Biuletyn KSE nr 1/2013

egzaminator

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

ARTYKUŁ W GAZECIE
POLEMIKA

LIST DO RZECZNIKA
PRAW OBYWATELSKICH

Nowa Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

PODSUMOWANIE DZIAŁALNOŚCI RG KSE
W OBECNEJ KADENCJI

PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH
OCENA ZACHOWANIA SIĘ KANDYDATA NA KIEROWCĘ

STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW SE

www.kse-egzaminator.pl

Szanowni Państwo,

W oczekiwaniu na zbliżające się
Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok
pełni nadziei spoglądamy w przyszłość.
Składamy życzenia: zdrowia, pogody ducha,
spełnienia wszystkich marzeń,
zawodowej satysfakcji i wielu sukcesów

Walne Zebranie Delegatów
Aleksandrów Łódzki 2009

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
42-200, Częstochowa, ul. Hallera 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
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
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
50-507, Wrocław, ul. Ziębicka 34-38
65-339, Zielona Góra, ul. Nowa 4b
03-231, Warszawa,ul. Odlewnicza 8

KOLEDZY
ZAPEŁNIJMY BIAŁE PLAMY!

RADOM

WORD-y które nie posiadają oddziału

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców
10-416 Olsztyn, ul. Towarowa 17

Prezes RG KSE
Henryk Radomski, e-mail: prezes@kse-egzaminator.pl, tel. 602 651 824

Sekretarz RG KSE
Dariusz Chyćko, e-mail: sekretarz@kse-egzaminator.pl, tel. 509 086 304

www.kse-egzaminator.pl

SPIS TREŚCI

		strona
1.	Wystąpienie obecnego prezesa, podsumowanie.	2
2.	Pismo Prezesa Radomskiego do Dyrektora Departamentu Infrastruktury.	5
3.	Opis krótki poszczególnych wydarzeń i działań RG KSE w obecnej kadencji: konferencje, wnioski do ministerstw, zmiany legislacyjne, projekty wykonane i w trakcie.	6
4.	Artykuł w Gazecie Wyborczej: Egzamin wytrzymałości – artykuł z 20. maja 2013 – skrót	10
5.	Do Gazety Wyborczej – wprowadzenie Radomski 05-2013	16
6.	Odpowiedź na art. GW maj 2013 – Radomski	17
7.	Kandydaci są ciency – artykuł 19-06-2013	22
8.	Odpowiedź na art. GW maj 2013 – Dziuganowski	24
9.	Odpowiedź na art. GW maj 2013 – Woźniakowski	29
10.	Odpowiedź na art. GW maj 2013 – Chyćko	32
11.	W sprawie systemu informacji między instytucjami	35
12.	Opinia na temat ustawy "deregulacyjnej" – J. Dzięcioł	37
13.	Zasady RD dla kandydatów – porady Katowice	43
14.	Listo do Rzecznika Praw Obywatelskich – Majewski	49
15.	Odpowiedź Rzecznika Praw Obywatelskich	51
16.	Przejście dla pieszych – Woźniakowski	55
17.	Hymn egzaminatorów	60
18.	**Nowa Rada Główna KSE**	61

WPROWADZENIE

Henryk Radomski- Prezes RG KSE

Obecna kadencja władz Stowarzyszenia dobiega końca. Zadajemy więc sobie pytanie, jaki był to okres, co ważnego wydarzyło się w życiu naszego środowiska?

Do znaczących wydarzeń należy zaliczyć tu wejście w życie 19 stycznia 2013 roku ustawy o kierujących pojazdami. Długo oczekiwana ustawa nie zadowoliła żadnego ze środowisk, których dotyczy, w tym przede wszystkim szkoleniowców z ośrodków nauki jazdy, egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców. Zanim weszła w życie, była wielokrotnie nowelizowana i będzie zmieniana nadal, o czym świadczy kolejny projekt noweli skierowany do Sejmu w październiku br. przez Przewodniczącego Komisji Infrastruktury. W uzasadnieniu podaje się, że nowela ma na celu wprowadzenie zmian do przepisów, które po kilku miesiącach zebranych doświadczeń wskazują na potrzebę ich zmiany. Zaproponowane zmiany dotyczą między innymi problemu z właściwym wdrożeniem systemu teleinformatycznego w niektórych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego oraz brakiem merytorycznego nadzoru państwa nad jakością pytań egzaminacyjnych w części teoretycznej egzaminu państwowego. Należy mieć nadzieję, że nowelizacja ta doprowadzi do jednej bazy pytań obowiązującej we wszystkich ośrodkach egzaminowania w kraju.

Projekt ustawy przewiduje powołanie komisji do spraw pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Zadaniem komisji będzie weryfikacja i rekomendowanie do zatwierdzenia Ministrowi Transportu scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych, które także mogą być przygotowane przez podmioty zewnętrzne i osoby prywatne. W celu przeprowadzenia aktualizacji scenariuszy i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych komisja zbiera się nie rzadziej niż raz na kwartał. Podmiotom zewnętrznym i osobom prywatnym, które przekazały swoje propozycje do bazy pytań egzaminacyjnych nie przysługuje wynagrodzenie za przesłane projekty czy też wykorzystane pomysły.

Minister Transportu zapewni z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności komisji i jej obsługę. Środki te będą pozyskane w wysokości 15% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy przekazywane przez WORD-y. Należy stwierdzić, że jest to opłata zbyt wygórowana i w tej wysokości nie powinna być przez Sejm przyjęta.

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów chce czynnie uczestniczyć w pracach tej komisji. Już w październiku br. do Pana Łukasza Twardowskiego – Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zostało przesłane odpowiednie pismo. W szeregach Stowarzyszenia jest wielu egzaminatorów spełniających wymogi stawiane przed komisją.

Innym aktem prawnym dotyczącym egzaminatorów jest Ustawa z 13 czerwca 2013 o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów, a więc tzw. deregulacja zawodów. Deregulacja ta właściwie jest obniżeniem wymogów względem zawodu egzaminatora. Prowadzi bezpośrednio do obniżenia poziomu wiedzy i umiejętności nowych kierowców. Głównym argumentem prowadzącym do deregulacji było zwiększenie dostępności ludzi zawodowo czynnych do zawodów wymienionych ustawą. W przypadku egzaminatorów ta swobodna dostępność nie ma zastosowania, ponieważ nie jest to „realny" zawód, gdzie osoba posiadająca uprawnienia może np. prowadzić działalność gospodarczą pod tytułem „egzaminowanie kandydatów na kierowców". Możliwość zatrudnienia dają tylko wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Obecnie w 49 ośrodkach egzaminacyjnych zatrudnionych jest niewiele ponad 1000 egzaminatorów, a posiadających uprawnienia w zakresie co najmniej jednej kategorii ponad 5000 osób. Biorąc powyższe pod uwagę Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów oceniło propozycje zmian krytycznie. W tej sprawie zostało złożone w Ministerstwie Transportu stosowne uzasadnienie.

Istniejąca obecnie sytuacja w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, wynikająca przede wszystkim z kryzysu demograficznego w naszym kraju, którego apogeum przypada na lata 2013 – 2016 przekłada się na stan zatrudnienia w ośrodkach, ich wynik gospodarczy i w konsekwencji na perspektywy rozwoju. Zapadają również decyzje w województwach dotyczące powstawania filii ośrodków egzaminowania w miastach powiatowych co w połączeniu z obecną sytuacją na rynku może nieść za sobą kolejne konsekwencje ekonomiczne.

Najnowsze badania instytucji zajmujących się badaniem populacji mieszkańców w państwie prowadzą do niepokojących wniosków. Liczba ludności Polski w najbliższych latach systematycznie będzie się zmniejszać. W tej sytuacji nie należy oczekiwać wzrostu ilości osób uzyskujących uprawnienia do kierowania pojazdami.

Różny przebieg mają lub będą miały wspomniane procesy w poszczególnych regionach i miastach. Bardzo dotkliwie odczuwają to WORD-y. Jest prowadzona racjonalizacja zatrudnionych, która głównie dotyczy egzaminatorów. Likwidowane są etaty lub zmniejszany jest czas pracy i płacy. Działania te w niewielkim stopniu dotyczą innych komórek organizacyjnych. Wiąże się to z polityką zarządzania prowadzoną przez dyrektorów niektórych ośrodków egzaminacyjnych.

Miejmy nadzieję, że rozsądek, profesjonalizm zarządzających i zmieniająca się koniunktura w gospodarce kraju pozytywnie wpłynie na rozwój wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, które są miejscem pracy wysoko wykwalifikowanej kadry specjalistów ruchu drogowego.

Życzę wszystkim pracownikom WORD więcej optymizmu, powodzenia w pracy zawodowej oraz spokojnych, w przyjemnej i miłej atmosferze spędzanych, nadchodzących świąt. Oby Nowy Rok przyniósł nam wszystkim tylko dobre nowiny.

Z poważaniem,

Henryk Radomski

Prezes Rady Głównej

Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

PISMO DO MINISTERSTWA

Henryk Radomski- Prezes RG KSE

STOWARZYSZENIE SE EGZAMINATORÓW

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW
RADA GŁÓWNA

Adres:
ul. Towarowa 17
lo.116 Olsztyn
Regon: 510475 -298
NIP: 739-32-98-505

Kontakt:
Prezes RG KSE
602651824
Wiceprezesi:
602579626
509151892
606292626
Sekretarz:
509086304
Przewodniczący KRA:
602651827

Olsztyn, dnia 21.10.2013r.

RG.KSE.4.2013

Pan
Łukasz Twardowski
Dyrektor Departamentu
Transportu Drogowego
Ministerstwa Transportu,
Budownictwa i Gospodarki
Morskiej w Warszawie

W związku z trwającą inicjatywą korygowania treści Ustawy z dnia 5 stycznia 2011r. o kierujących pojazdami, Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów chce czynnie uczestniczyć w pracach nad zmianami tej ustawy oraz nad problemami, które bezpośrednio dotyczą procesów egzaminowania.

Wdrożony w życie 19 stycznia br. nowy system egzaminu teoretycznego jest prowadzony w oparciu o dwie różne bazy pytań. Opinia ośrodków egzaminowania jest taka, że sytuacja ta wymaga zmian i ujednolicenia systemu .

W przypadku uznania naszej propozycji, jako zasadnej – Rada Główna Stowarzyszenia zgłosi swoich przedstawicieli aby mogli uczestniczyć przy ocenie już istniejących baz pytań, ale także tworzeniu nowych pytań, co w konsekwencji doprowadzi do jednolitego systemu egzaminowania w kraju, opartego na jednej bazie pytań.

Mam nadzieję, że propozycja nasza spotka się z zainteresowaniem Pana Dyrektora.

Z poważaniem

PREZES
mgr Henryk Radomski

www.kse-egzaminator.pl
e-mail: sekretarz@kse-egzaminator.pl

Konto bankowe: Bank Polskiej Spółdzielczości SA o/Olsztyn nr: 86 1930 1653 2001 6500 1945 0001

OPIS WYDARZEŃ I DZIAŁAŃ RADY GŁÓWNEJ KSE

Dariusz Chyćko

Minęło już 4 lata, odkąd nowy zarząd RG KSE rozpoczął swoją pracę na rzecz środowiska egzaminatorów. Praca ta była ciężka. Przede wszystkim nasze środowisko jest mało zintegrowane. Nasza siła przebicia w instytucjach tworzących przepisy prawa jest niewielka, a co za tym idzie wprowadzanie zmian legislacyjnych inicjowanych przez nasze Stowarzyszenie wymaga ogromnego wysiłku, daru przekonywania i zdobywania zwolenników nowych propozycji. Mimo przeciwności i nie najlepszej koniunktury rynkowej, nasze starania znalazły odzwierciedlenie we wprowadzonych zmianach w przepisach prawa oraz sposobie odbierania przedstawicieli KSE w środowiskach związanych z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami.

Obecny Prezes RG KSE Henryk Radomski wraz z zarządem Stowarzyszenia podjął się niełatwej pracy, której celem było wypracowywanie w środowisku egzaminatorów nowych rozwiązań między innymi w systemie egzaminowania. Opiniowane były wnioski i projekty, analizowane pomysły nadsyłane z całego kraju. Przedstawiciele Stowarzyszenia byli zapraszani jako specjaliści do prac komisji przy ministrze infrastruktury, jako obserwatorzy i uczestnicy zespołów kreatywnych instytucji mających wpływ na stan prawny w kraju.

Poniżej, w swego rodzaju kalendarium zdarzeń podsumowujemy zakres działania Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów dotychczasowego Zarządu. Nadeszły ciężkie czasy dla ośrodków egzaminowania w naszym kraju. Nowy zarząd nie będzie miał więc łatwego zadania. Trzeba jednak podjąć ten wysiłek, starać się mieć wpływ na ludzi, którzy kreują rzeczywistość egzaminatorów. Tylko w ten sposób wciąż możemy starać się utrzymać status egzaminatora jako specjalisty w swojej dziedzinie, mającego wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.

KALENDARIUM ZDARZEŃ:

29 czerwca 2009

Spotkanie Rady Głównej KSE w Lublinie. Omówiono wtedy zagadnienia dotyczące sytuacji egzaminatorów w ośrodkach egzaminowania, możliwości uczestnictwa przedstawicieli KSE w pracach legislacyjnych Sejmu oraz wypracowanie systemu komunikacji dla członków stowarzyszenia i egzaminatorów spoza Stowarzyszenia. Wtedy powstał pomysł na uruchomienie portalu www.kse-egzaminator.pl.

11 listopada 2010

Spotkanie w Cedzynie w sprawie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami oraz sytuacji w ośrodkach egzaminowania w kraju.

22-23 stycznia 2010

Spotkanie plenarne Rady Głównej KSE w Nadarzynie. Wciąż gorąca sprawa dotycząca zmian w ustawie o kierujących i wypracowanie zasad współpracy z dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego.

8-10 kwiecień 2011

Szkolenie w Cedzynie dla egzaminatorów nadzorujących. W trakcie spotkania odbyło się spotkanie z przedstawicielem ministerstwa w sprawie planowanych zmian do rozporządzenia o szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na prawo jazdy. To było bardzo owocne spotkanie przy dużym udziale egzaminatorów nadzorujących z kraju. Prezentowany był również projekt punktowej oceny przebiegu egzaminu praktycznego na prawo jazdy pana Władysława Drozda. Przygotowaliśmy specjalny materiał z tego spotkania, który otrzymali prezesi oddziałów terenowych KSE.

13-14 czerwca 2012

Spotkanie RG KSE w Wiechlinie k. Szprotawy. Było to robocze spotkanie z grupą ministerialną specjalistów opracowującą nowy egzamin teoretyczny. Przygotowano również odpowiedź na ministerialne badanie opinii publicznej w sprawie planowanej deregulacji zawodu egzaminatora.

23-24 październik 2012

Zorganizowaliśmy naradę metodyczną egzaminatorów

nadzorujących WORD w Zegrzu dotyczącą nowego „rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach". Wypracowane wnioski i stanowiska do rozporządzenia trafiły na biurko ministra transportu. Konferencja odbyła się pierwszy raz przy udziale Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów jak i Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD. Zgodnie stwierdzono, że takie przedsięwzięcia są bardzo potrzebne naszemu środowisku i należy kontynuować obrany kurs.

01 marzec 2013

Spotkanie RG KSE w Warszawie w sprawie projektu ustawy o egzaminatorach.

Prezes RG KSE Henryk Radomski uczestniczył wielu, ważnych spotkaniach, pracach komisji i imprezach okolicznościowych instytucji związanych z systemem kształcenia kandydatów na kierowców. Oto kilka z nich:

2010

Prezes uczestniczy w 16 posiedzeniach podkomisji sejmowej ministerstwa infrastruktury, której celem było stworzenie projektu nowej ustawy o kierujących pojazdami.

2011

Na zaproszenie stowarzyszenia zrzeszającego ośrodki szkolenia regionu warmińsko – mazowieckiego, Prezes uczestniczył w 15-leciu działalności tej organizacji

2012

Uczestnictwo Prezesa RG KSE w 2 posiedzeniach grupy pod auspicjami Departamentu Transportu, których tematem prac było przygotowanie projektu rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

2012 – 9 maj

Posiedzenie zaproszonych specjalistów w Ministerstwie Sprawiedliwości z uczestnictwem ministra Gowina w sprawie

opiniowania propozycji deregulacji zawodów. Prezes miał możliwość wyrażenia swoich uwag w związku z projektem.

2012

Przedstawiciel RG KSE uczestniczy w 5-leciu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców w Koszalinie.

2009 – 2013

Udział KSE w Ogólnopolskim Konkursie Instruktora Roku. Rada Główna corocznie funduje puchar dla jednego ze zwycięzców.

2013

Prezes RG KSE uczestniczy w uroczystościach obchodu 15-lecia powstania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Uroczystość miała miejsce w Częstochowie.

W latach 2009 – 2013 wydaliśmy 7 egzemplarzy biuletynu Egzaminator, założyliśmy i prowadzimy portal internetowy dla egzaminatorów, uprawomocniliśmy odznaczenie nadawane przez KSE osobom zasłużonym dla Stowarzyszenia oraz tym, którzy w szczególny sposób wpłynęli na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W ramach Krajowej Rady Audytorów koledzy egzaminatorzy opiniowali wiele spraw spornych związanych z pracą egzaminatorów.

Obecnie prowadzone są prace nad projektem ustawy o egzaminatorach.

Jest jeszcze bardzo dużo pracy do wykonania na rzecz środowiska pracy egzaminatorów. Mimo trudności i zmieniającej się koniunktury w polityce i gospodarce wciąż, krok za krokiem realizujemy podjęte zamierzenia, których podstawowym celem jest usprawnianie pracy w ośrodkach egzaminowania, poprawa obowiązujących systemów egzaminowania, tworzenie nowych rozwiązań z zakresu obowiązującego prawa.

ARTYKUŁ W GAZECIE WYBORCZEJ - EGZAMIN WYTRZYMAŁOŚCI

Przedstawiamy Państwu historię artykułu, który ukazał się w Gazecie wyborczej 20 maja 2013, a dotyczył pracy egzaminatora. Poniżej znajdują się obszerne fragmenty tego artykułu. Kolejne strony to reakcja na tekst artykułu, jaka nastąpiła ze strony środowiska egzaminatorów oraz KSE. Chcieliśmy przedstawić to, w jaki sposób brak profesjonalizmu ze strony mediów wpływa na opinię publiczną.

Egzamin wytrzymałości

[podpis] KAROL ADAMASZEK, JACEK BRZUSZKIEWICZ
[DGW RP] - Gazeta Wyborcza nr 116, wydanie z dnia 20/05/2013Witamy w Polsce, str. 10

Wystarczy, że egzaminator w martwej strefie wycedzi przez zęby: "Co się tak, durniu, cieszysz, wyjedziemy na miasto, to ci mina zrzednie", i zdający jest ugotowany. - Nikt tego nie powie otwarcie, ale im więcej oblanych, tym pewniejsza robota - mówi instruktor

KAROL ADAMASZEK, JACEK BRZUSZKIEWICZ

[…]

Dwa lata temu mąż Krystyny zasłabł. Reanimacja, szpital, kilka dni na oddziale intensywnej terapii. Pogrzeb. Krystyna została z córką, samochodem i bez prawa jazdy, bo nigdy nawet nie pomyślała, że jej będzie potrzebne. Siadała na każdą maszynę w gospodarstwie. Wrzucała jedynkę i wio do przodu!

- Przez rok skamlałam u sąsiadów o podwiezienie na rehabilitację. Ale ile można znosić ludzką łaskę. Przemyślałam, walnęłam pięścią w stół. Robię prawo jazdy!

Bardzo pewnie pani jeździ

Krystyna miasta nie znała, więc wybrała szkołę naprzeciwko ośrodka ruchu drogowego. Myślała, że to dobry omen na przyszłość i będzie jej łatwiej. Kurs poszedł jak z płatka. Instruktor utwierdzał w przekonaniu, że na egzaminie też wszystko będzie dobrze. - Bardzo pewnie pani jeździ - słyszała, więc dlaczego miała wątpić, że będzie inaczej.

Krystyna z szafki w kuchni wyjmuje stertę protokołów

egzaminacyjnych, które dostaje każdy zdający. Czytamy po kolei. Na dole każdego z nich egzaminator napisał, dlaczego Krystyna nie zdała. Czasem trudno zgadnąć, o co chodzi.

"Zachowanie świadczące o możliwości stworzenia zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym".

"Interwencja egzaminatora. Stworzenie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego".

"Nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi z lewej strony na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym".

Krystyna zebrała jedenaście takich protokołów z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego przy ul. Hutniczej w Lublinie.

WORD-y powstały pod koniec lat 90. Jako że istniały w 49 starych województwach, tyle ośrodków utrzymano, mimo że przekazano je pod nadzór samorządom. Dziś podlegają 16 marszałkom "dużych" województw i to oni mają prawo unieważnić egzamin po skardze zdającego.

W urzędach marszałkowskich mówią nam, że skarg nie jest dużo, ale ich liczba z roku na rok rośnie. Przede wszystkim dlatego, że kandydaci na kierowców posiłkują się nagraniami z wnętrza samochodów egzaminacyjnych. Zgodnie z przepisami od ośmiu lat we wszystkich WORD-owskich autach zamontowane są po cztery kamery (dwie skierowane na zewnątrz i dwie do środka).

Skargi w dużej mierze dotyczą tego, że egzaminator nie uznał wykonania danego zadania (np. zawracania), choć zdający twierdzi, że wykonał je prawidłowo. Kandydaci mają też zastrzeżenia do kultury osobistej egzaminatorów (np. opowiadanie sprośnych kawałów, zagadywanie o prywatne sprawy). Z tego powodu urząd marszałkowski w Lublinie ostatnio unieważnił egzamin na kategorię B (samochód osobowy).

13 centymetrów za blisko

W czasach przed kamerami istniała pełna dowolność. Egzaminator był bogiem, a jego słowo zawsze było ważniejsze od relacji oblanego. Kamery wymusiły większą finezję. Początek egzaminu wygląda tak samo w całej Polsce. Egzaminator zaprasza na parking przed placem manewrowym. Zanim ruszą, kandydat na szofera ma

pokazać, jak się włącza światła, otwiera maskę, sprawdza stan oleju itd. Instruktor w szkole jazdy z Lublina: - Chwila, gdy egzaminator podchodzi do zdającego czekającego przy samochodzie, to jedyny martwy moment. Mikrofony tego nie słyszą, a jeśli na parkingu jest kamera, to przecież nie czyta z ruchu warg. Wystarczy, że wycedzi przez zęby: "Co się tak, durniu, cieszysz, wyjedziemy na miasto, to ci mina zrzednie", i zdający jest ugotowany. Wcześniej i tak go zżerał stres, a teraz to już galareta.

Kacper, student z Lublina, podchodził do prawka już dziewięć razy. Jak nie szło mu w Lublinie, próbował w mniejszych WORD-ach w Chełmie i Tarnobrzegu: - Podczas mojego siódmego podejścia wszystko szło jak w książce. Dosłownie dwie minuty przed końcem jazdy egzaminator kazał mi się zatrzymać na bocznej uliczce. Patrzę, nie ma zakazu, nikogo nie tarasuję. Kiedy stanąłem, egzaminator wyskoczył z auta, z kieszeni wyjął zwijaną metrówkę i przyłożył między autem a koszem na śmieci na chodniku. Wyszło 137 cm. Przepisy mówią, że pas dla pieszych musi mieć co najmniej półtora metra. Oblał mnie.

Kacper wspomina kolejny egzamin: - Wjechałem na rondo. Zrównałem się z autem, które prowadziła młoda dziewczyna. Widząc elkę na dachu, zachęciła mnie dłonią, żebym jechał przed nią. Taka uprzejmość dla przyszłego kierowcy. Formalnie to ona miała pierwszeństwo, więc stałem w miejscu. Ona też, wciąż chcąc mnie przepuścić. Wymiana "uprzejmości" trwała może kilkanaście sekund. Przerwał ją egzaminator, twierdząc, że zatarasowałem ruch.

Pomruki spod nosa

Fora internetowe kipią przykładami patentu "na hamulec".

* "Na mieście podczas ruszania z górki silnik zgasł mi dwa razy. Strasznie mnie to zdziwiło, bo nigdy mi nie gasł. Ale ten stres, pomyślałem. Wykonałem wszystko dobrze. 50. minuta egzaminu, jesteśmy 30 m od WORD-u, przepuszczam samochód nadjeżdżający z przeciwka i ruszam. Słyszę cichy zgrzyt wciskanego pedału hamulca, patrzę na nogę, która właśnie ucieka z hamulca. Samochód gaśnie. Mówię: Jak pan ma nogę na hamulcu, to nie ruszymy?. Cisza. Już na miejscu egzaminator powiedział, że trzy razy mi zgasł. Zarzekał się, że niczego nie wcisnął, a kamery tego nie zarejestrowały. Jechał za nami mój ojciec i widział światło STOP, więc jestem pewny. Patrzcie na nogi egzaminatora!".

* "Nie wdawaj się z tymi ludźmi w dyskusję, bo się nie opłaca. Mnie powiedział egzaminator, że jadę za wolno i blokuję ruch i zaraz mnie obleje (dwa pasy były wolne). Wyrecytowałem mu z kodeksu drogowego, jak dostosować prędkość i do czego (doświadczenie kierowcy, rzeźba terenu itd.), to się zamknął, ale w rezultacie wcisnął mi hamulec przy ruszaniu, było po zawodach".

Kacper ma rodzinę w Anglii. - Przepisy unijne pozwalają, bym tam zdał egzamin. Do polskich egzaminatorów się zniechęciłem. Rozmawiałem z moim lubelskim instruktorem, wręcz mnie zachęcał.

Instruktor: - Byłem na dwutygodniowym stażu w Londynie, gdzie przypatrywałem się brytyjskiemu systemowi szkolenia kierowców. Jest prosty, przyjazny. Tam egzaminatorzy mają szkolenia z psychologami, uczy się ich, jak mają podchodzić do klienta. Egzamin rozpoczyna się od luźnej rozmowy. Podczas jazdy egzaminator wydaje konkretne polecenia ludzkim językiem: "jedź prosto", "skręć w lewo". A u nas nowomowa w stylu: "na najbliższym skrzyżowaniu z łamanym pierwszeństwem jedź w lewo". I już człowiek nie wie, czy chodzi o pierwsze skrzyżowanie, do którego dojedzie, czy ma wypatrywać takiego, gdzie jest łamane pierwszeństwo. Oczywiście jeśli wie, co to znaczy.

Instruktor podaje inny przykład: - Standardem jest też, że egzaminator przez cały czas milczy, a zdający, zamiast jechać, myśli, o co mu może chodzić. Pamiętam też takiego, który ciągle mruczał coś pod nosem. Jak oblał mojego kursanta, podszedłem do niego i powiedziałem, że sam go nie rozumiem, a co dopiero zestresowany chłopak. Ale nic to nie pomogło. Na szczęście mruczący odszedł już na emeryturę.

Milicjanci, wojskowi, partyjni

Jeszcze dekadę temu, w czasach przedkamerowych, trzon kadry kierowniczej WORD-ów stanowili polityczni nominaci. I tak zastępcami dyrektorów w Lublinie byli m.in. Andrzej Szpringer, ostatni sekretarz wojewódzki PZPR, i Roman Sz., polityk Samoobrony skazany za jazdę po pijanemu. Ich podwładnymi byli etatowi policjanci, pracownicy urzędów wojewódzkich, wojskowi.

Instruktor z Lublina: - Pamiętam takiego urzędnika od wojewody, który łapówki przyjmował w urzędzie. Mawiał, że lubił mieć

zorganizowaną pracę. Przed jego pokojem ustawiała się kolejka. W kopercie musiały być pieniądze, od 500 zł do 1 tysiąca, i nazwisko zdającego.

Siedem lat lubelskiemu WORD-owi szefuje Ryszard Pasikowski, w przeszłości zastępca prezydenta Lublina. Za jego kadencji wykruszyła się kadra mundurowo-partyjno-łapówkarska.

Ostatnia głośna afera korupcyjna na Lubelszczyźnie miała miejsce przed dziesięciu laty, kiedy korupcyjne zarzuty postawiono ośmiu chełmskim egzaminatorom (z dnia na dzień przestał działać miejscowy WORD).

Instruktor z Lublina: - Kasty milicyjno-partyjne zastąpiły rodzinno-samorządowe. Pracują ojciec z synem, mąż z żoną, stryjek z bratankiem. Oczywiście z błogosławieństwem urzędu marszałkowskiego. Tak jest w całej Polsce.

Egzaminatorem może zostać każdy z wyższym wykształceniem, prawem jazdy od sześciu lat. Trzeba także odbyć praktykę w WORD-zie i zdać państwowy sprawdzian.

Kusi pensja. Podstawa wynagrodzenia to od 2,5 do 5 tys. zł (w zależności od tego, ile kategorii praw jazdy człowiek może egzaminować). Do tego dochodzą przeróżne dodatki: funkcyjny (1,2-1,5 tys. zł) i za wysługę już po pięciu latach pracy. Wychodzi nawet ok. 8 tys. zł miesięcznie (brutto).

Dadzą radę w chudych latach

Dziesięć lat temu w dorosłość wkraczały roczniki 1983-85, czyli 700 tys. potencjalnych kandydatów na kierowców rocznie. Przez najbliższych siedem lat do WORD-ów będą zgłaszać się urodzeni w latach 1996-2003, maksymalnie po 350-420 tys. zdających na rok.

Pasikowski: - Ale od tego roku o jedną piątą podrożały wszystkie opłaty egzaminacyjne (dziś 30 zł za egzamin teoretyczny, 140 zł - za praktyczny). Więc się wyrówna.

WORD-y wprawdzie podlegają marszałkom, ale same muszą na siebie zarabiać. Ośrodek w średnim mieście w zeszłym roku zarobił ok. miliona złotych. Instruktor z Lublina: - Nikt tego nie powie otwarcie, ale

egzaminatorzy myślą: tym pewniejsza robota, im więcej oblanych. Bo muszą wrócić i znowu płacić.

W końcu kwietnia Krystyna spod Lublina siadła za kółkiem egzaminacyjnej skody po raz ostatni. Nie przejechała nawet metra, bo egzaminatorka zabrała jej dowód osobisty i zawiadomiła policję, że Krystyna chciała jej dać 2 tys. zł łapówki. Nagrało się, jak Krystyna nalega: "Pani kochana, pani weźmie. Ja już nie mam siły zdawać!". Grozi jej do dziesięciu lat więzienia.

Krystyna o egzaminatorach i WORD-ach: - Tam jest fabryka pieniędzy, ludzi wykańczają fizycznie i finansowo. Jak jednego zapytałam, dlaczego nie mogę zdać, to się wyszczerzył do mnie: "Pani, ja też mam dzieci i muszę pracować".

Krystyna do egzaminu już nie podejdzie, bo wysiadła psychicznie. Martwi się tylko, że znów będzie musiała skamleć, żeby ją na rehabilitację z córką zawieźli.

Imiona Krystyny i Kacpra zostały zmienione

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego to instytucje samofinansujące. Przeciętny ośrodek zarabia około miliona złotych miesięcznie

[autor fot./rys] GRZEGORZ CELEJEWSKI
RP-DGW

DO GAZETY WYBORCZEJ

WPROWADZENIE

Henryk Radomski

Poniżej znajduje się pismo wysłane przez prezesa RG KSE Henryka Radomskiego do redaktora GW jako głos środowiska egzaminatorskiego, oburzonego treścią poprzedniego artykułu.

Olsztyn, dnia 03.06.2013r. KSE/RG/ 01/2013

WITAMY W POLSCE
Redaktor odpowiedzialny,
PIOTR GŁUCHOWSKI
GAZETA WYBORCZA
00-732 Warszawa, ul. Czerska 8/10

GAZETA WYBORCZA 20 maja 2013r. na stronie WITAMY W POLSCE – zamieściła artykuł pt. EGZAMIN WYTRZYMAŁOŚCI. Autorzy artykułu Karol Admaszek i Piotr Brzuszkiewicz dowodzą, że egzaminy na prawo jazdy w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego doprowadzono do granicy ludzkiej wytrzymałości.

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów w imieniu, którego piszę artykuł jest oburzone tak niesprawiedliwą oceną egzaminatorów przeprowadzających egzaminy na prawo jazdy.

W związku z tak negatywną oceną pracy egzaminatorów przedstawiam inny punkt widzenia tego problemu i wskazuję na inne przyczyny tej sytuacji, o której autorzy artykułu zapomnieli bądź celowo pominęli.

Mając na względzie wskazanie innych przyczyn tak społecznie ważnego problemu, proszę Redakcję GAZETY WYBORCZEJ o wydrukowanie na stronie WITAMY W POLSCE załączonego artykułu pt. EGZAMIN UMIEJĘTNOŚCI.

Kontakt:
Henryk Radomski
602 651 824

Henryk Radomski
Prezes
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

SPROSTOWANIE
DO ARTYKUŁU W GAZECIE

Henryk Radomski

Oto pełny tekst sprostowania, jaki przesłał prezes Radomski do GW. To, co wydrukowała gazeta, w jaki sposób potraktowała tekst i tytuł znajdziecie na kolejnej stronie Egzaminatora….

EGZAMIN UMIEJĘTNOŚCI

Henryk Radomski
Prezes KSE

Nawiązując do artykułu w Gazecie Wyborczej z dnia 20 maja 2013r. pt. „Egzamin wytrzymałości" – Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów pragnie wyrazić swoje stanowisko w odniesieniu do niektórych zagadnień tego problemu i wskazać na inne przyczyny tej sytuacji.

Autorzy artykułu opisując sytuację o przebiegu egzaminów praktycznych, starali się wpływać na emocje czytelników. Jednostronnie opisane zdarzenia z jawną sugestią dla czytających i opinią o środowisku egzaminatorskim nie pozostawili żadnej wątpliwości kim są ci, którzy weryfikują umiejętności kandydatów na kierowców.

Gazeta Wyborcza osiągnęła swój sukces na rynku informacji przede wszystkim rzetelnością i szybkością przedstawianych wiadomości.

Czytając tekst artykułu „Egzamin wytrzymałości" przychodzi na myśl jedno pytanie - jaki był cel, czy przesłanie autorów?

W miarę inteligentny czytelnik szybko odkryje podstęp i odpowiednio oceni zawarte treści, tym bardziej, że najpewniej był kiedyś lub będzie egzaminowany na prawo jazdy.

Wydaje się więc, że podstawowym zadaniem artykułu było podsycenie negatywnych opinii i skojarzeń czytelników, wzbudzanie negatywnych odczuć i wprowadzanie potencjalnych kandydatów w stan beznadziei i rezygnacji.

W treści opisywanego artykułu trudno doszukać się pełnej analizy tematu. Jednostronność opinii, eksponowanie wyłącznie negatywnych zdarzeń, powoływanie się na fikcyjnych uczestników zdarzeń oraz balansowanie na krawędzi faktu i domysłu budzi uzasadnione podejrzenie o niejasnych intencjach autorów.

Przytaczanie wypowiedzi egzaminatorów bez jakiejkolwiek

możliwości weryfikacji autentyczności czy tworzenie z premedytacją zabiegów zmierzających do wywołania litości i usprawiedliwienia czynów nagannych z punktu widzenia prawa, wykorzystywanie wizerunku pokrzywdzonej przez los kobiety do osiągania zamierzonego efektu emocjonalnego – to formy manipulacji informacjami w celu osiągnięcia z góry zamierzonego celu, jakim jest dyskredytacja egzaminatora. A gdzie jest analiza umiejętności kandydata i przyczyn niepowodzenia na egzaminie? Aż się prosi, by zapytać kandydatów, dlaczego nie potrafił wykonać tego czy innego zadania, dlaczego ma problemy z oceną sytuacji w jakiej się znalazł, a co za tym idzie konsekwencji tej sytuacji.

Jakże łatwo obwiniać ludzi, którzy bardzo często ryzykują swoim życie w trakcie wykonywania pracy, a są przecież już ostatnim ogniwem w procesie uzyskiwania uprawnień przyszłego kierowcy.

Zasadniczym zadaniem egzaminatora jest weryfikacja podstawowych umiejętności kandydata na kierowcę i jego zdolności do samodzielnego udziału w ruchu drogowym. To minimum umiejętności jest niezbędne, by młody kierowca mógł samodzielnie zdobywać i poszerzać swoje doświadczenie.

Podstawowe znaczenie w procesie kształcenia postaw i umiejętności przyszłych kierowców pełni instruktor nauki jazdy. To on, jako nauczyciel kładzie podwaliny pod „jakość" swojego ucznia. Właśnie instruktor ma największy wpływa, na to co dzieje się na egzaminie. Jakość pracy instruktora kładzie się bardzo często cieniem na efektywność i skuteczność kandydata, to od jego pracy i umiejętności zależy tak wiele w czasie egzaminu. Wykształcenie spostrzegawczości, szybkości interpretacji sytuacji oraz umiejętności podejmowania decyzji i jej wykonywania w ruchu drogowym determinuje stan emocjonalny, a co za tym idzie, przekłada się to na wynik końcowy egzaminu. Jaki wpływa na te elementy może mieć egzaminator w czasie egzaminu trwającego 30-40 minut?

Ośrodki Szkolenia Kierowców

W Polsce podstawowymi jednostkami prowadzącymi szkolenie w zakresie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi są ośrodki szkolenia kierowców.

To one pełnią główną rolę dotyczącą odpowiedniego przygotowania kandydata do złożenia egzaminu państwowego. W ośrodkach kandydat przechodzi cały proces przygotowawczy wynikający z programów nauczania zawartych w odpowiednich rozporządzeniach Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki

Morskiej. To od właściciela ośrodka zależy, jaki jest poziom nauczania kursantów, a w dużej mierze zależy od posiadanej bazy i jej wyposażenia oraz zatrudnionej w nim kadry nauczającej.

Nadzór nad procesem szkolenia w ośrodkach szkolenia sprawuje starosta. Należy stwierdzić, ze do czasu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami nadzór ze strony starostów był niedostateczny. Dopiero w ustawie o kierujących pojazdami, która obowiązuje od 19 stycznia 2013r. określono dokładnie obowiązki starosty w zakresie wykonywania nadzoru. Z zapisów ustawy wynika, że nadzór nad szkoleniem powinien być zdecydowanie lepszy, co powinno przełożyć się na jakość szkolenia.

Zdawalność na prawo jazdy kategorii B

W 49 Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego zdawalność na prawo jazdy kategorii B, do czasu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami wynosiła: egzamin teoretyczny 78-80%, egzamin praktyczny 34-36%, są to wielkości średnie. W niektórych ośrodkach egzaminowania odchylenie na plus minus były lekko większe.

Stary system egzaminowania - czyli sprawdzenie umiejętności teoretycznych i praktycznych był generalnie krytykowany przez wszystkich: szkolących, egzaminatorów i samych zdających.

Należy postawić pytanie dlaczego była tak niska zdawalność na egzaminie praktycznym na prawo jazdy kat. B, bo głównie o tę kat. chodzi?

Egzamin praktyczny na kat. B po wejściu w życie ustawy o kierujących pojazdami nie wprowadził nowych wymagań. Zadania a więc cały program egzaminu praktycznego dla zdających zarówno w starym systemie jak i w nowym był znany i jest znany. Zdający przystępując do egzaminu praktycznego, wie jakie zadania będzie wykonywał.

Statystyka dowodzi, że około 40% osób zdających egzamin praktyczny na kat. B zdaje za pierwszym razem. Oznacza to, że około 40% ośrodków szkolenia solidnie przygotowuje swoich kursantów do złożenia egzaminu państwowego. Pozostałe ośrodki a zwłaszcza ich właściciele powinni zadać sobie pytanie, dlaczego ich kursanci mają kłopot ze zdaniem egzaminu?

Są także inne przyczyny niskiej zdawalności, do których należy zaliczyć cechy wrodzone (uzdolnienia). Nie każdego można nauczyć w okresie 30 godzin. Wiele osób wymaga znacznie dłuższej nauki

praktycznej a ośrodki tego nie robią, ponieważ walka o klienta na rynku jest ostra. Zbyt duża walka, nadmiar ośrodków szkolenia na danym obszarze czyni szkolenie nieopłacalnym, a co za tym idzie słabą jakością szkolenia i niską zdawalność.

Sytuacja ta może się pogorszyć po wejściu do branży ludzi korzystających z ustawy o deregulacji zawodów. Kryteria dotyczące wymogów dla instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów znacznie się obniżą a to obniży znacznie poziom szkolenia i egzaminowania. Zmniejszenie wymagań dla tych zawodów przełoży się na stan bezpieczeństwa ruchu na polskich drogach. Taki stan rzeczy mieliśmy zpoczątkiem lat dziewięćdziesiątych. W rekordowym 1991r. Polska osiągnęła największy poziom „horroru" na drogach, ponieważ zginęło blisko 8 tysięcy osób w okresie 12 miesięcy. Należy też przypomnieć, że w tamtym czasie instruktor nauki jazdy nie musiał posiadać wykształcenia średniego, a egzaminator wyższego.

Egzaminatorzy

Autorzy artykułu poddali bardzo surowej ocenie sposób prowadzenia egzaminów i samych egzaminatorów. Czy ocena musi być aż tak krytyczna, czy są specjalistami w dziedzinie egzaminowania na prawo jazdy?

A jakie przygotowanie posiadają egzaminatorzy aby dokonać właściwej oceny posiadanych umiejętności kandydata na kierowcę? Przede wszystkim posiadają wykształcenie wyższe o różnych specjalnościach, np. prawniczych, pedagogicznych, ekonomicznych, technicznych i innych. Proces uzyskiwania uprawnień do egzaminowania kandydatów na kierowców jest stosunkowo złożony, a ich zdobycie wymaga od kandydata wszechstronnego przygotowania, obejmującego nie tylko kwestie związane z ruchem drogowym czy kierowaniem pojazdem, ale również zagadnienia z psychologii czy metodyki nauczania. Egzamin końcowy zdaję się przed komisją państwową Ministra Transportu. Nie oznacza to, że każdy kto uzyskał uprawienia jest idealnym egzaminatorem. Tak jak w każdym zawodzie trafiają się osoby o cechach nieodpowiednich. Politykę kadrową prowadzą dyrektorzy WORD i to od ich decyzji zależy czy dany egzaminator o cechach negatywnych może pracować dalej.

Nie ulega wątpliwości, że egzamin ma prawo jazdy jest pewnym przeżyciem, ale jest sprawdzeniem umiejętności a nie wytrzymałości. Emocje, jakie mu towarzyszą są porównywalne do innych sytuacji, które głęboko zapadają w pamięć. Bardzo często stres egzaminacyjny

potęgowany jest przez fałszywy obraz egzaminu, tworzony przez opinię publiczną.

Egzamin na prawo jazdy rządzi się określonymi zadaniami zawartymi w rozporządzeniach Ministra Transportu w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Czy są to zasady doskonałe? Z przykrością muszę stwierdzić, że Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów wielokrotnie przedkładało uwagi i propozycje rozwiązań które powinny znaleźć swoje miejsce w stosownych przepisach. Niech, jako przykład posłużą materiały przesłane do ministerstwa Transportu z narady w Zegrzu jesienią 2012r. z udziałem egzaminatorów nadzorujących egzaminowanie w WORD. Przesłane materiały pozostały bez odpowiedzi.

Należy stwierdzić, że w procesie tworzenia prawa w Polsce nie uwzględnia się słusznych uwag i propozycji ze stowarzyszeń i organizacji zawodowych.

Mam nadzieje, że przedstawione przyczyny niskiej zdawalności egzaminu praktycznego na prawo jazdy kat. B leżą nie po stronie egzaminatorów ale także po stronie słabego przygotowania kandydatów do egzaminu państwowego.

Henryk Radomski

Prezes
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

KANDYDACI SĄ CIENCY

ARTYKUŁ W GAZECIE

Henryk Radomski

Poniżej znajdziecie artykuł w GW jako sprostowanie do artykułu „Egzamin wytrzymałości" – a tak naprawdę to, co zostało z pełnego tekstu przesłanego przez pana Henryka Radomskiego…..

Kandydaci są ciency

[podpis] HENRYK RADOMSKI*
[DGW RP] - Gazeta Wyborcza nr 141, wydanie z dnia 19/06/2013Witamy w Polsce, str. 9

LIST
HENRYK RADOMSKI*

Nawiązując do artykułu w "Gazecie Wyborczej" z 20 maja 2013 r. pt. "Egzamin wytrzymałości", Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów pragnie wyrazić swoje stanowisko (...).

Autorzy artykułu, opisując sytuację o przebiegu egzaminów praktycznych [na prawo jazdy], starali się wpływać na emocje czytelników (...). Wydaje się więc, że podstawowym zadaniem artykułu było podsycenie negatywnych opinii i skojarzeń czytelników, wzbudzanie negatywnych odczuć i wprowadzanie potencjalnych kandydatów w stan beznadziei i rezygnacji. (...) A gdzie jest analiza umiejętności kandydata i przyczyn niepowodzenia na egzaminie? (...)

W 49 wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego zdawalność na prawo jazdy kategorii B do czasu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami wynosiła: egzamin teoretyczny 78-80 proc., egzamin praktyczny 34-36 proc. (...). Należy postawić pytanie: dlaczego była tak niska zdawalność na egzaminie praktycznymi? (...) Ośrodki [szkolenia], a zwłaszcza ich właściciele, powinny zadać sobie pytanie, dlaczego ich kursanci mają kłopot ze zdaniem.

Są także inne przyczyny niskiej zdawalności, do których należy zaliczyć cechy wrodzone (uzdolnienia). Nie każdego można nauczyć w okresie 30 godzin. Wiele osób wymaga znacznie dłuższej nauki praktycznej, a ośrodki tego nie robią, ponieważ walka o klienta na rynku jest ostra. Zbyt duża walka, nadmiar ośrodków szkolenia na danym obszarze czynią szkolenie nieopłacalnym, a co za tym idzie, słabą jakość

szkolenia i niską zdawalność.

Sytuacja ta może się pogorszyć po wejściu do branży ludzi korzystających z ustawy o deregulacji zawodów.

(...) Nie ulega wątpliwości, że egzamin na prawo jazdy jest pewnym przeżyciem, ale jest sprawdzeniem umiejętności, a nie wytrzymałości. Emocje, jakie mu towarzyszą, są porównywalne do innych sytuacji, które głęboko zapadają w pamięć. Bardzo często stres egzaminacyjny potęgowany jest przez fałszywy obraz egzaminu tworzony przez opinię publiczną. (...) Przedstawione przyczyny niskiej zdawalności egzaminu praktycznego na prawo jazdy kat. B leżą nie po stronie egzaminatorów, ale także po stronie słabego przygotowania kandydatów do egzaminu państwowego.

*PREZES KRAJOWEGO STOWARZYSZENIA EGZAMINATORÓW RP-DGW

,

ODPOWIEDZI NA ARTYKUŁ W GAZECIE

Tomasz Dziuganowski

Poniżej zamieszczamy 3 teksty egzaminatorów, którzy postanowili odpowiedzieć na szyderstwa zawarte w artykule „Egzamin wytrzymałości”…

NAJWAŻNIEJSZE JEST BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO.

W nawiązaniu do artykułu prasowego dotyczącego przebiegu egzaminów na prawo jazdy (GW z dnia z dnia 20maja br.) Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów pragnie wyrazić swoje stanowisko w odniesieniu do niektórych zagadnień.

Zagadnienie pierwsze: brak obiektywizmu oceny. „…Co się tak durniu cieszysz wyjedziemy na miasto, to ci mina zrzednie….”

Naszym zdaniem ta opinia jest nieuzasadniona ani od strony formalnej ani od strony faktycznej.
Od strony formalnej, egzaminator jest obowiązany przestrzegać ściśle określonych zasad prawnych zawartych w:

1) w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2011 roku Nr 30, poz. 151) oraz
2) w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach(Dz. U. z 2012 roku Nr 169, poz. 995).

Od strony faktycznej egzaminator jest obiektywnym obserwatorem umiejętności prezentowanych przez osobę zdającą egzamin. Podczas realizacji zadań na placu manewrowym egzaminator zajmuje pozycję obok pojazdu egzaminacyjnego i tylko stwierdza stan

faktyczny. Każdy przypadek nieprawidłowego wykonania zadania (np.: najazd na linię czy na pachołek) jest niezwykle prosty do stwierdzenia. Te fakty są widoczne zarówno dla egzaminatora jak i dla osoby zdającej egzamin. Zatem zarzucanie egzaminatorowi, że oblewa jest nieporozumieniem i niczym nie uzasadnione, bowiem będąc poza pojazdem nie ma (i nie może mieć) żadnego wpływu na sposób realizacji zadań egzaminacyjnych. Podobna sytuacja ma miejsce w drugiej części egzaminu tj. w ruchu drogowym, gdzie egzaminator będąc w pojeździe podaje głosem kolejne zadania (manewry) do wykonania. Zachowanie milczenia jest ogólnie przyjętym standardem w zachowaniu egzaminatora gdyż jest on wyłącznie obserwatorem zachowania osoby zdającej egzamin. W przypadkach nagłej konieczności obowiązkiem egzaminatora jest podejmowanie wszelkich niezbędnych działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu wokół pojazdu egzaminacyjnego.

Każda osoba zdająca egzamin jeśli jest niezadowolona z uzyskanej oceny posiada możliwość zgłaszania skarg i zastrzeżeń w razie niezgodności przebiegu egzaminu z obowiązującymi przepisami. Od stycznia 2006 roku przebieg egzaminu (tzn. głos i obraz) jest rejestrowany na nośnikach magnetycznych. Jeśli istnieje wątpliwość co do zasadności i obiektywności oceny można doprowadzić do sprawdzenia zapisanego egzaminu. Skargi lub zastrzeżenia składa się na piśmie do marszałka województwa za pośrednictwem dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, w terminie czternastu dni od daty przeprowadzenia egzaminu. Każdy pisemnie zgłoszony przypadek jest szczegółowo rozpatrywany. Podczas egzaminu praktycznego, na życzenie osoby egzaminowanej, oprócz egzaminatora, może uczestniczyć instruktor prowadzący, egzaminator nadzorujący lub przedstawiciel marszałka. W świetle powyższego, próba zarzucenia egzaminatorowi braku obiektywizmu jest stwierdzeniem co najmniej przewrotnym.

Uważamy, że w środkach masowego przekazu nie można dzielić ludzi na dobrych i złych tylko z racji wykonywanego zawodu instruktora czy egzaminatora. W ten sposób krzywdzi się prawdziwych fachowców, którzy swój zawód wykonują profesjonalnie i są uznanymi autorytetami, niezależnie od tego czy są instruktorem czy egzaminatorem.
Zagadnienie drugie „….im więcej oblanych, tym więcej kasy.....”,

Formułowanie tego rodzaju zarzutów, opinii itp. w odniesieniu do egzaminatora jest również pozbawione jakichkolwiek przesłanek.

Egzaminator jest wynagradzany wg jednolitego systemu ogólnokrajowego i ma stałą miesięczną pensję. Wysokość tego wynagrodzenia nie zależy ani od ilości osób egzaminowanych, ani też od orzekanych wyników.

Nawiązując do opisanych w artykule wielokrotności zdawanych egzaminów, to Rada Główna KSE uprzejmie wyjaśnia, że za poziom wyszkolenia osoby zdającej egzamin oraz za realizację programu nauczania na kursie nauki jazdy odpowiedzialny jest instruktor i ośrodek szkolenia kierowców. Na skutek zapowiadanych od połowy stycznia 2013 r. zmian w procesie egzaminu teoretycznego i praktycznego, wiele osób postanowiło „ukończyć" kursy nauki jazdy i zdać przynajmniej egzamin teoretyczny jeszcze przed 19 stycznia 2013 r. Od listopada 2012 roku do połowy stycznia 2013 r. wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego obsługiwały wręcz nienotowane wcześniej ilości osób zdających egzaminy teoretyczne. Ośrodki szkolenia ochoczo przyjmowały szerokie rzesze chętnych lecz dysponując określonymi „mocami przerobowymi", cały proces szkolenia ucierpiał na jakości. Poziom wiedzy i umiejętności w zakresie przepisów ruchu drogowego i kierowania pojazdem nie zawsze był odpowiedni i zgodny z oczekiwaniami. Ponadto zmiana zasad egzaminowania na egzaminie praktycznym ujawniła w sposób bardzo bezpośredni jak nieskuteczny był system szkolenia kierowców w zakresie przekazu wiedzy teoretycznej. Nauka przepisów polegała między innymi na pamięciowym opanowaniu pytań i odpowiedzi egzaminacyjnych. Stąd zdawalność na egzaminie teoretycznym sięgała blisko 85%. Absolwenci „przyspieszonych kursów nauki jazdy" osiągnęli pierwszy etap edukacji – wynik pozytywny egzaminu teoretycznego. Egzaminy praktyczne kończą się z wynikiem pozytywnym w przypadku gdy osoby prezentują odpowiednio wysoki poziom kierowania pojazdem i praktycznej znajomości przepisów ruchu drogowego. I ten etap edukacji nie jest już tak prosty do opanowania jak nauka testowych pytań i odpowiedzi. Do dzisiaj wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego obsługują osoby po „przyspieszonych kursach nauki jazdy" i osoby te prezentują braki w wiedzy i umiejętnościach. Można to łatwo zaobserwować ze statystyk. Osoby, które ukończyły kursy nauki jazdy w ośrodkach szkolenia o wysokich wskaźnikach zdawalności dawno odebrały już prawa jazdy, a absolwenci ośrodków szkolenia o niższych wskaźnikach zdawalności jeszcze muszą uzupełniać braki w wyszkoleniu. Stąd próba wywierania medialnej presji na egzaminatorach kamuflująca niedostatki działalności niektórych instruktorów i ośrodków szkolenia.

Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

stanowczo podkreśla, że egzaminator w działalności zawodowej spełnia ważna misję – przyczynia się do kształtowania poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego przez sprawdzanie kwalifikacji kandydatów na kierowców. W interesie wszystkich uczestników ruchu drogowego jest, aby ruch ten był bezpieczny i aby poziom bezpieczeństwa nie obniżał się, lecz wzrastał. Jeśli w obszar ruchu drogowego przybywają nowi kierowcy, to zarówno w interesie tych nowych jak i doświadczonych uczestników ruchu drogowego jest, aby nowi uczestnicy posiadali niezbędne minimum wiedzy i umiejętności do bezpiecznego i zgodnego z przepisami poruszania się pojazdami.

Nawiązując do zmian wprowadzonych przez resort transportu z przykrością informujemy, że wielokrotnie środowisko egzaminatorów zwracało uwagę na konieczność uzupełnienia i skorygowania nowego stanu prawnego, który obowiązuje od początku 2013 roku. Jesienią 2012 roku w Zegrzu z inicjatywy Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów została zorganizowana narada z udziałem egzaminatorów nadzorujących, na której zostały szczegółowo określone propozycje zmian do nowych regulacji prawnych dotyczących procesu egzaminowania. Na naradę został imiennie zaproszony pan Andrzej Bogdanowicz – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego – niestety ani on, ani żaden z pracowników ministerstwa nie pojawił się na tym spotkaniu. Pisemne wnioski i uwagi z tej narady zostały przekazane Ministerstwu Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Wynik pracy wyselekcjonowanych specjalistów nie został uwzględniony w tworzeniu prawa, a nasze wnioski i uwagi do oczywistych błędów utknęły w biurkach ministerstwa. Podczas zmiany zasad przeprowadzania egzaminu teoretycznego doszło do braku koordynacji działań ze strony resortu odpowiedzialnego za realizację zadań z zakresu administracji rządowej. Fakt ten spowodował wręcz wrzenie opinii publicznej. Doprowadzenie do funkcjonowania na rynku dwóch podmiotów, które rywalizując ze sobą o kasę doprowadziły do chaosu i dezorientacji obywateli i podmiotów państwowych stanowi kompromitację resortu transportu. Jak wielkie powstało z tego tytułu zamieszanie świadczy fakt, iż warszawska prokuratura podjęła stosowne działania wyjaśniające.

Zagadnienie trzecie „….WORD – y to fabryka pieniędzy.…”

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego powstały w wyniku stwierdzanych różnego rodzaju nieprawidłowości w systemie

egzaminowania obowiązującym do końca 1991 roku. Wtedy ośrodki szkolenia organizowały egzaminy, egzaminatorzy zajmowali miejsce na tylnym siedzeniu, a instruktorzy na prawym przednim fotelu w pojeździe egzaminacyjnym. Niestety, przypadki wykorzystywania przez instruktorów swojej pozycji w pojeździe, do prowadzenia działań w kierunku nieobiektywnego przebiegu egzaminu na prawo jazdy nie należały do rzadkości. Ośrodki szkolenia nie zawsze posiadały odpowiednią infrastrukturę do egzaminowania, często zdarzały się przypadki błędnie przygotowywanej dokumentacji, niskiego poziomu stanu technicznego pojazdów przeznaczonych do egzaminowania oraz braku odpowiedniej infrastruktury komunikacyjnej w poszczególnych miejscowościach, do obiektywnej realizacji programu egzaminu na prawo jazdy.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zapewniają nadal wstępną i poprawną weryfikację dokumentów kandydatów na kierowcę, wysoki poziom świadczonych usług w zakresie przeprowadzania egzaminów teoretycznych, wysoki poziom stanu technicznego pojazdów egzaminacyjnych, obiektywność kryteriów ocen, dysponowanie dla wszystkich zdających stałym i powtarzalnym dla wszystkich stopniem trudności wykonywanych zadań (manewrów) egzaminacyjnych (tj. uniwersalnym placem manewrowym, odpowiednią infrastrukturą komunikacyjną ruchu drogowego).Te fakty służą do obiektywnej, dla każdego zdającego, realizacji programu egzaminu na prawo jazdy. Są to atuty, które trudno kwestionować. Ponadto realizują inne ważne (określone ustawowo)zadania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

ODPOWIEDZI NA ARTYKUŁ W GAZECIE

Eligiusz Woźniakowski

Redaktor Naczelny
Gazety Wyborczej

Dot.: odpowiedz na artykuł egzamin wytrzymałości 20.05 2013 Gazeta Wyborcza. Na podstawie Prawa prasowego wnosimy o zamieszczenie naszej odpowiedzi na artykuł „Egzamin wytrzymałości”

Od dziennikarza, podobnie jak od innych zawodów, wymaga się dobrego warsztatu. Dodatkowo od wykonujących ten zawód wymaga się obiektywizmu, a wiec czegoś co jest trudne, ale ludzie, którzy swoim zdaniem kształtują opinię muszą być szczególnie wyczuleni na obiektywizm, na prezentowanie zdania wszystkich zainteresowanych stron. Artykuł” Egzamin wytrzymałości” zamieszczony w dn. 20 maja 2013 na łamach Gazety Wyborczej świadczy wyjątkowo na niekorzyść warsztatu autorów: panów Karola Adamaszek i Jacka Brzuszkiewicz. Świadczy o niezrozumieniu istoty procesu egzaminowania kandydatów na kierowców, a wręcz o jego całkowitej nieznajomości. Za to we wspaniały sposób grają panowie na uczuciach czytelników- wzbudzają panowie litość nad losem pani Krystyny i nienawiść do egzaminatorów, za to, że wykonują swój zawód w sposób taki, jak wymagają od nas przepisy. Upraszczając: biedna pani Krystyna, mama niepełnosprawnej córki robi w pierwszym napotkanym OSK kurs by uzyskać prawo jazdy. Niedobrzy, brzydcy egzaminatorzy (czarny charakter artykułu) w sposób skuteczny uniemożliwiają jej to. Wręcz prześladują kobietę. Szczytem działania czarnych charakterów jest nieprzyjęcie zaproponowanej łapówki i oddanie sprawy do prokuratora. Sfrustrowana pani Krystyna wyraża opinie (cyt.): „Tam jest fabryka pieniędzy, ludzi wykańczają fizycznie i finansowo”. Widocznie oprócz zdawania egzaminu - duży wysiłek intelektualny, emocjonalny i psychiczny - musiała pani ciężko pracować fizycznie na rzecz WORD Lublin. Czyżby kazano tam pani dodatkowo sprzątać lub nosić np. kamienie? Wystawianie oceny negatywnej na podstawie demonstrowanych przez nią umiejętności na egzaminie oburza autorów. Informacje egzaminatorów, że egzaminy były przerywane ze względu na

zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego wspominają panowie mimochodem z komentarzem, że cytuję „trudno zgadnąć, o co chodzi". Panowie, gdyby w zaistniałych sytuacjach, w samochodzie, który prowadziła pani Krystyna nie było interweniującego egzaminatora, to każda z tych sytuacji zakończyłaby się wypadkiem, tragedią na drodze skutkującą być może ofiarami śmiertelnymi, lub kolejnymi osobami niepełnosprawnymi, nie z powodu losu (urodzenia) lecz spowodowane przez konkretną osobę. A co by było z córką pani Krystyny, gdyby to pani powodując wypadek stała się jego ofiarą? Tego panowie nie rozpatrują. Wola natomiast podkreślać opinię instruktora jak to cyt.: „bardzo pewnie pani jeździ". Może i pewnie, ale na pewno niezgodnie z przepisami, o czym świadczy 11 bezskutecznych „podejść" do egzaminu, u co najmniej kilku egzaminatorów (osoby na egzamin egzaminatorzy losują i jest mało prawdopodobne by tą panią egzaminował tylko jeden egzaminator). Zamiast zapoznać się choćby pobieżnie z zasadami egzaminu, wolicie panowie cytować na poparcie swoich tez anonimowe fora internetowe. Dla mnie te anonimowe wpisy, jako nie dające się zweryfikować nic nie znaczą. Nie traktuję ich jako wiarygodne. Gdybym, postępował inaczej, czytając to co anonimy piszą na forach o Gazecie Wyborczej nie zniżyłbym się do pisania odpowiedzi na artykuł.

Powołujecie się panowie na anonimowego instruktora, który opisuje jakimi to łapownikami byli (czytaj w domyśle są nadal) egzaminatorzy. Skoro ten instruktor wiedział i tolerował przestępstwo, nie zgłosił tego do organów ścigania sam jest przestępcą. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów ma do panów prośbę: spowodujcie, by ten instruktor zgłosił o tym przestępstwie do prokuratury, a my wstawimy się za nim, by nie wyciągano w stosunku do niego konsekwencji za jego ukrywanie. Być może byli (i są) wśród nas osoby przekupne (łapówkarze), ale my nie chcemy ich wśród nas. Dlatego prosimy o pomoc w znalezieniu ich i usunięciu z naszego środowiska. Prosimy zgłaszajcie państwo tego typu przypadki do organów ścigania. Jednocześnie zwracamy uwagę, że uczciwa większość z nas będzie zgłaszać do prokuratora próby przekupstwa, tak jak to miało miejsce w stosunku do pani Krystyny. W tym przypadku to ona popełniła przestępstwo.

Macie panowie uwagi do zachowania się egzaminatorów w czasie egzaminu. Ten dużo mówi, ten mruczy, ten nic nie mówi itd. Egzaminator jest do oceny osoby zdającej, a nie od towarzyskich rozmów. Takie rozmowy mogą mieć swoje konsekwencje w ocenie, gdy osoba zdająca pochłonięta rozmową nie będzie uważała na to co się dzieje na drodze. Co wtedy? Pewnie będzie kolejny materiał na artykuł, jak to czarne

charaktery zagadują ludzi tak długo, aż ta popełni błąd. Znów będzie „fabryka pieniędzy" itd.

Piszecie panowie o „kastach" milicyjno-partyjnych, rodzinno-samorządowych. Od kasty do skojarzeń o mafii niedaleko i chyba o to wam chodziło: dojechać egzaminatorom i oczernić ich jeszcze bardziej. Niech będą jeszcze bardziej czarnymi charakterami. Aż dziwnym się wydaje, że nie nazywacie nas komuchami- takie to modne, gdy chce się kogoś upodlić. Dla nas Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów nie jest ważne kto kim był i jaki wykonywał zawód w swoim życiu. W momencie gdy wykonuje zawód egzaminatora ma go charakteryzować wysoki profesjonalizm, kultura osobista, umiejętność pracy z ludźmi, poczucie sprawiedliwości itd. (odsyłamy panów do naszych publikacji gdzie możecie przeczytać więcej o cechach egzaminatora). Czy wszyscy są kryształowi? Na pewno nie, niestety. Szacujemy, że ok. 10% czynnych egzaminatorów nigdy nie powinno pracować w tym zawodzie. Dlatego prosimy, pomóżcie nam państwo usunąć ich ze środowiska. Ustawodawca dał Wam możliwość składania skarg zarówno na przebieg egzaminu, jak i na zachowanie egzaminatora. Politykę kadrową prowadzą dyrektorzy WORD i to od ich wiedzy zależy czy taki egzaminator będzie dalej pracował i dawał negatywną opinię o środowisku.

Ustawodawca dał też możliwość wystąpienia osobie zdającej o udział w egzaminie przedstawiciela Marszałka Województwa. Skoro pani Krystyna czuła się tak mocno pokrzywdzona przez egzaminatorów w czasie egzaminów, mogła z takim wnioskiem wystąpić- to nic nie kosztuje, a przedstawiciel Marszałka jest w tym przypadku bezstronnym obserwatorem z określonymi prawami.

Na pytanie pani Krystyny : „dlaczego nie mogę zdać" odpowiedz może być tylko jedna: zademonstrowane przez panią na egzaminach umiejętności pokazują, że stanowi pani zagrożenie w ruchu drogowym i nie może pani samodzielnie kierować pojazdem.

Panowie autorzy, pomieszaliście w artykule dwie rzeczy: trudną sytuację życiową pani Krystyny (współczujemy jej całym sercem), z niemożliwością zdania przez nią egzaminu na prawo jazdy. Obie te rzeczy nie mają ze sobą nic wspólnego i nie wolno ich łączyć by wpływać na wynik egzaminu. Kiedyś zdając na studia niektórzy dostawali „punkty za pochodzenie", ale na egzaminach na studiach liczyła się już tylko wiedza i umiejętności. Tak samo jest na egzaminie na prawo jazdy.

I jeszcze jedna uwaga: przejechanemu przez samochód obojętna jest sytuacja rodzinna kierowcy. A nam wszystkim chyba zależy na tym, by tych przejechanych było jak najmniej.

ODPOWIEDZI NA ARTYKUŁ W GAZECIE

Dariusz Chyćko

W nawiązaniu do artykułu w Gazecie Wyborczej z dnia 20 maja 2013 pt. „Egzamin wytrzymałości".

„Populistyczna wizja egzaminu"

W jakże populistycznym formacie dwaj autorzy artykułu z Gazety Wyborczej pan Karol Adamaszek i Jacek Brzuszkiewicz starają się wpływać na emocje czytelników. Tendencyjny charakter wypowiedzi, jednostronnie opisane zdarzenia z jawną sugestią dla czytających i opinią o środowisku egzaminatorskim nie pozostawiającym żadnej wątpliwości, kim jest człowiek weryfikujący umiejętności kandydatów na kierowców. Język artykułu odzwierciedla umiejętności autorów w kreowaniu opinii publicznej na poziomie popularnych brukowców i szmatławców poczytnych w środowiskach niewymagających rzetelnego i fachowego odzwierciedlenia rzeczywistości. Wystarczy kilka domniemanych faktów, balans na krawędzi realizmu i fantazji oraz wyobraźni autora i mamy przepis na poczytny artykuł „pod publikę". Dziwne jest to, że tak szanowana gazeta pozwala sobie na brak profesjonalizmu w tak ważnej dla społeczeństwa dziedzinie życia.

Meritum….

Dostawca informacji, jakim jest Gazeta Wyborcza, osiągnęła swój status na rynku informacji przede wszystkim rzetelnością i szybkością przedstawianych wiadomości. Gdy mamy do czynienia z tekstem artykułu tu opisywanego przychodzi na myśl jedno pytanie – jaki był cel czy przesłanie autorów? W miarę inteligentny czytelnik szybko odkryje podstęp i odpowiednio oceni zawarte treści, tym bardziej, że najpewniej był kiedyś lub będzie egzaminowany na prawo jazdy. Wydaje się więc, że podstawowym zadaniem artykułu było podsycanie negatywnych opinii i skojarzeń czytelników, wzbudzanie negatywnych odczuć i wprowadzanie potencjalnych kandydatów w stan beznadziei i rezygnacji.

W treści opisywanego artykułu trudno doszukać się pełnej analizy tematu. Jednostronność opinii, eksponowanie wyłącznie negatywnych zdarzeń, powoływanie się na fikcyjnych uczestników zdarzeń oraz balansowanie na krawędzi faktu i domysłu budzi uzasadnione podejrzenie o niejasnych intencjach autorów.

Przytaczanie wypowiedzi egzaminatorów w kanwie autentyczności i bez jakiejkolwiek możliwości weryfikacji autentyczności czy z premedytacją tworzenie zabiegów zmierzających do wywołania litości i usprawiedliwienia czynów nagannych z punktu widzenia prawa, wykorzystywanie wizerunku pokrzywdzonej przez los kobiety do osiągania zamierzonego efektu emocjonalnego – to formy manipulacji informacjami w celu osiągnięcia z góry zamierzonego celu jakim jest dyskredytacja egzaminatora. A gdzie jest analiza umiejętności kandydata i przyczyn niepowodzenia na egzaminie? Aż się prosi, by zapytać kandydatów, dlaczego nie potrafił wykonać tego czy innego zadania, dlaczego ma problemy z interpretacją sytuacji w jakiej się znalazł i wynikających z tego jego decyzji. Jakże łatwo obwiniać ludzi, którzy jakże często ryzykują swoim życiem w trakcie wykonywania pracy, a są przecież tylko ostatnim ogniwem w procesie kształcenia przyszłego kierowcy.

Podstawowym zadaniem egzaminatora jest weryfikacja umiejętności podstawowych kandydata na kierowcę i jego zdolności do samodzielnego udziału w ruchu drogowym. To minimum umiejętności jest niezbędne, by młody kierowca mógł samodzielnie zdobywać i poszerzać swoje doświadczenie.

W procesie kształcenia postaw i umiejętności przyszłych kierowców ma instruktor. On, jako nauczyciel kładzie podwaliny pod „jakość" swojego wychowanka. To właśnie on ma największy wpływ na to, co dzieje się na egzaminie. Jakość pracy instruktora kładzie się bardzo często cieniem na efektywność i skuteczność kandydata, to od jego pracy i umiejętności zależy tak wiele w czasie egzaminu. Wykształcenie spostrzegawczości, szybkości interpretacji sytuacji oraz umiejętność podejmowania decyzji i jej wykonywania w ruchu drogowym determinuje stan emocjonalny kandydata, a co za tym idzie, przekłada się to na wynik końcowy egzaminu. Jaki wpływ na te elementy może mieć egzaminator w czasie egzaminu trwającego 30-40 minut?

Gdyby autorzy artykułu dobrze wykonali swoją pracę, to z pewnością przekonaliby się, że obraz egzaminów przedstawiany na szpaltach gazety jest zdecydowanie przerysowany, a co najważniejsze, w wielu miejscach zdecydowanie naruszający dobre imię pracowników zatrudnionych w WORD-ach.

Kasty rodzinno-samorządowe…. czy oskarżenia dotyczące działań na szkodę egzaminowanego – tego typu sformułowania nie poparte żadnymi sprawdzonymi faktami są pomówieniem i szarganiem reputacji ludzi pełniących funkcje publiczne. Łatwo rzucać oskarżenia opierając się wyłącznie na niesprawdzonych relacjach, nie dbając o rzetelność dziennikarską i szukając poklasku wśród ludzi kierujących się niskimi pobudkami.

Warsztat….

Autorzy artykułów tak szacownego periodyka powinni się wykazać rzetelnością warsztatu dziennikarskiego, obiektywnością w przekazywanych informacjach i wiarygodnością przedstawianych treści. Które z tych elementów mają swoje miejsce w omawianym artykule? Na to niech sobie odpowiedzą czytelnicy tego artykułu oraz redaktor naczelny GW.

Podsycanie negatywnych emocji w społeczeństwie nie przystoi ludziom, którzy reprezentują współczesnych kreatorów rzeczywistości. Takie zachowanie jest przykre nie tylko dla zainteresowanych, ale też dla tych, którzy tworzą swoje opinie na treściach zawartych w artykułach prasowych.

Autorzy nie przygotowali się do tematu, który poruszyli. Nie przeprowadzili badań na szerokiej grupie reprezentujących zainteresowane środowiska – kandydatów, instruktorów i egzaminatorów. Ograniczyli się do enigmatycznej postaci pani Krystyny, która chciała wręczyć łapówkę egzaminatorce i pokrzywdzonego w jego mniemaniu kandydatowi na kierowcy – Kacprowi oraz instruktorowi, który przekazuje insynuacje i pomówienia i nic nie wspomina o jakości swoich umiejętności w przekazywaniu wiedzy młodym adeptom sztuki prowadzenia pojazdów w ruchu drogowym.

Autorzy w żaden sposób nie skonfrontowali „rewelacji" kandydatów i instruktora z rzeczywistymi wymogami oraz sytuacjami w relacji z egzaminatorami. To wyraźnie wskazuje na tendencyjność artykułu.

Krzywdzenie grupy ludzi, niszczenie ich reputacji i przedstawianie informacji o niskiej wartości poznawczej i emocjonalnej stawia autorów opisywanego artykułu w kręgu kreatorów rzeczywistości o małej wiarygodności i rzeczowości. Może warto pomyśleć o zmianie miejsca zatrudnienia….

LIST KSE i WORD LUBLIN
DO MARSZAŁKA WOJ. LUBELSKIEGO

WOJWÓDZKI OŚRODEK RUCHU DROGOWEGO
w Lublinie
20-218 Lublin ul. Hutnicza 3
tel. /0 81/ 746 29 41
www.word.lublin.pl

KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW
Oddział w Lublinie

Lublin 2013-04-30

Szanowny Pan
Krzysztof Hetman
Marszałek Województwa Lubelskiego

W związku z wymaganiami, jakie stawia ustawa o ruchu drogowym i rozporządzenie w sprawie egzaminowania przed egzaminatorami kandydatów na kierowców oraz organami nadzoru urzędów marszałkowskich zwracamy się do Pana Marszałka o podjęcie działań zmierzających do poprawienia relacji między naszymi instytucjami.

Istotnym problemem jest niespójny system przepływu informacji pomiędzy pracownikami wydziału nadzoru ośrodków egzaminowania w UM a ośrodkami egzaminacyjnymi, w tym informacjami dostarczanymi do egzaminatorów, czyli osób najbardziej zainteresowanych decyzjami pracowników urzędu.

Decyzje między innymi o unieważnieniu wyników egzaminów czy dotyczących oceny pracy egzaminatora wynikają przede wszystkim z różnic interpretacyjnych przepisów prawa. Brak precyzyjnych zapisów prawa powoduję znaczące rozbieżności w ocenie sytuacji w trakcie egzaminów, co w połączeniu z presją czasu i koniecznością błyskawicznej oceny zdarzenia przez egzaminatora, prowadzi do różnicy

zdań w przypadku kontroli egzaminu. Konsekwencją tego stanu rzeczy są unieważniane wyniki egzaminów przez urzędników nadzoru ze strony UM.

Przyczynę tego stanu upatrujemy przede wszystkim w poniższych aspektach pracy:

-niskiej sprawności systemu wymiany informacji między organem nadzoru UM a WORD;
-brakiem profesjonalnych relacji pomiędzy przedstawicielami organu nadzorującego a pracownikami nadzoru WORD oraz egzaminatorami;
-brakiem spotkań szkoleniowych;
-brakiem systemu podnoszenia kwalifikacji pracowników w zakresie nadzoru i interpretacji przepisów prawa;
-brakiem współpracy pomiędzy organem nadzorującym UM a przedstawicielami Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów.

Proponujemy opracowanie całorocznego systemu współpracy pomiędzy pracownikami UM a pracownikami nadzoru WORD i egzaminatorami. System ten obejmowałby comiesięczne spotkania szkoleniowe, w tym opracowania interpretacyjne przepisów prawa w formie wytycznych dla egzaminatorów. Proponujemy też w sprawach spornych uczestnictwo w rozstrzyganiu skarg i wniosków skierowanych do UM przedstawicieli KSE, jako osób opiniujących sytuacje problemowe. Pozwoliłoby to na wypracowanie konstruktywnych sposobów współdziałania między naszymi instytucjami, a jednocześnie podniosłoby poziom relacji między pracownikami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego w naszym województwie. Naszym nadrzędnym celem jest dbałość o jakość oceny umiejętności kandydatów na kierowców, co w praktyce przekłada się na wyniki statystyczne dotyczące ruchu drogowego. Proponujemy również wybór po jednej osobie z każdej z instytucji, które to jako koordynatorzy działań przygotowywałyby spotkania, szkolenia, spotkania w sprawach spornych, były odpowiedzialne za dystrybucję wszelkich informacji dla środowisk zainteresowanych, w tym ośrodków szkoleniowych.

Z poważaniem,
Grzegorz Szczerepa
Prezes KSE o/Lublin

OPINIA NA TEMAT USTAWY "DEREGULACYJNEJ"

KRAJOWE STOWARZYSZENIE
EGZAMINATORÓW KANDYDATÓW
NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW

Olsztyn, dnia 27.03.2012r.

KSE.RG/2/2012

Pan
Piotr Dardziński
Szef Gabinetu Politycznego
Ministra Sprawiedliwości
Al. Ujazdowskie 11
00-950 Warszawa

Odpowiadając na pismo z dnia 7 marca 2012r., znaki GPM-002-1/11/12 w sprawie wyrażenia opinii na temat projektu **ustawy z dnia 6 marca 2012r o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów** przygotowanego przez Ministra Sprawiedliwości – Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów po zapoznaniu się z projektem ustawy oraz uzasadnieniem

wyraża negatywną opinię o proponowanych zmianach dotyczących wymagań zawodów instruktora nauki jazdy i egzaminatora kandydatów na kierowców.

Zaproponowane zmiany w stosunku do aktualnie obowiązujących przepisów to:

1. Wymagania dotyczące instruktora nauki jazdy:
a) zniesienie wymogu posiadania wykształcenia średniego,
b) skrócenie z 3 lat do 2 okresu posiadania prawa jazdy wymaganego od instruktora uprawnionego do ubiegania się o uzyskanie uprawnienia do kierowania określoną kategorią pojazdów.
2. Wymagania dotyczące egzaminatora:
a) obniżenie wymogu posiadania wykształcenia z wyższego do średniego,

b) skrócenie okresu posiadania prawa jazdy kat. B z 6 lat do 3,
c) ustalenie minimalnego wieku dla kandydatów na 23 lata.

Uzasadnienie opinii:

Podjęte zmiany legislacyjne prowadzą w naszym przekonaniu, do zdegradowania pozycji zawodowej instruktora i egzaminatora. Radykalne zmniejszenie wymagań dotyczące wykształcenia i doświadczenia zawodowego nie przyczynią się do podniesienia profesjonalizmu wykonywanej pracy. Wieloletnie doświadczenie zawodowe pokazuje, że gwarantem rzetelnie prowadzonego procesu szkolenia i egzaminowania są przede wszystkim bardzo dobrze przygotowani pod względem merytorycznym, reprezentujący wysoki poziom kultury bycia oraz doświadczeni w kierowaniu pojazdami ludzie. Niestety propozycje przedstawione przez Ministerstwo zdecydowanie tego faktu nie uwzględniają. Gdy 19 stycznia 2013r. wejdzie w życie ustawa o kierujących pojazdami, to osoby uzyskujące prawo jazdy kat. B otrzymują je na okres próbny wynoszący 2 lata. W tej sytuacji instruktorem będzie można zostać po skończonym okresie próbnym.

Podstawą naszej negatywnej opinii jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Stanowi ono wielki problem społeczny i interdyscyplinarny. Żadna działalność człowieka nie stwarza tak wysokiego stopnia zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego, jak ruch drogowy.

W rekordowym roku 1991 Polska osiągnęła największy poziom „horroru” na drogach, ponieważ zginęło wtedy blisko 8 tysięcy osób na przestrzeni 12 miesięcy. Należy też przypomnieć, że w tamtym czasie instruktor nauki jazdy nie musiał posiadać wykształcenia średniego, a egzaminator wykształcenia wyższego. Obecne systemowe działania prewencyjne w Polsce – pomimo dużego wzrostu liczby pojazdów spowodowały poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo liczba zabitych na naszych drogach spadła niemal o połowę. Jest to zasługa państwa polskiego oraz zaangażowania całego społeczeństwa. Wynika to między innymi stąd, że od instruktora wymagane jest minimum średnie wykształcenie, a od egzaminatora wyższe.

Obecnie autorzy deregulacji tych zawodów planują obniżenie wymogów w zakresie wykształcenia osób w myśl starej zasady: nie matura lecz chęć szczera….. .

Nie do końca zdają sobie sprawę z **odpowiedzialności**

instruktora jaką ponosi, uczestnicząc bezpośrednio w procesie kształcenia przyszłych kierowców. **To na instruktorze spoczywa wielka odpowiedzialność za bezpieczeństwo ruchu drogowego.**

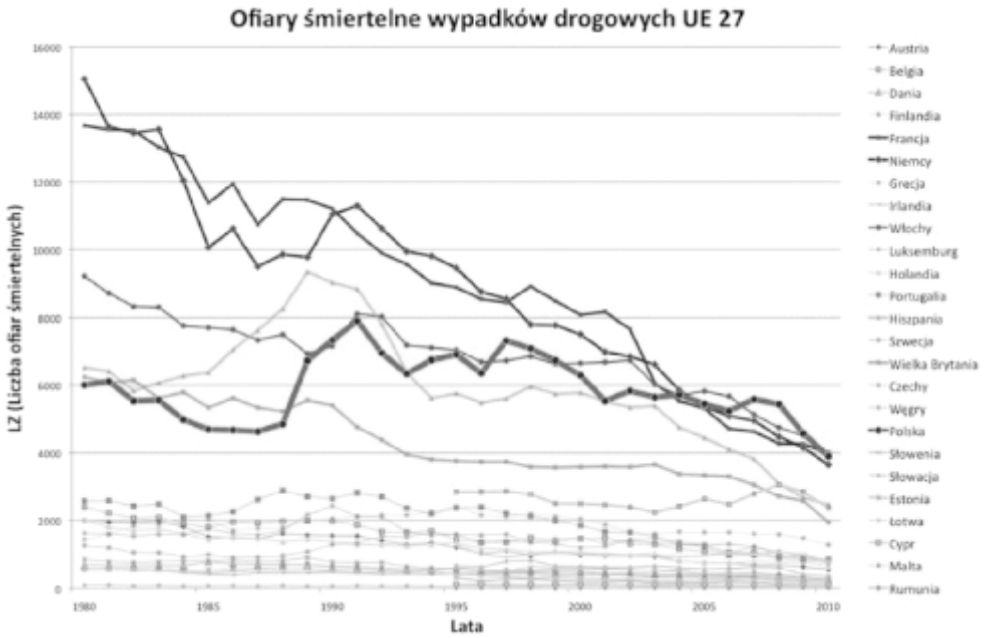


Diagram za www.eurorap.pl

Z jednej strony pełni on funkcję nauczyciela, z drugiej strony wychowawcy. Jako nauczyciel jest odpowiedzialny za cały proces kształcenia w zakresie przekazywania wiedzy teoretycznej i praktycznej. Jako wychowawca kształtuje pożądane postawy i nawyki, które zmotywują kandydatów na kierowców do bezpiecznych zachowań na drodze oraz partnerstwa wobec innych uczestników ruchu drogowego.

Podobnie zawód egzaminatora należy do tych zawodów, w których właściwy kontakt z osobami zdającymi egzamin odgrywa kluczową rolę. Tu egzaminator przemienia się również w nauczyciela i pedagoga /nauczyciel – to powołanie, a pedagog – to wiedza/. Połączenie tych dwóch aspektów egzaminator może osiągnąć poprzez właściwe przygotowanie zawodowe, administracyjne i pedagogiczne. Z wykształceniem średnim i obniżeniem wieku do 23 lat, taki egzaminator nie spełni wymogów, jakie są przed nim stawiane, a przede wszystkim nie będzie doświadczony oraz dojrzały emocjonalnie i społecznie do właściwego wykonywania zawodu. Oczekiwania społeczne względem

zawodu instruktora i egzaminatora są bardzo wysokie, ponieważ oczekiwany jest bardzo wysoki poziom kompetencji i profesjonalizmu.

Obniżanie wymogów względem tych zawodów prowadzi bezpośrednio do obniżania poziomu wiedzy i umiejętności nowych kierowców, frustracji społecznych związanych z niepowodzeniem na egzaminie, a w konsekwencji drastycznego obniżenia poziomu jakości bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Proponowane działania ustawodawcy są sprzeczne z ideą podnoszenia świadomości w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedzialności kierowcy. Jednocześnie należy stwierdzić, że tego typu działania niweczą programy realizowane przez organizacje takie jak Rada BRD, działania oświatowe zmierzające do podnoszenia kompetencji uczniów – uczestników ruchu drogowego, służb takich jak policja, ITD, itp. .

Trzeba też dodać, że tak niedoświadczeni instruktorzy i egzaminatorzy będą znajdować się w grupie największego ryzyka młodych kierowców – która to określana jest w przedziale 18-24 lat. Osoby te dopiero wkraczają w dorosłe życie i potencjalnie mogą stanowić dla siebie zagrożenie na drodze.

Przyszły instruktor i egzaminator musi być osobą wykształconą, dojrzałą emocjonalnie i społecznie; powinien posiadać umiejętności pedagogiczne; powinien posługiwać się poprawną polszczyzną; reprezentować sobą wysoki poziom kultury osobistej – przecież reprezentuje swoją osobą prawo i cały system władzy w kraju; musi posiadać umiejętności motywowania kandydata na kierowcę do bezpiecznych zachowań na drodze. **Zamiast więc obniżać, powinniśmy podnosić wymagania dla kandydatów na instruktorów do poziomu wymagań stawianych egzaminatorom.**

Warto czasem spojrzeć na pobocza naszych dróg i uświadomić sobie rozmiar tragedii, która staje się udziałem tysięcy kierowców i ich rodzin co roku. Trzeba zadbać o to, by przydrożnych krzyży i miejsc szczególnie niebezpiecznych ubywało wraz ze wzrostem odpowiedzialności, wiedzy i umiejętności uczestników ruchu drogowego.

Nasze stanowisko w tej sprawie jest wynikiem wieloletnich doświadczeń i możliwości bezpośredniej weryfikacji zagadnień

związanych z przygotowaniem kandydatów na kierowców.

Jednocześnie chcemy zauważyć, że takie zawody jak nauczyciel, czy wychowawca wymagają gruntownej wiedzy i wykształcenia wyższego. W naszym kraju, jak i w innych każdy ma możliwość uzyskać wykształcenie średnie i wyższe, a więc ten element nie może stanowić argumentu dotyczącego ograniczania dostępu do zawodu. Każdy też ma praktycznie nieograniczony dostęp do podnoszenia swoich kwalifikacji jako kierowca w zakresie kolejnych kategorii prawa. **W żadnym razie nie można tu mówić o ograniczaniu dostępu do zawodu instruktora i egzaminatora kandydatów na kierowców i kierowców. Zdecydowanie podkreślamy też fakt, że nasze stanowisko względem wymogów dotyczących tych dwóch zawodów nie narusza art. 65 ust. 1 Konstytucji RP zapewniającego każdemu obywatelowi wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz wyboru miejsca pracy. To właśnie podnoszenie wymagań we wskazanym przez nas zakresie pozwala na realizację postulatów Konstytucji RP w ochronie wartości wyższych, jakimi bezspornie są zdrowie i życie obywateli kraju.**

Zwracamy też uwagę, że uzasadnianie zmian deregulujących wymagania względem omawianych zawodów „ograniczaniem dostępu do wykonywania zawodów” i utrudnieniem w realizacji unijnej zasady swobody przepływu pracowników **jest zupełnie bezzasadne** w obliczu zapisu w dyrektywie 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, w którym **nie określa się wymogów dotyczących instruktora nauki jazdy, pozostawiając tym samym możliwość swobodnego decydowania o kryteriach dopuszczenia do wykonywania zawodu przez ustawodawcę krajowego.** /powyższe dotyczy również zawodu egzaminatora kandydatów na kierowców i kierowców – załącznik nr IV do dyrektywy 2006/126/WE/. Skoro każdy z krajów członkowskich UE ma możliwość indywidualnego regulowania wymogów względem tych zawodów, to zastanawiająca jest idea takiej unifikacji wymogów, by była możliwa swobodna wymiana pracowników.

Należy stwierdzić, że obecnie w Polsce około 4000 osób posiada uprawnienia egzaminatora. Aktualnie w 49 WORD w Kraju jest zatrudnionych około 1300 egzaminatorów. Prawie 2500 egzaminatorów poszukuje możliwość zatrudnienia w ośrodkach egzaminowania, lecz ośrodki nie maja takiej potrzeby. W wyniku niżu demograficznego

w ośrodkach egzaminowania ob. serwuje się spadek ilości osób egzaminowanych. W związku z tym należy się liczyć, że zmniejszy się również ilość zatrudnionych egzaminatorów. W roku 2011 uprawnienia egzaminatora kat. B uzyskało 209 osób, a 261 osób rozszerzyło uprawnienia o inne kategorie prawa jazdy.

Biorąc powyższe pod uwagę Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów ocenia propozycje zmian krytycznie. Nie przyniosą one poprawy na rynku pracy, a mogą spowodować dodatkowe zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Mając na uwadze przedstawioną argumentację, wnosimy o utrzymanie aktualnych wymogów zawartych w art. 110 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a po wejściu w życie ustawy o kierujących pojazdami art. 58 i 61.

Z poważaniem
Za radę Główną KSE
P R E Z E S

Henryk Radomski

Kolega Henryk Radomski przedstawił powyższą opinię na posiedzeniu zespołu ds. deregulacji zawodów. Na posiedzeniu uczestniczył ówczesny minister sprawiedliwości Pan Gowin. Uznał on zasadność argumentów i stwierdził, że należy je rozpatrzyć w kontekście zmian projektu ustawy. Niestety, żadnych zmian nie wprowadzono.

Podobne argumenty negujące propozycje zmian ministra przedstawili przedstawiciele organizacji szkoleniowych. Można więc wysnuć przypuszczenie, że intencją zmian było umożliwienie dostępu do zawodów takich jak instruktor, wykładowca zasad ruchu drogowego osobom o praktycznie niewielkim poziomie edukacyjnym, wystarczy by umieli pisać i czytać.

Krzysztof Tomczak

WORD KATOWICE
Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego
40-507 Katowice, ul. Francuska 78, tel./fax 032 359 30 01 tel. 032 359 30 02
word@word.katowice.pl, www.word.katowice.pl
NIP: 954-21-92-176

WSKAZÓWKI DLA OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW WYNIKAJĄCE Z PRAKTYKI EGZAMINACYJNEJ KATEGORII PRAWA JAZDY „B”

I. Dotyczące zastosowania przepisów ruchu drogowego i zasad prawidłowego działania na polu manewrowym

1. Wśród części osób zdających egzamin państwowy występuje brak umiejętności spostrzegania znaków pionowych, w konsekwencji częste przejeżdżanie obok znaku drogowego bez jego zauważenia. Ponadto zbyt często dochodzi do nierozpoznawania na powierzchni jezdni znaków poziomych, co prowadzi do gwałtownych nie poprzedzonych obserwacją i sygnalizowaniem zmian pasów ruchu.

METODA: W końcowej części kursu odpytywanie z rozpoznania znaku po przejechaniu miejsca jego ustawienia. W ten sposób kształtowanie nawyku „ wyszukiwania” przez osobę szkoloną znaków pionowych na drodze.

2. Po przekroczeniu linii podwójnej ciągłej z powodu zablokowania pasa ruchu, np. rozładowywanym samochodem dostawczym poruszanie się do miejsca zakończenia tej linii pasem ruchu przeznaczonym dla przeciwnego kierunku. Wówczas to następuje długotrwała i dość niebezpieczna jazda „ pod prąd”. Ponadto często dochodzi do wyprzedzania rowerzystów i wówczas przejeżdżania przez podwójną linię ciągłą. W takich to przypadkach najczęściej ze strony osoby która nie zdała egzaminu następuje wyjaśnienie „ bo nie chciałem / am tamować ruchu”.

METODA : Podczas kursu teoretycznego dokładne wyjaśnianie

w jakich miejscach i dlaczego na drogach wyznacza się „podwójną linę ciągłą".

3. Na egzaminach obserwowany jest brak nawyków poruszania się z obniżoną prędkością, na przykład w „Strefach zamieszkania" oraz na drogach oznaczonymi znakami „Strefa ograniczonej prędkości do 30 km/h. Po przejechaniu pewnego odcinka drogi osoby zdające egzamin zniechęcają do utrzymywania administracyjnie ograniczonych niskich prędkości.

METODA: Podczas kursu praktycznego kształtowanie nawyku poruszania się z obniżoną prędkością w rejonach, gdzie odbywa się ruch niechronionych uczestników ruchu, to jest w szczególności pieszych.

4. W rejonach dróg wewnątrz osiedli mieszkaniowych wśród absolwentów kursu widoczny jest brak nawyków wyszukiwania nie oznakowanych skrzyżowań równorzędnych. Wpojone po kursie jest prawo zwyczajowe na drodze a wynikające z powielania błędnych zachowań innych kierujących. Zwyczaj ten polega na tym, że pojazd, który porusza na wprost się przez osiedle lub tak zwaną „drogą główną" posiada pierwszeństwo.

METODA: Wpajanie zasad pierwszeństwa z prawej strony w rejonach osiedli wówczas, gdy w rejonie skrzyżowania nie występują znaki regulujące zasady pierwszeństwa. Stosowanie zasady pierwszeństwa od prawej strony spowalnia prędkość pojazdów samochodowych obszarze siedzib ludzkich i podnosi standard bezpieczeństwa dla niechronionych uczestników ruchu.

5. STOPNIOWANIE TRUDNOŚCI PODCZAS OSTATNICH ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH. Ostatnie godziny szkoleniowe powinny obejmować maksymalną na miarę umiejętności kursanta, samodzielność w działaniu za kierownicą. Samodzielność ta będzie w kształtować odpowiedzialność za prowadzenie pojazdu na egzaminie i podczas pierwszych samodzielnych jazd pojazdem.

METODA: W trakcie zajęć praktycznych instruowanie powinno obejmować coraz mniejszą ingerencję w działanie kursanta.

Na zajęciach końcowych asekurowanie jazdy kursanta przez instruktora winno dotyczyć błędów bezpieczeństwa i niektórych błędów porządkowych na drodze.

6. Osoby przystępujące do egzaminu państwowego często nie posiadają podstawowej wiedzy na temat przebiegu i zasad oceny egzaminu państwowego. W systemie pojedynczego losowania osób do egzaminu państwowego w WORD Katowice nie ma możliwości dla przed rozpoczęciem egzaminu prowadzenia przekrojowego wykładu dotyczącego zasad egzaminu państwowego dla osoby egzaminowane.

METODA: Sumienne przeprowadzanie egzaminu wewnętrznego z wcześniejszym przedstawieniem zadań egzaminacyjnych i występujących w tych zadaniach kryteriach oceny. W praktyce szkoleniowej przypadki nie zaliczenia egzaminu wewnętrznego i powtarzanie tego egzaminu jest bardzo rzadko realizowane.

7. Zasady oceny na polu manewrowym mają na celu stwierdzenie: czy kierujący potrafi prawidłowo obserwować drogę wokół pojazdu? Zatem, jeżeli osoba zdająca egzamin prawidłowo obserwuje tor jazdy kierowanego pojazdu i stwierdza, że za chwilę naruszy linię lub słupek powinna zatrzymać się i podjąć na nowo zadanie egzaminacyjne. W przeciwnym przypadku, to jest po wyjechaniu poza linię wyznaczającą krawędź pasa ruchu lub także po potrąceniu słupka przez zdającego egzamin egzaminator ma obowiązek zakończyć egzamin. W takim przypadku trzeba przyjąć, że osoba zdająca jeszcze nie potrafi obserwować drogę podczas manewrowania tak, aby na drodze zatrzymać się przed przeszkodą.
8. Zjawisko „martwego pola" także ma zastosowanie podczas wjeżdżania zza przeszkody w miejsca szczególnie niebezpiecznych, na przykład na skrzyżowaniach lub w rejonach przejść dla pieszych

METODA: W szkoleniu teoretycznym dokładnie wyjaśniać zjawisko „martwego pola" ang. blind spot. Podczas nauki manewrowania uczyć zasad obserwacji drogi wokół pojazdu uwzględniając zasadę maksymalnej redukcji „pól martwych"

9. Wykorzystywanie pasów włączających i wyłączających zgodnie z odpowiedziami w testach egzaminacyjnych. W rejonie skrzyżowań pasy te powinny służyć jako rozbiegowe lub zwalniające. Wykonywanie tego manewru z płynnym wykorzystaniem tych pasów stwarza możliwość nauki oceny odległości do innych pojazdów podczas ruchu pojazdu.

METODA: Znajdowanie na trasach szkoleniowych miejsc z infrastrukturą drogową umożliwiającą wykonywanie tego typu manewrów

10. Należy oddzielić zasady wynikające z zastosowania reguł pierwszeństwa od zasad sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy. Podczas dojeżdżania do skrzyżowania z „pierwszeństwem łamanych" kierunkowskaz włącza się każdorazowo, gdy następuje zmiana kierunku jazdy. Także podczas zmiany kierunku jazdy wynikającej ze znaku nakazu każdorazowo należy sygnalizować tą zmianę kierunku jazdy.

METODA: Podczas szkolenia teoretycznego należy wyjaśniać, że sygnalizowanie zamiaru kierunku ma na celu uczytelnienie działania kierującego na drodze. Użytkownik drogi (pieszy czy też kierujący) nie może wiedzieć czy inny kierujący skorzysta z drogi z pierwszeństwem czy też nie. Wskazanie kierunku jazdy kierunkowskazem bądź też powstrzymanie się od jego włączania podczas jazdy na wprost zapewni czytelność działania kierującego jeszcze przed skrzyżowaniem. Warto zatem, aby kursant zapamiętał, że zasady sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy nie mają związku wyznaczonymi regułami pierwszeństwa na skrzyżowaniach

II. Dotyczące techniki kierowania pojazdem:

1/ ułożenie rąk na kierownicy podczas jazdy na wprost zgodnie ze wzorem w odpowiedziach egzaminacyjnych,
2/ nieuwzględnianie pól martwych podczas wyjeżdżania za przeszkód w miejscach gdzie na drodze obowiązuje kierującego szczególna ostrożność, wyjeżdżanie na drogę zza przeszkód bez uwzględnienia całkowitej drogi zatrzymywania pojazdu,
3/ podczas jazdy egzaminacyjnej przełączanie świateł mijania na światła pozycyjne w wyniku przełączania kierunkowskazów,

4/ nieodkładanie nogi znad pedału sprzęgła, w konsekwencji mimowolne opieranie nogi na pedale i jazda na „półsprzęgle",

5/ realizowanie nieprawidłowej techniki zmiany biegu podczas skręcania. Na przykład podczas wykonywania skrętu na skrzyżowaniu poruszanie się z wyłączonym napędem i włączanie tego napędu, gdy pojazd jeszcze porusza się przed wyprostowaniem toru jazdy. Stosowanie podczas nauki jazdy zasady włączania odpowiedniego biegu i zwolnienia sprzęgła przed rozpoczęciem manewru. Wówczas to kierujący porusza się w miejscach podatnych na poślizg z włączonym napędem, zmniejsza zatem skłonności pojazdu do utraty przyczepności,

6/ w pierwszym zadaniu egzaminacyjnym ocenia się regulowanie siedzenia /odległość od kierownicy i wysokość/, oparcia /kąt odchylenia/ i wysokość zagłówka fotela kierowcy. Osoby zdające egzamin słabo znają zasady regulacji tych elementów. Zatem regulacja odległości do mechanizmów sterowania pojazdem następuje intuicyjnie. Osoby o nietypowej budowie ciała posługując się intuicją z zasady pozycję za kierownicą regulują nieprawidłowo. Na przykład niewyregulowany zagłówek kierowcy może dodatkowo uszkodzić kręgosłup kierowcy w części szyjnej podczas nawet niewielkiej kolizji na drodze, natomiast nieprawidłowy odstęp od kierownicy znacznie wydłuży manewr awaryjnego omijania przeszkody. Podczas do egzaminów dla przyszłych kierowców regulacja zagłówka fotela kierowcy jest elementem najczęściej pomijanym w przygotowaniu do jazdy .

WSKAZÓWKI OGÓLNE DOTYCZĄCE UZYSKANIA POMYŚLNEGO WYNIKU EGZAMINU PAŃSTWOWEGO NA PRAWO JAZDY

1. Dobre przygotowanie w zakresie sprawdzania podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy. Niepowodzenie w zaliczeniu tego zadania egzaminacyjnego ma bezpośredni wpływ na psychiczny komfort osoby, która za chwilę rozpocznie jazdę egzaminacyjną
2. Przed przystąpieniem do egzaminu istnieje możliwość zapytania egzaminatora na temat kryteriów oceny egzaminu praktycznego, co umożliwi nawiązanie pierwszego kontaktu z nieznaną osobą przyjmującą egzamin i unikanie ewentualnych błędów w zadaniach, które nie są do końca zrozumiałe

3. Egzaminator na podstawie popełnianych błędów potrafi wskazać drogę ich naprawienia. Zwykle posiada on także umiejętność wskazania metody usunięcia błędów. W przypadku niepowodzenia na egzaminie w dalszym szkoleniu właściwa byłoby analiza przez instruktora nauki jazdy arkusza wyniku egzaminu. Zasada ta powinna dotyczyć również szkolenia pięciogodzinnego po trzech nieudanych egzaminach. Szkolenie doskonalące powinno zostać zindywidualizowane, zaplanowane i powinno przede wszystkim obejmować sytuacje, w których nie powiodło się na egzaminach państwowych
4. Skorzystanie z rezygnacji z posiadanego pierwszeństwa przez innego kierującego może być potwierdzone na egzaminie zapytaniem do egzaminatora przez osoby zdającą „Czy mogę skorzystać…?"
5. Obecność na egzaminach państwowych uprawnionych instruktorów prowadzących szkolenie umożliwia wykorzystanie osobistych doświadczeń z przebiegu egzaminów także w szkoleniu innych kursantów. Niestety z obserwacji w WORD Katowice należy zauważyć, że zwykle na egzamin z kursantem zgłaszają się instruktorzy, którzy stanowią grupę liderów w OSK

„Wskazówki…." są spostrzeżeniami członków
Stowarzyszenia Egzaminatorów działającego
przy WORD Katowice
i wydane pod redakcją przez Krzysztofa Tomczaka
Prosimy o zapoznawanie się z naszą stroną internetową
www.word.katowice.pl
zakładka Współpraca z SP i OSK

Kwiecień 2009

LIST DO RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH

Tomasz Majewski

Zwracam się z prośbą o analizę czy Ustawa o kierujących pojazdami w art. 63 poz. 5 (Dz. U. z 2011r. Nr 30 poz. 151 Art. 63.5) nie narusza Konstytucji RP Art. 32 i art. 65 poz. 1.

Zgodnie z Ustawą o kieru-jących pojazdami art. 63 poz.5 (Dz. U. Nr 30 poz. 151 z 2011r. Art. 63.5) Do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (WORD) stosuje się przepisy ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. O ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. z 2006r. Nr 216 poz. 1584 z późn. zm. art.63.5). Analizując treść art.63.5 w/w ustawy wynika, że egzaminator zatrudniony W WORD nie może być jednocześnie członkiem rad nadzorczych w spółkach funkcjonujących w oparciu o kodeks spółek handlowych.

O ile takie ograniczenie byłoby zasadne przy działalności mogącej wpływać na obiektywność decyzji podejmowanych przez egzaminatora w trakcie wykonywania czynności służbowych w WORD to wykluczenie czynnego zawodowo egzaminatora z całej działalności nadzorczej w spółkach prawa handlowego nie związanych z egzaminowaniem, szkoleniem kandydatów na kierowców jest daleko krzywdzące, niewspółmierne do zakresu wykonywanych czynności w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, dyskryminuje narusza Konstytucje RP art. 32 poz.2 - Nikt nie może być dyskryminowany w życiu (...) gospodarczym lub społecznym (...). Jak również narusza art. 65 Konstytucji - Każdemu zapewnia się wolność wyboru i wykonywania zawodu oraz wybory miejsca pracy (...).

Każdy z egzaminatorów posiada również inne przygotowanie zawodowe na poziomie szkoły wyższej dlatego wykluczenie z części życia gospodarczego sporej części tej grupy zawodowej (Ustawa dot. również osób prowadzących działalność gospodarczą) jest również nieuzasadnione gospodarczo jak i społecznie.

Każda osoba pełniąca funkcję nadzoru w spółce musiała wykazać się wiedzą interdyscyplinarną przed komisją powołaną przez Ministra

Skarbu Państwa.

Zdobyta wiedza i doświadczenie nie powinna być ograniczana w dziedzinach nie wywołujących podejrzeń o stronniczość lub interesowność na stanowisku egzaminatora.

Dyskryminacją jest również „podział" zawarty w Ustawie o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej art. 6 poz.1(Dz. U. z 2006r. Nr 216 poz. 1584 art.6 poz.1).

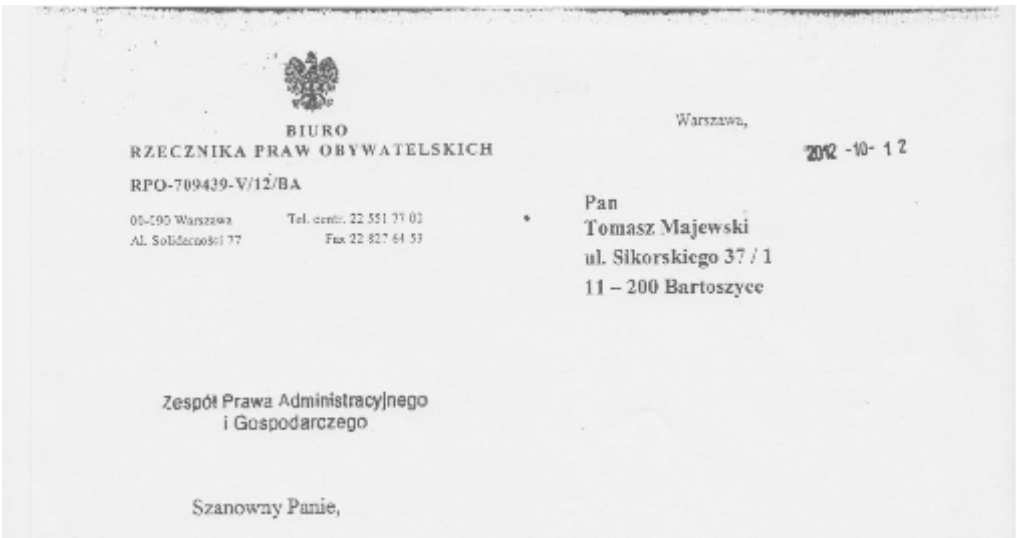
Zakaz zajmowania stanowisk w organach spółek nie dotyczy osób które zostały zgłoszone do objęcia takich stanowisk w spółce prawa handlowego przez m. in. Skarb Państwa, inne państwowe osoby prawne. Uprzywilejowanie lub dyskryminacja osób uzależniona jest od rodzaju organu założycielskiego. W lepszej sytuacji są osoby powołane do pełnienia funkcji przez jednostki reprezentujące Skarb Państwa, a w gorszej osoby powołane przez inne jednostki. Co według mnie narusza Art. 32 Konstytucji RP, która zapewnia obywateli o równym traktowaniu przez władze publiczne.

Reasumując - Zakaz zasiadania egzaminatora zatrudnionego w WORD w organach kontrolnych spółek działających w oparciu o przepisy kodeksu spółek handlowych bez sprecyzowania rodzaju działalności jest moim zdaniem naruszeniem ustawy zasadniczej. Zgodne z Konstytucją i uzasadnione społecznie i gospodarcze byłoby ograniczenie działalności egzaminatora w organach nadzorczych spółek powiązanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Wejście w życie w styczniu 2013r. Ustawy o kierujących pojazdami z artykułem 63 poz.5 w tej formie, skrzywdzi osoby umiejące znaleźć się w dzisiejszej sytuacji gospodarczej, osoby wartościowe dla społeczeństwa.

Z poważaniem
Tomasz Majewski

ODPOWIEDŹ RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH



BIURO
RZECZNIKA PRAW OBYWATELSKICH
RPO-709439-V/12/BA

00-090 Warszawa
Al. Solidarności 77
Tel. centr. 22 551 77 00
Fax 22 827 64 53

Warszawa,
2012 -10- 12

Pan
Tomasz Majewski
ul. Sikorskiego 37 / 1
11 – 200 Bartoszyce

Zespół Prawa Administracyjnego
i Gospodarczego

Szanowny Panie,

Warszawa

BIURO RZECZNIKA
PRAW OBYWATELSKICH
RPO-709439-V112/BA

Pan
Tomasz Majewski
ul. Sikorskiego 37/1
11 - 200 Bartoszyce

Zespół Prawa Administracyjnego
i Gospodarczego

Szanowny Panie,

W odpowiedzi na pismo z dnia 31 lipca 2012 roku (data wpływu do Biura RPO), dotyczące niekonstytucyjnych zapisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz.U. Nr 30, poz. 151 ze zm.) w zakresie ograniczającym możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez egzaminatorów, działając z upoważnienia Rzecznika Praw Obywatelskich, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższego stanowiska Rzecznika w nadesłanej sprawie.

Przepisy ustawy wskazanej na wstępie niniejszego pisma co do zasady wejdą w życie w dniu 19 stycznia 2013 roku. Regulacja

przewidziana w nowej ustawie, zgodnie z uzasadnieniem ustawodawcy, ma wpłynąć na poprawę jakości przeprowadzanych egzaminów państwowych dla kandydatów na kierowców oraz prawidłowość ich przebiegu.

Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 roku o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. 2006 r. Nr 216, poz. 1584 ze zm.) określa ograniczenia w prowadzeniu działalności gospodarczej przez osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe, w rozumieniu przepisów o wynagrodzeniu osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, oraz przez sędziów Trybunału Konstytucyjnego. W art. 4 wskazano szczegółowo, jakich funkcji nie mogą pełnić oraz jakich czynności wykonywać nie mogą osoby podlegające przepisom omawianej ustawy. Natomiast w myśl art. 63 ust. 5 do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 4, art. 5 ust. 1 pkt 1, art. 8 ust. 1, art. 10 ust. 1, 3 i4 oraz art. 14 ustawy o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne.

Odnosząc się do nadesłanego przez Pana wniosku, uprzejmie informuję, że przepisy ustawy o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne byly już przedmiotem badania Trybunału Konstytucyjnego w zakresie wzorców konstytucyjnych określonych w art. 32 i 65 Konstytucji RP. W dniu 23 czerwca 1999 roku Trybunał wydał wyrok (sygn. akt K 30/98, OTK 1999/5/101), zgodnie z którym art. 4 pkt 6 w związku z art. 2 pkt 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. Nr 106, poz. 679) jest zgodny z art. 22 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

W uzasadnieniu do wskazanego wyroku Trybunał podkreślił przede wszystkim, że ,,sam fakt objęcia zaskarżoną regulacją pewnych osób w toku pełnienia ich funkcji nie może stanowić podstawy zarzutu sprzeczności z Konstytucją". Trybunał wskazał również, że ,,w przypadku ustawy o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne już sam tytuł aktu prawnego wskazuje, że chodzi o ograniczenie jednej z wolności konstytucyjnie gwarantowanych, a zatem o swoistą "dyskryminację" określonej grupy. Tytuł określa jednocześnie w sposób generalny klasę podmiotów, do których ustawa jest adresowana. Nie chodzi zatem o ograniczenie praw indywidualnie oznaczonych osób ?zycznych czy prawnych, lecz o rozwiązanie dotyczące pewnej klasy, odpowiadającej ogólnemu kryterium sprawowania funkcji publicznej. Z punktu widzenia konstrukcji ograniczenia nie może być zatem mowy o naruszeniu

konstytucyjnej zasady równości.” Także wybrane przez ustawodawcę kryterium wyróżnienia klasy podmiotów objętych ustawą, zdaniem Trybunału ,,zostało dobrane prawidłowo, bez naruszenia innych zasad przyjętych w konstytucji."

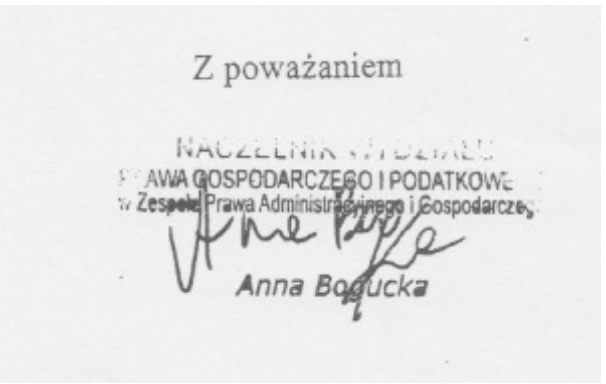
Nadmieniam również, że orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego w zakresie ograniczeń aktywności gospodarczej osób pełniących funkcje publiczne, jednolicie rozstrzyga, że celem ograniczeń jest ,,zapobieżenie angażowaniu się osób publicznych w sytuacje i uwikłania mogące nie tylko poddawać w wątpliwość ich osobistą bezstronność czy uczciwość, ale takie podważać autorytet konstytucyjnych organów Państwa oraz osłabiać zaufanie wyborców i opinii publicznej do ich prawidłowego funkcjonowania” (W 2/94, OTK w 1994 r., cz. I, s. 191). Na uwadze należy mieć także ,,szczególne wyczulenie opinii publicznej na sposób postępowania osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe” oraz większe możliwościami osób pełniących wysokie funkcje publiczne do uzyskiwania różnych przywilejów. Nie bez znaczenia pozostaje również „szczególna łatwość pojawiania się konfliktu interesów, gdy poszczególne funkcje pełnione przez tę samą osobę popadają ze sobą w kolizję” (W 17/94, Dz. U. z 1995 r. Nr , poz. 23, OTK W 1995 r., cz.1, poz. 18, s. 207).

W ocenie Trybunału „prawo do zajmowania urzędu, stanowiska lub mandatu w organach władzy publicznej nie stanowi prawa nabytego w rozumieniu odnoszącym się do sfery prawa cywilnego, administracyjnego czy ubezpieczeń społecznych” (wyrok z 23 kwietnia 1996 r., K. 29/95, OTK W 1996 r., t. 1). Z tego też względu nie można podzielić Pana zarzutu odnośnie pogorszenia sytuacji egzaminatorów.

W świetle powyższego, Rzecznik w chwili obecnej nie podziela Pana opinii w zakresie niekonstytucyjności przepisów ograniczających pełnienie funkcji przez egzaminatorów. W opinii Rzecznika, przyjęte przez parlament uregulowania w zakresie przewidzianych zakazów wobec osób pełniące funkcje egzaminatorów nie są nadmierne i są podyktowane ważnym interesem publicznym. Pozostają również w dozwolonym konstytucyjnie zakresie swobody przysługującej organowi władzy ustawodawczej. Ustawodawca ma prawo różnicowania sytuacji prawnej obywateli, szczególnie, że cecha osób sprawujących funkcje publiczne, może być uznana za te istotną, która pozwala na odmienne traktowanie. „Zasada równości oznacza, że podmioty prawa charakteryzujące się daną cecha istotną, mają być traktowane równo, tj. bez zróżnicowań zarówno dyskryminujących, jak i faworyzujących. Oznacza to jednocześnie (a contrario) dopuszczalność zróżnicowania sytuacji prawnej różnych podmiotów.” (wyrok TK z dnia 17 października

2005 r., sygn. akt K 6/04). Nadto, ,,(...) obywatele mogą zasadnie oczekiwać, iż pozostając w tej samej sytuacji faktycznej i prawnej, ich sprawy będą identycznie załatwione. Nie mogą natomiast skutecznie żądać tego, aby w imię zasady równości wobec prawa nie różnicowano ich sytuacji prawnej w tworzonych przepisach prawa powszechnie obowiązującego." (wyrok NSA w Warszawie z dnia 8 lutego 2005 r., sygn. akt OSK 1105/045.

Mając na względzie powyższe, z przykrością informuje, że na podstawie art. 11 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 15 lipca 1987 roku o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2001r., Nr 14, poz. 147 ze zm.), w nadesłanej sprawie brak jest podstaw do podejmowania dalszej interwencji przez Rzecznika Praw Obywatelskich.



PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH

Eligiusz Woźniakowski - WORD Zielona Góra

Przejście dla pieszych.
Ocena zachowania się osoby zdającej egzamin na prawo jazdy

Przejście dla pieszych przez jezdnię to miejsce, na którym występuje krzyżowanie ruchu pieszego i pojazdów. Jest to miejsce szczególnie niebezpieczne, stwarzające zagrożenie przede wszystkim dla pieszych.

Zwróćmy uwagę na prawa jakie ustawa prawo o ruchu drogowym daje pieszemu na przejściu dla pieszych. Przejście dla pieszych to powierzchnia jezdni ... przeznaczona do przechodzenia pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami (art.2 pkt. 11). Pieszy na jezdni jest gościem. O gościa trzeba dbać i to zrobili twórcy ustawy prawo o ruchu drogowym. Art. 3 nakazuje uczestnikowi ruchu zachować ostrożność, albo szczególną ostrożność, unikać działania, które **mogłoby spowodować zagrożenie albo utrudnienie ruchu, przy czym za działanie rozumie również zaniechanie**. Art. 13 daje pieszym znajdującym się na przejściu pierwszeństwo przed pojazdem. Art. 26 poświęcony jest w całości postępowaniu kierującego wobec pieszych. Nakazuje on kierującemu zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, lub przechodzącemu przez jezdnię na, którą pojazd wjeżdża zmieniając kierunek jazdy, ustępować pierwszeństwa pieszym wszędzie tam gdzie ruch pieszych i pojazdów odbywa się na jednej powierzchni, gdy nie ma wydzielonej jezdni i chodnika. Zakazuje też omijania pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwu pieszemu. W przypadku osoby niepełnosprawnej kierowca ma obowiązek zatrzymać pojazd zawsze, gdy osoba taka przechodzi przez jezdnię, a wiec nie tylko na przejściu, ale wszędzie !

Już pobieżna analiza powyższego pokazuje jaką troskę ustawodawca wykazał w stosunku do pieszego, osoby w porównaniu do pojazdu słabej, nie chronionej niczym, za wyjątkiem przepisów i zdrowego rozsądku zarówno jego, jak i kierujących. Szczególnie istotne w tym przypadku jest użycie przez ustawodawcę w art. 3 trybu

warunkowego :"...unikać wszelkiego działania, które **mogłoby** spowodować zagrożenie...". Kierujący nie może dopuścić do powstania sytuacji w której pieszy znajdujący się na przejściu będzie zmuszony przedsięwziąć czynności w celu uniknięcia zagrożenia (zatrzymać się, spowolnić krok, przyspieszyć go, czy wręcz salwować się ucieczką). Musi więc przewidywać niekonwencjonalne zachowanie pieszych i przeciwdziałać mu swoim zatrzymaniem się przed przejściem przez jezdnie jeżeli znajduje się na nim pieszy. Art. 26 ust. 3 pkt. 2 zakazuje omijać pojazd ustępujący 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 kierujący nimi mogą sugerując się naszym zachowaniem potrącić pieszego obok, którego nam się udało się przejechać.

Podobny pogląd wyrażają wyroki sądowe. 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 kierującymi 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 uprawnień do wejścia na jezdnię. W wyniku tego na kierującym ciąży bezwzględny nakaz respektowania pierwszeństwa przechodniów i nie utrudnianie im ruchu przez pojazdy skręcające z kierunku, w którym ruch jest też otwarty. Omijanie pojazdów, które zatrzymały się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym przekraczającym jezdnię na przejściu Sąd Najwyższy traktuje jako umyślne i rażące naruszenie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (wyrok z dn. 26. 07 1985r. V KRN 536/85)

Szczególne obowiązki na kierującego zbliżającego się do

przejścia dla pieszych oznakowanego znakiem D6- przejście dla pieszych i pochodne - nakłada rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 170 poz. 1393). Paragraf 47 ust.4 zobowiązuje kierującego do „…zmniejszenia szybkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących, lub wjeżdżających". Przepis ten daje pierwszeństwo pieszemu także w sytuacji, gdy wchodzi on na przejście. Nie jest tu miejsce na dywagacje czy ten paragraf jest zgodny z ustawą, czy nie. Celem jego jest zagwarantowanie bezpieczeństwa i jako taki jest zgodny z założeniami ustawy prawo o ruchu drogowym i konwencjami międzynarodowymi.

W przypadku przejścia dla pieszych, na których ruch jest otwierany i zamykany za pomocą sygnalizatorów (w tym również na skrzyżowaniach) przepisy i komentarze do nich stawiają przed kierującymi szczególną odpowiedzialność. W wyroku z dnia 20.01.1994 sygn. II KRN 383/93 Sąd Najwyższy uważa, że „…zmiana świateł na skrzyżowaniu nie może być czymś zaskakującym dla kierowcy, a przepis (…) nakazuje zachowanie szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych". Podobnie traktuje sprawę wyrok SN z dn. 22.08.1979 sygn. V KRN 146/79, w którym orzekając SN mimo, iż pieszy naruszył zasady ostrożności przy przechodzeniu przez jezdnię, uznał że kierujący miał obowiązek zachowania szczególnej ostrożności wyrażającej się min. „w zmniejszeniu szybkości, zbliżając się do przejścia dla pieszych".

Powyższe przepisy wynikają jednoznacznie z konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 r., której Polska jest sygnatariuszem. Art. 21: zachowanie się kierujących wobec pieszych, ust 1 zakazuje uniemożliwiania i utrudniania ruchu pieszym znajdującym się na przejściu, nawet wówczas, gdy sygnalizacja świetlna lub sygnał podawany przez funkcjonariusza dopuszczają ruch pojazdu. Nakazuje też kierującemu zbliżać się do przejścia " tylko z odpowiednio zmniejszoną prędkością, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych, którzy znajdują się na przejściu lub wchodzą na nie "

Zanim zaczniemy dopasowywać prawo o ruchu drogowym do naszych potrzeb zobaczmy jak to zagadnienie rozpatrywane jest u naszych sąsiadów. Ci , którzy jeździli po Niemczech zapewne zwrócili uwagę, że pieszy na przejściu jest "święty" i nikt nie zastanawia się : zdążę 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 takiemu kierowcy 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 większości przypadków kierowcy będzie trudno ustalić w jakiej odległości znajduje się przejście dla pieszych w chwili, gdy na jezdni zobaczy pieszego i podjąć decyzję czy pieszy jest w tym miejscu „legalnie", czy nie. Przechodzenie przez jezdnie 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,
- kierującego i pieszego w obrębie przejść dla pieszych obowiązuje zachowanie szczególnej ostrożności,
- pieszy znajdujący się na przejściu ma bezwzględne pierwszeństwo przed kierującym ,
- kierujący zbliżając się do przejścia ma obowiązek zmniejszenia szybkości,
- kierujący zbliżając się do przejścia na którym znajduje się pieszy ma obowiązek ustąpienia mu pierwszeństwa co należy rozumieć, jako obowiązek zatrzymania pojazdu przed przejściem, w sposób nie wywołujący wrażenia, że pojazd się nie zatrzyma.

Zatrzymanie się jednego pojazdu przed przejściem dla pieszych jest sygnałem zobowiązującym kierujących wszystkimi pojazdami na tej jezdni do zatrzymania się.

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

W czasie egzaminu egzaminator powinien szczególnie zwrócić uwagę na zachowanie się zdającego w rejonach przejść i wobec pieszego.

Uważam, że oceniając zdającego egzaminator musi brać pod

uwagę następujące aspekty:

Czy zdający zachowuje szczególna ostrożność poprzez:

- obserwację przejścia dla pieszych i jego otoczenia
- zmniejszenie szybkości jeżeli:
  * do przejścia zbliża się pieszy,
  * przejście jest uczęszczane przez dzieci (oznakowane tablicą T-27 Agatka)
  * aktualnie rozwijana szybkość nie pozwoli na zatrzymanie pojazdu przed przejściem, jeżeli pieszy znajdzie się na nim, lub będzie na nie wchodził
  * świeci się zielony sygnał dla ruchu pojazdów, tak długo, że możemy się spodziewać jego zmiany

Egzaminator powinien przerwać egzamin jeżeli zdający:

- omija pojazd, który zatrzymał się by ustąpić pierwszeństwa pieszym,
- wyprzedza pojazd na przejściu dla pieszych, z wyjątkiem przejść z ruchem kierowanym,
- nie zatrzymał się gdy na przejściu przez jezdnię znajdował się pieszy,
- nie zatrzymał się gdy na przejście dla pieszych wchodził pieszy,
- wjechał na przejście mając zielony sygnał, ale na przejściu znajdowali się piesi,
- nie ustąpił pierwszeństwa osobie niepełnosprawnej przechodzącej przez jezdnię,
- nie zareagował na pieszego przechodzącego przez jezdnię w miejscu niedozwolonym,
- nie ustąpił pierwszeństwa pieszym przechodzącym przez jezdnię do tramwaju, trolejbusu itd. stojącego na przystanku, lub idącym z pojazdu na chodnik,
- nie zatrzymał się gdy na (przy) jezdni stał pojazd przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły z włączonymi światłami awaryjnymi, lub żółtym światłem błyskowym, z uwidocznionym znakiem STOP.

HYMN EGZAMINATORÓW
„MY EGZAMINATORZY”

I
To nic że skwar, to nic że słota,
nie straszny nam i tęgi mróz.
Zawsze w nas jest wielka ochota
do czynu o Bezpieczny Ruch.

Ref.:
My egzaminatorzy
do czynu zawsze skorzy.
I nikt nie zmusi nas
Naruszyć prawd, naruszyć praw.

II
Czy to nowicjusz, czy to weteran,
stoi na straży Ruchu Praw.
Nikt z nas się pracy nie wypiera,
bo Ruch Drogowy to nie gra.

Ref.:
My egzaminatorzy .....

III
Lusterko kryje czujne oko,
kamera widzi każdy znak.
Kabelek do rejestratora,
nad wszystkim czuwa Wieki Brat.

Ref.:
My egzaminatorzy .....

IV
Na łuku pachołków jest bez liku,
przy którym skręcić któż to wie.
Zdający najedzie, chce drugą
próbę,
egzaminator mówi – nie.

Ref.:
My egzaminatorzy .....

V
To nic, że czasem na czerwonym,
To nic że zdarzy się pod prąd.
My nigdy nie zapominamy
Powiedzieć, że to przecież błąd!

Ref.:
My egzaminatorzy .....

VI
Czy to kontrolny jest za punkty,
czy po gorzale – któż to wie?
Egzaminator zawsze czujny
I oszukać nie da w konia zrobić
się.

Ref.:
My egzaminatorzy .....

Autorzy:

Tomek Dziuganowski,
Andrzej Kozłowski
WORD KIELCE

Nowa Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

Wybraliśmy nowy Zarząd RG KSE.

Delegaci oddziałów KSE, którzy zebrali się w Cedzynie k. Kielc
w dniach 06-08 grudnia br.
wybrali na Prezesa RG KSE
Henryka Radomskiego.

W skład zarządu weszli:

- Tomasz Dziuganowski /WORD Kielce/ - wiceprezes

- Eligiusz Woźniakowski /WORD Zielona Góra/ - wiceprezes

- Krzysztof Wójcik /WORD Warszawa/ - wiceprezes

- Dariusz Chyćko /WORD Lublin/ - sekretarz

- Płoski Marek /WORD Olsztyn/ - skarbnik

- Grzegorz Kliza /WORD Lublin/ - członek

- Władysław Drozd /WORD Zielona Góra/ - członek;
Przewodnicząc Rady Audytorów;

- Stefan Kukla /WORD Siedlce/ - członek

- Janusz Baranek /MORD Kraków/ - członek

- Tomasz Klukowski /WORD Suwałki/ - członek

- Marcin Matecki /WORD Warszawa/ - członek;
redaktor biuletynu „Egzaminator”

- Edward Kasprzyk /WORD Bielsko-Biała/ - członek

Od lewej: Stefan Kukla; Grzegorz Kliza; Krzysztof Wójcik; Władysław Drozd; Dariusz Chyćko; Marcin Matecki; Henryk Radomski; Eligiusz Woźniakowski; Marek Płoski; Tomasz Klukowski; Edward Kasprzyk; Tomasz Dziuganowski; Janusz Baranek

Poniżej prezentujemy zapisy uchwały przyjętej do realizacji związanej z działaniem Rady Głównej KSE w latach 2013-2014.

UCHWAŁA Nr 11/W/2013
WALNEGO ZEBRANIA DELEGATÓW
KRAJOWEGO STOWARZYSZENIA EGZAMINATORÓW
KANDYDATÓW
NA KIEROWCÓW I KIEROWCÓW
z dnia 07 GRUDNIA 2013 r.

w sprawie: wytycznych do działań Rady Głównej KSE w kadencji 2013 - 2017.

§ 1

Walne Zebranie Delegatów Stowarzyszenia zobowiązuje Radę Główną do:

1. zwołania w pierwszym kwartale 2016 r Nadzwyczajnego Walnego Zebrania Delegatów KSE;
2. prowadzenia prac zmierzających do zmian w Statucie Stowarzyszenia;
3. nawiązania kontaktów z redakcjami pism branżowych związanych z BRD, szkoleniem kierowców, itd, w celu popularyzacji osiągnięć KSE, wymiany doświadczeń oraz krzewienia wiedzy w zakresie BRD;
4. kontynuowania działań w zakresie zmian przepisów normatywno prawnych dotyczących zmiany statusu egzaminatora w procesie rozpatrywania skarg na przebieg i wynik egzaminu państwowego na prawo jazdy oraz możliwości administracyjnego pozbawiania prawa wykonywania zawodu egzaminatora;
5. kontynuacji prac nad projektem powołania do życia Samorządu Zawodowego Egzaminatorów;
6. organizacji przynajmniej raz w roku spotkań szkoleniowo – integracyjnych przedstawicieli oddziałów KSE;
7. zgłoszenia ministrowi właściwemu do spraw transportu wniosków dotyczących zasad egzaminowania kierowców;
8. nawiązania kontaktów z przedstawicielami urzędów marszałkowskich w sprawie organizacji wymiany informacji dotyczących systemu egzaminowania;
9. rozpoczęcia działań w celu wydania monografii egzaminatorów;
10. prowadzenia prac związanych z działalnością szkoleniowo-edukacyjną dla środowisk związanych z uzyskiwaniem uprawnień do kierowania pojazdami /platformy e-learningowe, materiały multimedialne itd./;
11. kontynuowania wydawania periodyku „Egzaminator".

§ 2

Uchwałę przyjęto w głosowaniu jawnym zwykłą większością głosów.

§ 3

Uchwała obowiązuje z dniem uchwalenia.

Dużo pracy przed nową Radą Główną KSE. Stawiamy na współpracę z oddziałami Stowarzyszenia, chcemy przybliżać Wasze problemy kolegom i koleżankom w kraju, prezentować osiągnięcia oddziałów i poszczególnych egzaminatorów na polu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz egzaminowania kandydatów na kierowców.

Poniżej prezentujemy skład Głównej Komisji Rewizyjnej:

Od lewej: Janusz Szymczyk – wiceprzewodniczący /WORD Częstochowa/; Henryk Adles – sekretarz /MORD Kraków/; Krystyna Tumulka /WORD Opole/; Marcin Biela /MORD Kraków/; Andrzej Kozłowski przewodniczący /WORD Kielce/;