwili polecamy wykonanie drugiej próby realizacji zadania. W przypadku gdy zadanie wykonane jest po raz drugi nieprawidłowo, zawsze wyjaśniamy szczegółowo przyczyny.

Ocena zadania od poz. 2 do poz. 8.2 „arkusza” (A.P.E.P) w części „Plac manewrowy” tj. od jazdy pasami ruchu, do slalomu jest w miarę prosta z punktu widzenia udzielania informacji zdającemu. Występujące w tych zadaniach błędy mają charakter oczywisty i jawny. Chociaż przy „parkowaniach” i przy zawracaniu brak sygnalizacji nie zawsze jest zauważany przez osoby egzaminowane. W czasie egzaminu występujące błędy są oczywiste, musimy nazwać „po imieniu” je w pierwszej próbie np. utrata płynności, jazda po linii, zatrzymanie pojazdu z naruszeniem wymiarów pola zatrzymania (dotyczy pasa ruchu na placu manewrowym) jak również błędy jawne takie jak zgaśnięcie silnika, najechanie na krawężnik, najechanie na pacholek lub tyczkę). W takich sytuacjach możemy informować osobę zdającą w formie pytania „**czy jest Pan(i) wiadomy(a) popełnionego błąd?**”.

Jest to dość istotne w tej części egzaminu, gdy osoba egzaminowana prezentuje umiejętności panowania nad pojazdem i jej koncowy wynik może skutkować przerwaniem egzaminu. Ponadto na placu manewrowym występuje inna specyfika pracy egzaminatora, z uwagi na brak ruchu drogowego. Jest zatem czas na obiektywny i zrozumiały dla osoby egzaminowanej ocen bez ujemnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przy realizacji zadania w tym przedziale, uwzględniamy zasady obiektywnej informacji po zakończeniu zadania (tj.

UDZIELANIE INFORMACJI

O NIEPRAWIDŁOWO WYKONYWANYCH ZADANIACH

w pierwszej próbie) o przyczynach nieprawidłowego wykonania, które nie skutkują przerwaniem egzaminu np. najazd na linię, utrata płynności jazdy. Ujawnianie takich informacji będzie wyrażone w odpowiedziach.

W ruchu drogowym sam fakt wystąpienia wielkiej ilości informacji koniecznych do analizowania przez osobę egzaminowaną nie pozwala – w przypadku nieprawidłowo wykonanego zadania – na stosowanie metodyki prezentowanej na placu manewrowym. Prosty komunikat: „**zadanie egzaminacyjne zostało wykonane nieprawidłowo**” jest wykonaniem obowiązku nałożonego na egzaminatora podczas realizacji zadania w ruchu drogowym, zgodnie z § 11 pkt 6 Instrukcji. Nie jest wymagane i nie wskazane jest, aby wyjaśnić na czym polegał błąd i ta teza dotyczy pierwszej próby. Trudniejsza jest sytuacja kiedy zadanie z „arkusza” (A.P.E.P) dotyczy zadania o charakterze wielofunkcyjnym, np.: „zmiana pasa ruchu”, „przejazdy przez skrzyżowanie”, „hamowania”, „zachowanie wobec innych użytkowników”, „dostosowanie prędkości do warunków ruchu”. Zasada o przekazaniu neutralnej w skutku informacji o popełnionych błędach wymaga skorzystania z klasyfikacji błędów podając np. rodzaj, czy nawet gradację błędów. W przypadku uporczywych pytań osób zdających egzamin można informować krótko: np.: w pozycji: „przekroczenie dopuszczalnej prędkości” poz. 16 „arkusza” (A.P.E.P) **błąd – wykroczenie** lub szczegółowiej **wykroczenie – nieprzestrzeżenie znaków pionowych/poziomych** lub **wykroczenie – nieprzestrzeżenie znaków zakazu**.

Na podkreślenie zasługuje również fakt, że w sprawach prokuratorskich prowadzonych w stosunku do egzaminatorów, informowanie na bieżąco osobę zdającą, na czym polegał jej błąd, uznawane jest jako celowa odpowiedź (pomimo znajdującego się w instrukcji egzaminowania zapisu o obowiązku informowania osoby zdającej o zaistniałym błędzie)

Egzaminator w czasie egzaminu praktycznego informuje osobę zdającą „o” zaistniałych nieprawidłowościach - błędach, w sposób neutralny w skutkach, tzn. tak, aby nie zaistniały podejrzenia o sugerowanie zachowania lub wręcz by udzielana informacja nie była odpowiedzią.

PRZEJ CIE DLA PIESZYCH

Eligiusz Wo niakowski



Przej cie dla pieszych. Ocena zachowania si osoby zdaj cej egzamin na prawo jazdy.

Przej cie dla pieszych przez jezdni to miejsce, na którym wyst puje skrzy owanie ruchu pieszego i pojazdów. Jest to miejsce szczególnie niebezpieczne szczególnie dla pieszych.

Zwró my uwag na prawa jakie ustawa prawo o ruchu drogowym daje pieszemu na przej ciu dla pieszych. Przej cie dla pieszych to powierzchnia jezdni ... przeznaczona do przechodzenia pieszych, oznaczona odpowiednie

znakami (art..2 pkt. 11). Piesz na jezdni jest go ciem . O go cia trzeba dba i to zrobili twórcy ustawy prawo o ruchu drogowym . Art. 3 nakazuje uczestnikowi ruchu zachowa ostro no , albo szczególn ostro no , unika działania, które **mogłoby spowodowa zagro enie albo utrudnienie ruchu, przy czym za działanie rozumie również zaniechanie**. Art. 13 daje pieszym znajduj cym si na przej ciu pierwsze stwo przed pojazdem. Art. 26 po wi cony jest w cało ci post powaniu kieruj cego wobec pieszych. Nakazuje on kieruj cemu zachowa szczególn ostro no i ust powa pierwsze stwa pieszemu znajduj cemu si na przej ciu, lub przechodz cemu przez jezdni na któr pojazd wje d a zmieniaj c kierunek ruchu, ust powa pierwsze stwa pieszym wsz dzie tam gdzie ruch pieszych i pojazdów odbywa si na jednej powierzchni, gdy nie ma wydzielonej jezdni i chodnika. Zakazuje te omijania pojazdu, który zatrzymał si w celu ust pienia pierwsze stwu pieszemu. W przypadku osoby niepełnosprawnej kierowca ma obowi zek zatrzyma pojazd zawsze, gdy osoba taka przechodzi przez jezdni , a wiec nie tylko na przej ciu, ale wsz dzie!.

Ju pobie na analiza powy szego pokazuje jak trosk ustawodawca wykazał w stosunku do pieszego, osoby w porównaniu do pojazdu słabej, nie chronionej niczym, za wyj tkiem przepisów

PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH

i zdrowego rozsądku zarówno jego, jak i kierowcy. Szczególnie istotne w tym przypadku jest uchylenie przez ustawodawcę w art. 3 trybu warunkowego: "...unikania wszelkiego działania, które **mogłoby** spowodować zagrożenie...". Kierowcy nie może dopuścić do powstania sytuacji w której pieszy znajdujący się na przejściu będzie zmuszony przesiąść czynności w celu uniknięcia zagrożenia (zatrzymanie się, przyspieszenie kroku, czy wręcz uciekanie). Musi więc przewidywać niekonwencjonalne zachowanie pieszych i przeciwdziałać mu swoim zatrzymaniem się przed przejściem przez jezdnię jeżeli znajduje się na nim pieszy. Art. 26 ust. 3 pkt. 2 zakazuje omijania pojazdu ustępującego pierwszeństwa pieszym chcącym przejść przez jezdnię, przy czym nie określa odległości od omijanego pojazdu. Jadąc lewym skrajnym pasem jezdni o 3 pasach ruchu musimy zatrzymać się, jeżeli pojazd na prawym skrajnym pasie zatrzymał się aby umożliwić pieszym przejście. Sam fakt niezatrzymania się w tym przypadku wyczerpuje znamiona wykroczenia i kierowca będzie karany mandatem i nawiązką w postaci 10 punktów karnych. Nie będzie tłumaczenia, że pieszy był daleko, lub jeszcze nie wszedł na jezdnię. Taki sam przypadek będziemy mieli przy zmianie kierunku jazdy na skrzyżowaniu. Zanim po skręceniu pojedziemy dalej musimy umożliwić pieszym przejście przez jezdnię, którą chcemy kontynuować jazdę, bez względu na to, czy pieszy dopiero wchodzi na jezdnię, czy już jest na przejściu. W tym przypadku dochodzi jeszcze fakt, że swoim pojazdem utrudniamy widoczność pojazdom będącym za nami i kierowcy nimi mogą sugerować się naszym zachowaniem potrafiąc pieszego obok, którego nam się udało się przejechać.

Podobny pogląd wyrażają wyroki sądowne. W głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7. 11. 1996 r. (sygn. II KKN 90/96) R. A. Stefański wyraża pogląd, że pieszy ma pierwszeństwo przed kierowcami pojazdami, gdy już znajduje się na przejściu. W wyroku z dnia 2. 07 80r. (sygn. V KRN 136/80) Sąd Najwyższy stwierdza, że wejście pieszego na jezdnię na skrzyżowaniach dróg i przejściach dla pieszych nie może być dla kierowcy zaskoczeniem. W wyroku z dnia 12. 07 1975r. (sygn. V KRN 65/75) mówi, że pieszy widząc zielone światło nabywa uprawnienie do wejścia na jezdnię. W wyniku tego na kierowcy ciąży bezwzględny nakaz respektowania pierwszeństwa przechodniów i nie utrudnianie im ruchu przez pojazdy skręcające z kierunku, w którym ruch jest teraz otwarty. Omijanie pojazdów, które zatrzymały się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym przekraczającym jezdnię na przejściu Sąd Najwyższy traktuje jako umyślne i rażąco naruszenie podstawowych

PRZEJ CIE DLA PIESZYCH

zasad bezpiecze stwa w ruchu drogowym (wyrok z dn. 26. 07 1985r. V KRN 536/85)

Szczególne obowi zki na kieruj cego zbli aj cego si do przej cia dla pieszych oznakowanego znakiem D6- przej cie dla pieszych i pochodne- nakłada rozporz dzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 170 poz. 1393). Paragraf 47 ust.4 zobowi zuje kieruj cego do „...zmniejszenia szybko ci tak, aby nie narazi na niebezpiecze stwo pieszych lub rowerzystów znajduj cych si w tych miejscach lub na nie wchodz cych, lub wje d aj cych”. Przepis ten daje pierwsze stwo pieszemu tak e w sytuacji, gdy wchodzi on na przej cie. Nie jest tu miejsce na dywagacje czy ten paragraf jest zgodny z ustaw , czy nie. Celem jego jest zagwarantowanie bezpiecze stwa i jako taki jest zgodny z zało eniami ustawy prawo o ruchu drogowym i konwencjami mi dzynarodowymi.

W przypadku przej cia dla pieszych, na których ruch jest otwierany i zamykany za pomoc sygnalizatorów (w tym równie na skrzy owaniach) przepisy i komentarze do nich stawiaj przed kieruj cymi szczególñ odpowiedzialno . W wyroku z dnia 20.01.1994 sygn II KRN 383/93 S d Najwy szy uwa a, e „...zmiana wiateł na skrzy owaniu nie mo e by czym zaskakuj cym dla kierowcy, a przepis (...) nakazuje zachowanie szczególnej ostro no ci przy zbli aniu si do przej cia dla pieszych”. Podobnie traktuje spraw wyrok SN z dn. 22.08.1979 sygn. V KRN 146/79, w którym orzekaj c SN mimo, i pieszy naruszył zasady ostro no ci przy przechodzeniu przez jezdni , uznał e kieruj cy miał obowi zek zachowania szczególnej ostro no ci wyra aj cej si min. „w zmniejszeniu szybko ci, zbli aj c si do przej cia dla pieszych”.

Powy sze przepisy wynikaj jednoznacznie z konwencji o ruchu drogowym sporz dzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 r., której Polska jest sygnatariuszem. Art. 21: zachowanie si kieruj cych wobec pieszych, ust 1 zakazuje uniemo liwienia i utrudniania ruchu pieszym znajduj cym si na przej ciu, nawet wówczas, gdy sygnalizacja wietlna lub sygnał podawany przez funkcjonariusza dopuszczaj ruch pojazdu. Nakazuje te kieruj cemu zbli a si do przej cia " tylko z odpowiednio zmniejszon pr dko ci , aby nie narazi na niebezpiecze stwo pieszych, którzy znajduj si na przej ciu lub wchodz na nie "

PRZEJ CIE DLA PIESZYCH

Zanim zaczniemy dopasowywać prawo o ruchu drogowym do naszych potrzeb zobaczymy jak to zagadnienie rozpatrywane jest u naszych sąsiadów. Ci, którzy je dzili po Niemczech zapewne zwrócili uwagę, że pieszy na przejściu jest "władny" i nikt nie zastanawia się: czy przejechać, czy nie, tylko zatrzymuje pojazd na sam widok pieszego zbliżającego się do przejścia. Policja niemiecka w przypadku nie zatrzymania się jest bezwzględna i często zatrzymuje takiego kierowcę prawo jazdy.

Pieszy może też przechodzić przez jezdnię poza przejściem dla pieszych (w przypadku, gdy przejście znajduje się w odległości większej niż 100 m), art. 13 ust. 2 i 3. W wielu przypadkach kierowcy bardzo trudno ustalić w jakiej odległości znajduje się przejście dla pieszych w chwili, gdy na jezdni zobaczy pieszego i podejmuje decyzję czy pieszy jest w tym miejscu „legalnie”, czy nie. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem jest dozwolone, jednak w takim miejscu ochrona prawna pieszego jest słabsza: nie korzysta on z pierwszeństwa gdy znajduje się na jezdni. Czy to ma być jednak powodem by go potrącić?

Podsumowanie:

- pieszy znajdujący się na przejściu podlega szczególnej ochronie prawnej,
- kierowca i pieszy w obrębie przejścia dla pieszych obowiązują zachowanie szczególnej ostrożności,
- pieszy znajdujący się na przejściu ma bezwzględne pierwszeństwo przed kierowcą,
- kierowca zbliżający się do przejścia ma obowiązek zmniejszenia szybkości,
- kierowca zbliżający się do przejścia na którym znajduje się pieszy ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa co należy rozumieć, jako obowiązek zatrzymania pojazdu przed przejściem, w sposób nie wywołujący wrażeń, a pojazd się nie zatrzyma,

Zatrzymanie się jednego pojazdu przed przejściem dla pieszych jest sygnałem zobowiązującym kierowców wszystkich pojazdów na tej jezdni do zatrzymania się.

Mimo do szczegółowego uregulowania sposobu zachowania się kierowcy i pieszego, na naszych drogach dochodzi do dużej ilości zdarzeń pojazd-pieszy, (z reguły niestety tragicznych).

W czasie egzaminu egzaminator powinien szczególnie zwrócić

PRZEJ CIE DLA PIESZYCH

uwag na zachowanie si zdaj cego w rejonach przeje i wobec pieszego.

Uwaga, e oceniamy c zdaj cego egzaminator musi bra pod uwage nastujace aspekty:

Czy zdaj cy zachowuje szczegolna ostro no poprzez:

- a) obserwacja przeje dla pieszych i jego otoczenia
- b) zmniejszenie szybko ci je eli:
 - do przeje cie zbli a si pieszy,
 - przeje cie jest ucz szczane przez dzieci (oznakowane tablic T-27 Agatka)
 - aktualnie rozwijana szybko nie pozwoli na zatrzymanie pojazdu przed przeje ciem,
 - je eli pieszy znajdzie si na nim, lub b dzie na nie wchodził
 - wieci si zielony sygnal dla ruchu pojazdów, tak dlugo, e mo emy si spodziewa jego zmiany

Egzaminator powinien przerwa egzamin je eli zdaj cy:

- omija pojazd, który zatrzymał si by ust pi pierwsze stwa pieszym,
- wyprzedza pojazd na przeje cie dla pieszych, z wyjatkiem przeje z ruchem kierowanym,
- nie zatrzymał si gdy na przeje cie przez jezdnie znajdował si pieszy,
- nie zatrzymał si gdy na przeje cie dla pieszych wchodził pieszy,
- wjechał na przeje cie maj c zielony sygnal, ale na przeje cie znajdowali si piesi,
- nie ust pił pierwsze stwa osobie niepełnosprawnej przechodz cej przez jezdnie ,
- nie zareagował na pieszego przechodz cego przez jezdnie w miejscu niedozwolonym,
- nie ust pił pierwsze stwa pieszym przechodz cym przez jezdnie do tramwaju, trolejbusu itd. stoj cego na przystanku, lub id cym z pojazdu na chodnik,
- nie zatrzymał si gdy na (przy) jezdnie stał pojazd przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły z wł czonymi wiatłami awaryjnymi, lub ołtym wiatłem błyskowym, z uwidocznionym znakiem STOP.

FORUM NA PORTALU

www.kse-egzaminator.pl

Dariusz Chyko



Nasz portal internetowy umożliwia Wam koleżanki i koledzy udział w dyskusji na tematy, które związane są z naszą pracą. Sami poruszacie interesujące Was zagadnienia, wyrażacie opinie i swoje interpretacje zdarzeń i decyzji, dorzucacie głos w dyskusji wynikający przede wszystkim z własnego doświadczenia w pracy zawodowej egzaminatora kandydatów na kierowców. A oto kilka wybranych przez mnie postów z forum prowadzonego na stronie www.kse-egzaminator.pl.

phpBB forum.kse-egzaminator.pl
creating communities Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów

Szukaj... Szukaj
Zaawansowane wyszukiwanie

Strona główna < **PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO**

Panel użytkownika • Zobacz swoje posty FAQ Użytkownicy Wyloguj [admin3]

PODCZAS EGZAMINU PRAKTYCZNEGO

Regulamin forum
1. Forum wyłącznie dla zarejestrowanych członków KSE.

NOWYTEMAT * Szukaj w tym dziale Szukaj

Oznacz tematy jako przeczytane • 10 tematy(ów) • Strona 1 z 1

TEMATY	ODPOWIEDZI	ŚWIETLE	DATNI POST
Kat. C+E - zadanie 2 - brak zapiętych pasów bezpieczeństwa przez admin2 » Sro Lut 24, 2010 1:57 pm	1	20	przez Mariusz G Nie Gru 19, 2010 11:49 pm
Zachowanie kandydata uwłaczające Tobie! przez admin3 » Czw Paź 07, 2010 8:43 pm	0	8	przez admin3 G Czw Paź 07, 2010 8:43 pm
Kolizja podczas egzaminu- opiszcie swoje przeżycia. przez Pan Pikuś » Nie Sie 08, 2010 3:09 pm	1	17	przez vanco G Wto Wrz 28, 2010 9:31 pm
Zadanie ruszania na wzniesieniu przez petris » Sro Lut 10, 2010 8:38 pm	11	85	przez Mariusz G Wto Kwi 27, 2010 9:07 pm

Zadanie ruszania na wzniesieniu

Regulamin forum

1. Forum wyłącznie dla zarejestrowanych członków KSE.

ODPOWIEDZ ↵

🔍 Szukaj w temacie...

Szukaj

Pierwszy nieprzeczytany post • 12 posty(ów) • Strona 1 z 2 • 1 2

Zadanie ruszania na wzniesieniu

📅 przez **petris** » Śro Lut 10, 2010 8:38 pm

Osoba egzaminowana wykonuje zadanie - ruszania na wzniesieniu - odbywa się to w następujący sposób: rusza z miejsca i za chwilę po 1 metrze zatrzymuje pojazd (silnik cały czas pracuje). Następnie nie może ruszyć bez zgaśnięcia silnika i przejechać przez wzniesienie. Jak to oceniacie?



“CYTUJ”

petris

Posty: 19
Dołączenie: Sob Lut 06, 2010 8:02 pm



Re: Zadanie ruszania na wzniesieniu

📅 przez **Kora** » Pią Kwi 02, 2010 9:57 pm

Przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2 m, a silnik nie powinien zgasnąć - zatrzymanie pojazdu po ruszeniu nie jest błędem. Kolejna próba ruszenia (najczęściej) powoduje zgaśnięcie silnika lub cofanie pojazdu (więcej niż 0,2 m.) i mamy sytuację jasną.



“CYTUJ”

Kora

Posty: 7
Dołączenie: Pią Kwi 02, 2010 9:03 pm



Re: Zadanie ruszania na wzniesieniu

📅 przez **Kora** » Pią Kwi 02, 2010 10:04 pm

Osoba egzaminowana rusza na wzniesieniu na dużych obrotach silnika, koła przednie tracą przyczepność (hamulec ręczny zwolniony) - jak ocenić taką technikę ruszania?



“CYTUJ”

Kora

Posty: 7
Dołączenie: Pią Kwi 02, 2010 9:03 pm



Re: Zadanie ruszania na wzniesieniu

📅 przez **jozek** » Nie Kwi 04, 2010 2:35 pm

Ja sądzę że kryteria ruszania na wzniesieniu są w ustawie wyraźnie określone. Tu musimy się tym kierować. A nasza ocena „że osoba zdająca utrzymuje silnik na „wysokich obrotach” podczas ruszania co doprowadza tylko do utraty przyczepności kół gdy manewr wg kryteriów ustawy był właściwie wykonany nie daje podstawy prawnej aby to zakwestionować.



“CYTUJ”

jozek

Posty: 5
Dołączenie: Pon Mar 22, 2010 9:30 pm



Re: Zadanie ruszania na wzniesieniu

📅 przez **Kora** » Pon Kwi 05, 2010 4:37 pm

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu na placu manewrowym zadań określonych w tabeli 2, z zastrzeżeniem pkt 2 - zgodnie z TECHNIKĄ KIEROWANIA i kryteriami określonymi w tabeli 4. Kryteria są określone a co z techniką kierowania np. w czasie ruszania na wzniesieniu. Pozdrawiam.



“CYTUJ”

Kora

Posty: 7
Dołączenie: Pią Kwi 02, 2010 9:03 pm



FORUM NA PORTALU

Praca w WORD

Regulamin forum

Forum wyłącznie dla członków KSE.

NOWYTEMAT *

Oznacz tematy jako przeczytane • 8 tematy(ów) • Strona 1 z 1

TEMATY	ODPOWIEDZI	ŚWIETLE	STATNI POST
 Egzaminator nadzorujący - kim jest? przez admin2 » Śro Lut 24, 2010 9:18 pm	3	30	przez vanco ↙ Nie Lis 14, 2010 7:38 pm
 Zdawalność!! przez admin3 » Śro Paź 27, 2010 8:49 pm	1	13	przez vanco ↙ Nie Lis 14, 2010 7:25 pm
 Nagrody i kary. przez admin2 » Nie Maj 02, 2010 8:38 am	1	17	przez Pan Pikuś ↙ Sob Paź 09, 2010 12:48 pm
 Współpraca WORD z innymi ośrodkami egzaminowania przez admin2 » Pon Mar 01, 2010 9:37 pm	1	12	przez vanco ↙ Sob Kwi 17, 2010 11:06 pm
 Formy nagród i kar w moim ośrodku egzaminowania. przez admin2 » Wto Mar 16, 2010 7:17 pm	0	11	przez admin2 ↙ Wto Mar 16, 2010 7:17 pm
 Co bym zmienił w swoim ośrodku egzaminowania? przez admin2 » Wto Mar 16, 2010 7:14 pm	0	7	przez admin2 ↙ Wto Mar 16, 2010 7:14 pm








Projekt ustawy o kierujących 2010

Regulamin forum

1. Forum wyłącznie dla zarejestrowanych członków KSE.

NOWYTEMAT *

Oznacz tematy jako przeczytane • 10 tematy(ów) • Strona 1 z 1

TEMATY	ODPOWIEDZI	ŚWIETLE	STATNI POST
 Zmiany w 217 c.d. przez petris » Pon Mar 22, 2010 8:17 pm	3	31	przez vanco ↙ Wto Sty 04, 2011 2:46 pm
 Plac manewrowy przez petris » Śro Mar 24, 2010 9:22 pm	3	26	przez ANDRE ↙ Nie Gru 05, 2010 7:53 pm
 Upewnienie się o zrozumieniu zasad przez petris » Sob Mar 27, 2010 7:52 pm	1	14	przez ANDRE ↙ Nie Lis 21, 2010 9:26 pm
 Zmiany w 217 przez petris » Pią Mar 19, 2010 6:55 pm	4	25	przez ANDRE ↙ Nie Lis 21, 2010 9:02 pm
 Wyjazd do ruchu drogowego przez petris » Śro Mar 24, 2010 9:33 pm	2	15	przez ANDRE ↙ Nie Lis 21, 2010 7:57 pm
 Propozycje nowości w instrukcji egzaminowania. przez Pan Pikuś » Sob Paź 09, 2010 1:44 pm	2	11	przez ANDRE ↙ Nie Lis 21, 2010 7:38 pm
 Sprecyzowanie zadań egzaminacyjnych przez petris » Pią Kwi 23, 2010 9:00 pm	1	16	przez Mariusz ↙ Wto Kwi 27, 2010 9:28 pm

Re: Egzaminator nadzorujący - kim jest?przez **vanco** » Pon Mar 01, 2010 8:59 pm

Osoba egzaminatora nadzorującego powinna spełniać wiele kryteriów doboru. To, w jakim stopniu dana osoba posiada odpowiednie predyspozycje do objęcia tego stanowiska powinno wynikać z przebiegu jej pracy, stażu i oceny przełożonych oraz opinii współpracowników. Według mnie przede wszystkim powinna mieć zaufanie tak u przełożonych jak u swoich kolegów po fachu, których nota bene będzie oceniać. Fachowość, doświadczenie, staż pracy, dobra orientacja w przepisach prawnych, obiektywizm, zdecydowanie oraz odporność na "naciski" stanowią o jakości egzaminatora nadzorującego. Wybierany człowiek powinien być kreatorem prawidłowych zachowań, dbającym o systematyczne podnoszenie umiejętności swoich kolegów, poszukującym niedociągnięć w pracy nie po to, by mieć podstawy do karania i eksponowania swojej "efektywnej" pracy, ale po to, by przeciwdziałać rozbieżnościom w interpretacji przepisów, podnosić jakość pracy egzaminatora, dążyć do wzajemnego szacunku.

W moim WORD egzaminator wybierany jest poprzez głosowanie na określony czas. On ocenia nas, ale my również oceniamy jego pracę. Ja dotąd współpraca układa się nam dobrze. Z tego co wiem, w niektórych innych ośrodkach egzaminatorzy nadzorujący mianowani są "odgórnie" i stanowią formę ręki karzącej dyrektora. Ich zadaniem jest poskramiać niepokornych, wręcz poszukiwać wszelkiego typu przewinień, by móc karać i w tej formie trzymać dyscyplinę. Ta forma nadzoru świadczy przede wszystkim o dyrektorskiej i jego sposobie zarządzania. Niestety nie znam szczegółów tego rodzaju nadzorowania, więc może kolezdy napiszecie kilka słów jak to jest u Was. Mam nadzieję, że takie ośrodki egzaminowania należą do zdecydowanej mniejszości i w moim przekonaniu kariera takich egzaminatorów nadzorujących nie może być zbyt długa, a co ważniejsze, jak odnajdą się w środowisku, gdy będą już "po drugiej stronie barykady"?



CYTUJ

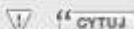
vanco

Posty: 10

Dołączenie: Czw Lut 04, 2010 8:30 pm

**Re: Egzaminator nadzorujący - kim jest?**przez **petris** » Pon Kwi 19, 2010 8:25 pm

Moim skromnym zdaniem egzaminator nadzorujący przede wszystkim powinien posiadać uprawnienia do egzaminowania na wszystkie kategorie prawa jazdy i powinien być wybierany co 6 miesięcy przez głosowanie, w którym uczestniczą wszyscy egzaminatorzy zatrudnieni w danym ośrodku.



CYTUJ

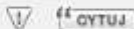
petris

Posty: 19

Dołączenie: Sob Lut 06, 2010 8:02 pm

**Re: Egzaminator nadzorujący - kim jest?**przez **vanco** » Nie Lis 14, 2010 7:38 pm

Zgadzam się z Tobą, petris. Egzaminator nadzorujący powinien być wybieranych przez pracowników firmy. Jego podstawową zaletą i motywacją powinno być zaufanie pokładane w nim przez tych, których pracę będzie oceniać. Nadzorujący, który jest wyłącznie narzędziem w rękach dyrektora czy osób z nadzoru urzędu marszałkowskiego stanowi kpinę z idei funkcjonowania kogoś na takim stanowisku.



CYTUJ

vanco

Posty: 10

Dołączenie: Czw Lut 04, 2010 8:30 pm



OBRONA POZYCJI

EGZAMINATORA

Tomasz Dziuganowski - Adytor KSE



OBRONA POZYCJI EGZAMINATORA W PRZYPADKU UNIEWA NIENIA EGZAMINU.

Stosowanie przez egzaminatorów obecnie obowiązujących przepisów w zakresie egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców nie zawsze spotyka się ze zrozumieniem wielu rodowisk. Egzaminator jako przedstawiciel trudnego i odpowiedzialnego zawodu postrzegany jest najczęściej pozytywnie wtedy, gdy orzeka pozytywny wynik egzaminu na prawo jazdy. Wynik negatywny egzaminu

wzbudza najczęściej niezadowolenie, a czasami bunt czy nawet agresję. Skrajnymi efektami takiego niezadowolenia są skargi wnoszone przez osoby egzaminowane, w trybie § 31 ust. 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 roku w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834 z późn. zm.).

Z chwilą gdy osoba egzaminowana wnosi skargę (i zażalenie) co do przebiegu i oceny egzaminu, to automatycznie – zgodnie z art. 28 KPA – taka osoba uzyskuje status strony w postępowaniu administracyjnym. Natomiast nie jest stroną w rozumieniu art. 28 KPA egzaminator pomimo, że w czasie wykonywania obowiązków służbowych podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Taka jest interpretacja statusu egzaminatora w świetle wyroku Sądu Administracyjnego z dnia 5 sierpnia 2005 roku sygn. akt VI S.A./Wa 306/05. Czyli w zasadzie decyzja w sprawie unieważnienia egzaminu (w trybie art. 112 ust. 2 pkt ustawy Prawo o ruchu drogowym) jest de facto prawomocna z chwilą podpisania. Osoba egzaminowana nie będzie się odwoływać od korzystnej dla niej decyzji, a i również dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego podobnie jak egzaminator również nie jest stroną w „postępowaniu skargowym” (zgodnie z cyt. wyrokiem WSA).

Decyzje w sprawie unieważnienia egzaminu na prawo jazdy

budzi wiele emocji, stanowi rodek nacisku na egzaminatora, a cz sto s wynikiem ró nych i niejednoznacznych interpretacji przepisów prawa. Wobec cyt. wy ej wyroku S du Administracyjnego egzaminatorowi nie przysługuje rodek prawny w formie odwołania od decyzji. Ten stan faktyczny wzbudza poczucie bezsilno ci egzaminatora zwłaszcza wtedy, gdy wynikiem b ł dnie, pobie nie lub nieobiektywnie przeprowadzonego post powania administracyjnego jest decyzja w sprawie uniewa nienia egzaminu. Takie działanie zawsze wywołuje poczucie krzywdy i niesprawiedliwo ci, wywołuje zdecydowany opór i motywacj do obrony dóbr osobistych.

Ale czy faktycznie egzaminator jest bezsilny i nie mo e podejmowa adnych działań ?

Otó jak wynika z do wiadcze w obecnym stanie prawnym egzaminator mo e zastosowa trzy sposoby przeprowadzenia post powania administracyjnego.

PIERWSZY SPOSÓB.

Egzaminator jako osoba fizyczna mo e zło y do wła ciwego wojewody skarg zgodnie z tre ci art. 227 oraz art. 229 pkt 2) KPA, w zwi zku z art. 1 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, na nienale yte wykonanie zadania z zakresu administracji rz dowej przez wła ciwego marszałka województwa (zadania okre lonego w art. 112 ust. 2, pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym). **Uniewa nienie egzaminu pa stwowego** prowadzonego niezgodnie z przepisami **jest zadaniem z zakresu administracji rz dowej**, które wykonuje marszałek województwa na mocy **art. 1 ust. 3 i art. 112 Prawa o ruchu drogowym**.

Instytucja skargi przysługuje w ka dym czasie, wszystkim obywatelom (w tym równie egzaminatorowi) i we wszystkich sprawach. Przedmiotem skargi mog by wszelkie czynno ci prawne i faktyczne organów administracji pa stwowej.

Przedmiotem skargi egzaminatora w omawianym przypadku jest **czynno prawna** – np. nieuzasadnione uniewa nienie egzaminu pa stwowego na prawo jazdy, oraz **czynno faktyczna** – np. b ł dna interpretacja i zakwalifikowanie sytuacji zaistniałej w czasie egzaminu praktycznego.

Wojewódzkie organy władzy rz dowej i samorz dowej niejednoznacznie interpretuj wła ciwo rzeczow i miejscow organu, który tak skarg powinien rozpatrzy . Jednak zgodnie z tre ci art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o administracji rz dowej

w województwie (Dz. U. z 2001 r. Nr 80, poz. 872 z późn. zm.), to wojewoda jest organem nadzoru i może korygować działania marszałka, które nie są zgodne z obowiązującymi przepisami. W przypadku próby przekazania skargi do SKO, egzaminator może zastosować środek prawny tj. zażalenie od postanowienia w sprawie przekazania sprawy. Składając skargę do właściwego wojewody prowadzimy postępowanie administracyjne przed organami administracji rządowej i sposób wykonania zadania rządowego przez marszałka województwa jest badany i oceniany przez organ administracji rządowej. Należy jednak zaznaczyć, że postępowanie skargowe przed wojewodą jest jednoinstancyjne.

DRUGI SPOSÓB.

Egzaminator jako członek organizacji społecznej (np. Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów, Związku Zawodowego Egzaminatorów lub Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników WORD) może wykorzystać przepisy określone w art. 29 i 31 KPA. Mianowicie w świetle art. 29 KPA, stronami w postępowaniu administracyjnym mogą być osoby fizyczne i osoby prawne, a gdy chodzi o państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne i organizacje społeczne – również jednostki nie posiadające osobowości prawnej. Np. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów jest organizacją społeczną, która działa w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 roku Prawo o stowarzyszeniach (tekst jednolity Dz. U. Nr 79, poz. 855 z 2001 r.). Podobnie organizacje związków zawodowych mogą być uznane za organizacje społeczne, działające w myśl ustawy z dnia 23 maja 1991 roku o związkach zawodowych (Dz. U. Nr 55 poz. 234 z 1991 roku z późn. zm.).

Zgodnie z treścią art. 31 KPA, organizacja społeczna może w sprawie dotyczącej innej osoby wystąpić z żądaniem:

1) wszczęcia postępowania lub

2) dopuszczenia jej do udziału w postępowaniu,

jeżeli jest to uzasadnione celami statutowymi tej organizacji i gdy przemawia za tym interes społeczny.

Niestety jak wykazuje wyrok W.S.A. w Kielcach sygn. akt II S.A./Ke 149/10 z dnia 15 maja 2010 roku brak jest przesłanek do przyznania KSE statusu strony i dopuszczenie KSE do prowadzonego postępowania. Na rozprawie jednak sędzia W.S.A. w Kielcach zaznaczył, iż: art. 31. § 5. KPA stanowi co następuje:

„Organizacja społeczna, która nie uczestniczy w postępowaniu na

prawach strony, może za zgodą organu administracji publicznej przedstawi temu organowi swój pogląd w sprawie, wyrażony w uchwale lub o wiadczeniu jej organu statutowego.”

Skoro WSA uznał, że brak jest przesłanek do przyznania KSE statusu strony i dopuszczenie KSE jako organizacji społecznej do postępowania administracyjnego w sprawie unieważnienia egzaminu państwowego na prawo jazdy, to może skorzystać ten zapis prawa przedstawiając stanowisko organizacji społecznej KSE w sprawie przebiegu egzaminu na prawo jazdy.

TRZECI SPOSÓB.

W dniu 15 kwietnia 2010 roku sędzia W.S.A. w Kielcach na ww. rozprawie pouczył również przedstawiciela KSE, że jeżeli istnieje wątpliwość co do czegoś obiektywnie rozstrzygnięcia sprawy o unieważnienie egzaminu, to egzaminator lub organizacja społeczna może skorzystać z jednej z sytuacji z niżej podanych regulacji prawa:

- 1) z treści zapisu art. 183. § 1. KPA, który określa, że: **„Prokuratorowi służy prawo udziału w każdym stadium postępowania w celu zapewnienia, aby postępowanie i rozstrzygnięcie sprawy było zgodne z prawem.”**
- 2) a także z treści art. 184. § 1 KPA, który określa, że: **„Prokuratorowi służy prawo wniesienia sprzeciwu od decyzji ostatecznej, jeżeli przepisy kodeksu lub przepisy szczególne przewidują wznowienie postępowania, stwierdzenie nieważności decyzji albo jej uchylenie lub zmianę.”**

Porównując przedstawione sposoby działania w przypadku „postępowania skargowego” czy przy udziale prokuratora można stwierdzić, że udział organizacji społecznej w takim postępowaniu może być niezależny lub wspierający działanie egzaminatora.

Zaznaczam jednak, że niezależnie od wnoszonych skarg przez osoby egzaminowane egzaminator powinien pamiętać, że nie dysponuje argumentami SŁABY. Jedynie zastosowanie SILNYCH ARGUMENTÓW w obronie pozycji egzaminatora może dawać skuteczną drogę realizacji zadania rodzinnego jakim jest egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców. SILNE ARGUMENTY, to zarejestrowany przebieg prawidłowo przeprowadzonego egzaminu na płycie DVD oraz perfekcyjna znajomość przepisów ruchu drogowego i właściwa praktyczna interpretacja tych przepisów.

Przedstawione sposoby nie umożliwiają obywatelowi RP – egzaminatorowi korzystania z gwarantowanego Konstytucją prawa do obrony. Stąd konieczne jest nadanie także egzaminatorowi uprawnień wynikających z art. 28 kpa.

Jednocześnie nie zaznaczam również konieczności prawnego usankcjonowania naruszenia przepisów ruchu drogowego podczas egzaminu praktycznego. Dla potrzeb rzeczywistej i faktycznej oceny kwalifikacji osoby egzaminowanej koniecznym jest, aby naruszenie przepisu zostało dokonane przez tę osobę. Proponuję zatem umieszczenie w szczegółowych zasadach egzaminowania zapisu o treści:

„Podczas egzaminu praktycznego egzaminator dopuszcza do naruszenia przepisów ruchu drogowego przez osobę egzaminowaną, o ile nie spowoduje to bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia lub życia innych uczestników tego ruchu.”

Zaproponowana treść może być również umieszczona jako pkt 3) w ust. 3 art. 51 ustawy o kierujących pojazdami.

SYLWETKA EGZAMINATORA

Tomasz Dziuganowski - Adytor KSE



SYLWETKA EGZAMINATORA W WOJEWÓDZKICH O RODKACH RUCHU DROGOWEGO.

Historia szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców sięga początków rozwoju motoryzacji i w XX wieku to zagadnienie było realizowane z licznymi nieprawidłowościami. Dlatego właśnie Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej w 1992 roku podjęło trudną misję reformowania całego procesu egzaminowania

kierowców. Efektem tych reform było powołanie w 1998 roku WORD-ów jako państwowych jednostek powołanych do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy.

Zanim jednak kandydat na kierowcę zjawi się w WORD najpierw wyszukuje o rodek szkolenia kierowców zwracając uwagę na jakość szkolenia. Jednak szanując się o rodek szkolenia kierowców, czy instruktor nigdy nie zagwarantuje 100 % pewności zdania egzaminu za pierwszym razem z wynikiem pozytywnym. Ta hipoteza nie zawsze trafia do przekonania kandydata na kierowcę. Wydaje się, że społeczne oczekiwanie dotyczące zdawania egzaminu z wynikiem pozytywnym za pierwszym (lub drugim) razem jest niewspółmiernie wysokie, w stosunku do społecznego oczekiwania oraz indywidualnej woli i chęci w zakresie zdobywania wiedzy i umiejętności z przepisów ruchu drogowego i techniki kierowania pojazdem. Ta presja psychiczna środowiska jest niekiedy bardzo silna i wpływa ujemnie na zachowanie osób zdających egzamin na prawo jazdy.

Egzamin teoretyczny przebiega bez bezpośredniego kontaktu osoba egzaminowana – egzaminator. Egzaminator jest tylko administratorem określonych czynności. Egzamin praktyczny polega na bezpośrednim kontakcie człowieka – osoby egzaminowanej i człowieka

SYLWETKA EGZAMINATORA

– egzaminatora. Dla nikogo nie jest zaskoczeniem fakt, iż przebieg egzaminu praktycznego na prawo jazdy jest rejestrowany. A jednak emocje związane z egzaminem są duże i chociaż nie wszyscy kandydaci na kierowców potrafią zaprezentować wiedzę i umiejętności, w zakresie samodzielnego i bezpiecznego prowadzenia pojazdu na placu manewrowym lub w ruchu drogowym, w stopniu umiarkowanie orzeczenie wyniku pozytywnego z egzaminu na prawo jazdy.

W całym procesie egzaminowania bardzo ważnym ogniwem jest **niezależny egzaminator** – osoba odpowiedzialna za prawidłowe, rzetelne, uczciwe oraz obiektywne prace w zakresie oceny kwalifikacji osób zdających egzaminy na prawo jazdy.

Niezależny dlatego, że zdobycie kwalifikacji egzaminatorskich związane jest z długotrwałym procesem kształcenia najczęściej na własny koszt. Uzyskanie pełnych kwalifikacji może być początkowo trudne, odpowiedzialność o dużym stopniu ryzyka karier zawodowych.

To właśnie niezależny egzaminator znajduje się na „pierwszej linii” procesu egzaminowania kierowców i wykonując swoje obowiązki przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zatrzymując niejako na etapie szkolenia osoby, których zachowanie może stwarzać lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa tego ruchu. Właśnie podczas losowego kontaktu osoby egzaminowanej i egzaminatora następuje zetknięcie się dwóch niby zbieralnych inicjatyw, które jednak chociaż tylko pozornie są zbieralne. Obserwując z zewnątrz, to pojazd egzaminacyjny powinien poruszać się w ruchu drogowym zgodnie z przepisami i to osoba egzaminowana kieruje tym pojazdem. Zadaniem egzaminatora jest rzetelnie, obiektywnie i uczciwie ocenić wiedzę teoretyczną i umiejętności zastosowania tej wiedzy oraz techniki kierowania pojazdem w ruchu drogowym. Fakt rejestrowania przebiegu egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii B na monitorach magnetycznych dodatkowo podnosi stopień trudności, zarówno w zakresie oceny egzaminu praktycznego jak również w zakresie wykonania obowiązków tego programu egzaminu. Z jednej strony egzaminator będąc człowiekiem odczuwa podobnie jak osoba egzaminowana podwyższony stan emocjonalny, indywidualne predyspozycje i słabości tej osoby. Lecz przy obecnym stanie obowiązków prawa, podczas oceny wiedzy i umiejętności kandydata na kierowcę margines tolerancji jest wyjątkowo wysoki, a w niektórych przypadkach wręcz niemożliwy do zastosowania.

SYLWETKA EGZAMINATORA

Podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy egzaminator równie odczuwa ogromn presj społeczn . Od niego oczekuje si w uproszczeniu orzeczenia wyniku pozytywnego. W przeciwnym przypadku cz sto wygórowane oczekiwania s skierowane na obiektywne, uczciwe i faktyczne uzasadnienie wyniku negatywnego. W ruchu drogowym pozostali uczestnicy oczekuj od pojazdów oznakowanych napisem „jazda egzaminacyjna” niemal e wzorcowego zachowania. W przypadkach narusze przepisów przez osob egzaminowan , odpowiedzialno za skutki takich zdarze najcz cie przypisywana jest egzaminatorowi. Wi c dbało o bezpiecze stwo wokół pojazdu egzaminacyjnego równie spoczywa na barkach egzaminatora. **Nale y zaznaczy , e wysoki poziom przeprowadzania egzaminu mobilizuje do podnoszenia poziomu wykszolenia kierowców.**

Egzaminator jest pracownikiem WORD. W słu bowej zale no ci jest ukryta pewna presja, pod któr egzaminator wykonuje swoje zadania. Mianowicie Dyrektor oczekuje od egzaminatora takiego sposobu wykonywania obowi zków aby klient, czyli osoba egzaminowana była usatysfakcjonowana. Gdy wynik egzaminu jest pozytywny satysfakcja osoby egzaminowanej jest gwarantowana. Lecz gdy wynik egzaminu jest negatywny, to satysfakcja zamienia si nierzadko w niezadowolenie prowadz ce czasami do ró nych, równie niekontrolowanych zachowa . Gdy Dyrektor nie otrzymuje adnych informacji dot. nieprawidłowej pracy egzaminatora, to si ga do danych statystycznych. Wska nik zdawalano ci zale y od wielu czynników zewn trznych i jest niezale ny od osoby sprawdzaj cej kwalifikacje, oczywi cie przy zachowaniu jej obiektywno ci i działania zgodnego z przepisami prawa. Powodzenie jazdy egzaminacyjnej zale y od wielu czynników m.in. od poziomu wiedzy i umiej tno ci, ale tak e od odporno ci psychicznej oraz indywidualnej predyspozycji osoby egzaminowanej w dniu egzaminu. Infrastruktura drogowa i organizacja ruchu na skrzy owaniach maj tak e ogromny wpływ na poziom zdawalno ci. Bł dem jest zatem ocenianie egzaminatora, czy te całego WORD-u poprzez pryzmat jedynie redniej zdawalno ci WORD-u czy te indywidualnych statystyk poszczególnych egzaminatorów. Wywieranie presji na egzaminatorze do podnoszenia zdawalno ci jest działaniem z zało enia szkodliwym dla prawidłowego i obiektywnego wykonania zadania rz dowego jakim jest przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy oraz niesie du e prawdopodobie stwo powstawania

SYLWETKA EGZAMINATORA

ró nego rodzaju zjawisk patologii społecznej. Taka presja powinna by wywierana przez organy nadzoru na o rodki szkolenia i na instruktorów, aby stosowali szerokie i skuteczne formy szkolenia kierowców w kierunku podnoszenia poziomu wiedzy i umiej tno ci w zakresie przepisów ruchu drogowego i techniki kierowania pojazdem.

Prawo jazdy jest dokumentem uprawniaj cym do kierowania pojazdem na terenie całej UE, co dodatkowo podnosi rang tego dokumentu. Dlatego instytucje pełni ce nadzór nad o rodkami ruchu drogowego, jak również dyrektorzy, egzaminatorzy oraz personel administracyjny i techniczny WORD, oraz wła ciele szkół nauki jazdy i instruktorzy – wszyscy razem swoj prac powinni my udoskonala proces kształcenia i egzaminowania kierowców po to, aby stale podnosi poziomu bezpiecze stwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów



Henryk Radomski	Prezes	Olsztyn
Eligiusz Woźniakowski	V-ce Prezes	Zielona Góra
Tomasz Dziuganowski	V-ce Prezes	Kielce
Michał Figiel	V-ce Prezes	Gdańsk
Dariusz Chyćko	Sekretarz	Lublin
Henryka Tadejewski	Skarbnik	Olsztyn
Stefan Kukła	Członek	Siedlce
Edward Kasprzyk	Członek	Bielsko-Biała
Janusz Baranek	Członek	Kraków
Władysław Drozd	Członek	Zielona Góra
Ryszard Wachowicz	Członek	Katowice
Grzegorz Kliza	Członek	Lublin
Jerzy Moskwa	Członek	Rzeszów

Wykaz Oddziałów Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów



- 21-500, Biała Podlaska, ul. Orzechowa 60
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
40-507, Katowice, ul. Francuska 78
25-420, Kielce, ul. Domaszowska 141b
30-728, Kraków, ul. Nowohucka 33a
38-400, Krosno, ul. Tysięclicia 7
59-220, Legnica, ul. Bydgoska 30c
20-218, Lublin, ul. Hutnicza 3
18-400, Łomża, ul. Zjazd 21
10-416, Olsztyn, ul. Towarowa 17
45-233, Opole, ul. Oleska 127
07-410, Ostrołęka, ul. Berlinga 2m9
09-407, Płock, ul. Otolińska 25
33-104, Tarnów, ul. Okrężna 2F
87-100, Toruń, ul. Polna 109/111
08-110, Siedlce, ul. Składowa 46
16-400, Suwałki, ul. Waryńskiego 24
87-800, Włocławek, ul. Zielna 2/4
50-507, Wrocław, ul. Zielińska 34-38
22-400, Zamość, ul. Droga Męczenników Rotundy 2
65-339, Zielona Góra, ul. Nowa 4b

WARSZAWA

WORD-y które nie posiadają oddziału

KOLEDZY
ZAPEŁNIJMY
BIAŁE PLAMY!