

Biuletyn KSE nr 1(8)/2015

egzaminator

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

**EGZAMINATORSKIE RADY
DLA KANDYDATÓW**

**ZIELONY LISTEK
CZYLI CZEGO BOJĄ SIĘ PRZYSZLI KIEROWCY**

**EKOJAZDA
MATERIAŁY SZKOLENIOWE**

**BLASKI I CIENIE
ŻYCIA Z MĘŻEM EGZAMINATOREM**



www.kse-egzaminator.pl



*Nadchodzące Święta Bożego Narodzenia
niosą ze sobą wiele radości oraz refleksji
dotyczących minionego okresu
i planów na nadchodzący Nowy Rok.
W tych wyjątkowych dniach chcemy Państwu życzyć
wiele zadowolenia i sukcesów z podjętych wyzwań*

RADA GŁÓWNA KSE



SPIIS TREŚCI

strona

1. Wprowadzenie.....	3
<i>Henryk Radomski</i>	

KSZTAŁCENIE USTAWICZNE

2. Wdrożenie ekojazdy do systemu szkolenia	6
<i>Tomasz Talarczyk</i>	
3. Zielony listek czyli czego boją się przyszli kierowcy	22
<i>Andrzej Kozłowski</i>	
4. Opinia radcy prawnego w sprawie ważności dowodów osobistych.....	26
<i>udostępnił Eligusz Woźniakowski</i>	
5. Materiały szkoleniowe - Ekojazda - oferta reklamowa	30
<i>Dariusz Chyćko</i>	
6. Finansowanie ośrodków szkolenia.....	32
<i>Jan Zasel - przedruk</i>	

Z ŻYCIA STOWARZYSZENIA

7. Integracja środowisk - zadanie dla oddziałów KSE.....	35
<i>Dariusz Chyćko</i>	
8. Komisja KSE przy dyrektorze WORD.....	40
<i>Dariusz Chyćko</i>	
9. Śląski wniosek egzaminatorów.....	50
<i>praca zbiorowa</i>	
10. Notatki służbowe – przykłady w różnych sprawach.....	55
<i>zebrał - Dariusz Chyćko</i>	
11. Jak nas widzą... czyli jak my i nasi przełożeni dbają o wizerunek naszej firmy?	61
<i>Henryk Radomski</i>	

SPIIS TREŚCI

strona

12. Egzaminatorskie rady dla kandydatów.....	65
<i>Dariusz Chyćko</i>	
13. Blaski i cienie życia z mężem egzaminatorem... ..	76
<i>Agnieszka - żona egzaminatora</i>	
14. Słów gorzkich kilka... ..	78
<i>Dariusz Chyćko</i>	

redaktor wydania biuletynu nr 1/2015

Dariusz Chyćko

www.kse-egzaminator.pl

e-mail: sekretarz@kse-egzaminator.pl

skype: kse-egzaminator /we wtorki po 20.00/

WPROWADZENIE

Henryk Radomski - Prezes RG KSE



W maju 2015 roku weszły w życie nowe przepisy, które podwyższają kary dla kierowców, zwłaszcza tych lubiących kierować pojazdem na dodatkowym gazie i rażąco łamiących przepisy. Podwyższenie kar to efekt serii tragicznych w skutkach wypadków drogowych i zmian w ustawie – kodeksie karnym. Zaostrzenie kar są więc wynikiem niepokojących statystyk dotyczących wypadków drogowych. Podwyższenie kar to również efekt oczekiwań społecznych. Potwierdziły to badania opinii społecznej przeprowadzonej w grudniu 2014r na zlecenie

Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Z dniem 1 stycznia 2015r. Minister Infrastruktury i Rozwoju rozporządzeniem z dnia 9 maja 2014r zmienił dotychczasowe rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów. Wprowadzenie tej zmiany miało głównie na celu uzupełnienie zestawu zadań egzaminacyjnych o te związane z ekologiczną i ekonomiczną jazdą. Ekojazda staje się coraz częstszym tematem w mediach. Główną przyczynę zainteresowania mediów jest coraz większy ruch na naszych drogach, wzrost cen paliw i kosztów eksploatacji pojazdów. Przyczynia się do tego także rosnąca świadomość społeczna w zakresie zanieczyszczenia środowiska naturalnego. Transport samochodowy ma swój udział w zanieczyszczeniu atmosfery średnio na poziomie 30%, a w dużych miastach nawet 70%.

Od lutego br. trwają prace legislacyjne nad zmianą ustawy – Prawo ochrony środowiska. Nowelizacja tej ustawy ma umożliwić samorządom wprowadzanie specjalnych stref ekologicznych w niektórych częściach miasta.

Należy zauważyć, że strefy ekologiczne ograniczonego wjazdu funkcjonują w dużych miastach europejskich już od wielu lat, np. w Niemczech strefy ekologiczne wyznacza się sukcesywnie już od 2008 roku, w Londynie od 2003 roku.

WPROWADZENIE

W związku z rozporządzeniem obowiązującym od 1 stycznia 2015r. w sprawie energooszczędnej jazdy Rada Główna Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów zorganizowała w dniach 27-29 marca br w Lublinie szkolenie pt. „Ekojazda w teorii i praktyce” . Szkolenie zorganizowano przy wydatnej współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Lublinie oraz Ośrodkiem Doskonalenia Techniki Jazdy w Lublinie. Było to pierwsze w kraju szkolenie dla egzaminatorów raz osób nadzorujących pracę ośrodków egzaminowania urzędów marszałkowskich, stricte poświęcone tematyce ekof jazdy ze szczególnym naciskiem na praktykę egzaminacyjną. W szkoleniu uczestniczyli przedstawiciele z 20 Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego i 9 Urzędów Marszałkowskich. W sumie było 70 uczestników szkolenia. Uczestniczący w zajęciach wyrazili bardzo pozytywne opinie o przebiegu i formie szkolenia.

Zachęteni pozytywną opinią postanowiliśmy zorganizować drugie szkolenie w październiku br. dla egzaminatorów pozostałych WORD-ów. Wysłane zaproszenie do współdziałania w tym zakresie do Prezesa Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD nie dało żadnego rezultatu. Dziwne jest to, że ktoś kto pełni funkcję prezesa podobnego stowarzyszenia ma tak negatywny stosunek dla drugiego stowarzyszenia działającego na rzecz środowiska egzaminatorów. Niech Ci, którzy pałają niechęcią do innych wyciągną wnioski dla siebie, bo konsekwencją takiego podejścia jakże często jest przegrana i konieczność odejścia.

Najwyższym aktem prawnym regulującym istnienie stowarzyszeń w Polsce jest Konstytucja z 2 kwietnia 1997r. , która w artykule dwunastym stanowi, iż „Rzeczpospolita Polska zapewnia wolność tworzenia i działania stowarzyszeń...”. Podstawowym aktem prawnym regulującym problematykę stowarzyszeń, ich zakładania i funkcjonowania jest ustawa z dnia 7 kwietnia 1989r. Prawo o stowarzyszeniach (tekst jednolity Dz. U. z 2015r. poz. 1393). Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów działa wg zasad określonych w tej ustawie i jest zarejestrowane w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Podstawowe cele i zasady działania Stowarzyszenia określa Statut i są to:

- reprezentowanie egzaminatorów – członków Stowarzyszenia ;
- wzajemna wymiana informacji z zakresu działalności zawodowej, między innymi w formie portalu internetowego; biuletynu; organizacja spotkań i szkoleń;
- organizowanie szkoleń w celu doskonalenia zawodu egzaminatora;
- inspirowanie działań na rzecz poprawy BRD;
- działania na rzecz kształtowania etyki zawodowej, sumiennego i rzetelnego wykonywania obowiązków zawodowych całego środowiska egzaminatorów;
- współpraca z organizacjami działającymi w zakresie szkolenia kierowców;

WPROWADZENIE

- opiniowanie projektów aktów prawnych z zakresu szkolenia kierowców i egzaminowania kandydatów na kierowców;
- chęć współdziałania z KSD WORD oraz ośrodkami ruchu drogowego.

Wymienione wyżej cele głównie realizowane są przez Radę Główną Stowarzyszenia, ale również przez oddziały Stowarzyszenia. Obecnie działają bądź tylko istnieją oddziały w 22 WORD-ach. Na uwagę zasługuje fakt powstania kolejnego oddziału KSE w październiku w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Bydgoszczy. Zarząd oddziału może liczyć na pomoc i wsparcie ze strony RG KSE.

Należy pamiętać, że z dniem 4 stycznia 2016 roku wchodzi nowe przepisy dla początkujących kierowców. Okres próby i dodatkowe kursy są wyznacznikiem tych zmian. Są one odpowiedzią na rosnącą falę wypadków i kolizji z udziałem młodych kierowców o stażu nie większym niż 1 rok od uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. Mimo dodatkowych obciążeń czasowych i kosztowych nowi kierowcy będą mogli poszerzyć swoje umiejętności o wiedzę dodatkową z zakresu techniki prowadzenia pojazdu i reakcji w sytuacjach kryzysowych.

Zmiany te również będą miały pozytywny wpływ na wynik finansowy ośrodków egzaminowania oraz ODTJ-ów. Najważniejszym elementem zmian, priorytetem jest podnoszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na naszych drogach.

W związku ze zbliżającymi się Świątami Bożego Narodzenia życzę wszystkim Kolegom i Koleżankom egzaminatorom cudownych, niezapomnianych chwil w gronie najbliższych, odpoczynku i relaksu od obowiązków zawodowych, a w Nowym Roku 2016 pozytywnych zmian, spokojnej i satysfakcjonującej pracy, samych sukcesów osobistych oraz realizacji marzeń.

Z poważaniem,

Henryk Radomski

Prezes Rady Głównej
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów

WDROŻENIE EKOJAZDY DO SYSTEMU SZKOLENIA

Tomasz Talarczyk

Poniżej zamieszczamy fragmenty ekspertyzy dotyczącej ekojazdy jako elementu systemu szkoleniowego. Materiał ten wydrukujemy w 3 częściach ze względu na jego obszerność. Warto zapoznać się z tym tematem i uzupełnić wiedzę o zadaniach egzaminacyjnych jakie obowiązują od początku tego roku. Autor tego opracowania współpracuje ze Stowarzyszeniem. Kilka słów o nim znajdziecie w opracowaniu. Zapraszamy do lektury



poprawki 28-10-2012

Tomasz Talarczyk

WDROŻENIE EKOJAZDY DO POLSKIEGO SYSTEMU SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW

**Ekspertyza na potrzeby projektu ECOWILL
zamówiona przez Krajową Agencję Poszanowania Energii S.A.**

Projekt ECOWILL nr IEE/09/822/SI2.5582293 działanie WP3, D3.1

sierpień 2011

Autor ekspertyzy jest jednym z pionierów ecodrivingu w Polsce. Z zawodu jest dziennikarzem motoryzacyjnym, od czterech lat także egzaminatorem na prawo jazdy. Napisał podręcznik dla świadomych kierowców: „Bez ryzyka. Trening bezpiecznej jazdy” (pierwsze wydanie w 1998 roku), oraz „Podręcznik kierowcy. Nauka bezpiecznej jazdy”. Ekojazdy uczy od 2007 roku jako instruktor techniki jazdy w Szkole Auto w Poznaniu.
e-mail:tomasz.talarczyk@ewan.pl

1. WPROWADZENIE

Chęć jeżdżenia ekonomicznie, z jak najmniejszym zużyciem paliwa na każdy przejechany kilometr, towarzyszy automobilistom od zarania motoryzacji. W tym kierunku zmierza potęg techniczny i technika kierowania samochodami w ciągu ostatnich 120 lat. Nie ma jednak synchronizacji w tych równoległych poczynaniach – o wiele łatwiej zmodyfikować konstrukcję aut i ich napędów, niż nawyki i zachowania kierowców. To powoduje, że autami z XXI wieku kierujemy tak jak w latach 70. XX wieku i nie potrafimy wykorzystywać zdolności tych pojazdów do oszczędnej i bezpieczniejszej jazdy. Marnujemy paliwo i emitujemy niepotrzebnie nadmiar dwutlenku węgla oraz trujących substancji w spalinach, bo ignorujemy nowoczesny i inteligentny styl jazdy nazywany ecodriving, po polsku ekojazda.

1.1. Ecodriving – skąd się wziął i kto go lubi

Energie Schweiz – szwajcarski Federalny Urząd do spraw Energii od początku lat 90. patronował badaniom nad ekonomiczną jazdą nowoczesnymi samochodami, wyposażonymi w silniki z wtryskiem sterowanym elektronicznie. Zauważono, że te silniki są bardziej elastyczne niż gaźnikowe benzynowe lub stare diesle i zdolne do pracy przy niższych obrotach. W tym czasie dojrzała też świadomość, jakie szkody dla środowiska i klimatu na Ziemi powoduje nadmierna emisja spalin z silników samochodowych i oczywista stała się prosta zależność: mniej spalonego paliwa na każdy przejechany kilometr = mniej szkodliwych spalin i mniej Co₂.

Szwajcarzy sformułowali nowe zasady jazdy ekonomicznej i ekologicznej i nazwali je EcoDrive®. Powstała fundacja Quality Alliance Eco-Drive (QAED), której zadaniem jest promocja tego nowoczesnego i inteligentnego stylu jazdy w Szwajcarii. Celem QAED jest zmniejszenie emisji dwutlenku węgla ze spalin samochodowych o 206.000 ton w okresie od 2007 do 2012 roku. W zamian

WDROŻENIE EKOJAZDY

fundacja otrzymuje dotację w wysokości 78 franków za każdą szacunkowo zaoszczędzoną tonę CO₂. Tylko w 2010 roku w Szwajcarii nauczono ekof jazdy 68.225 kierowców, w tym 64.015 kierowców aut osobowych. Od 2005 roku umiejętność ekof jazdy jest wymagana w Szwajcarii na egzaminie na prawo jazdy, a od 2008 roku obowiązani są znać i stosować ecodriving kierowcy wszystkich pojazdów ciężarowych.

Od 1996 roku w Niemczech rozpoczęto szkolenia kierowców pod hasłem „Fahr und spar mit Sicherheit” (jedź bezpiecznie i oszczędzaj), dwa lata później wprost nawiązano do szwajcarskich doświadczeń ecodrivingu, a od 1999 roku wprowadzono elementy ekof jazdy do programów nauki jazdy i wiedza na ten temat jest sprawdzana podczas egzaminów teoretycznych i praktycznych na prawo jazdy. Od początku patronuje tym eko-poczynaniom Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) czyli Niemiecka Rada Bezpieczeństwa Drogowego.

W Finlandii w latach 90. w instytucie MOTIVA sformułowano nowe zasady jazdy ekonomicznej i nadano im nazwę EcoDriving®. Od 1997 roku rozpoczęto szkolenia ecodrivingu, rok później – także w Szwecji, w 2000 roku w Norwegii. Eco Driving Centre OY koordynuje programy szkoleń w około 40 ośrodkach nauki i doskonalenia techniki jazdy. Ecodriving stał się w Finlandii elementem szkolenia kandydatów na kierowców i jego znajomość jest wymagana podczas praktycznego egzaminu na prawo jazdy.

1.2. Unijne inicjatywy

W 2001 roku Komisja Europejska zainicjowała unijny program Eco-Driving-Europe; uczestniczyły w nim: Austria, Belgia, Finlandia, Grecja, Hiszpania, Holandia, Niemcy, Portugalia i Szwajcaria. Celem była popularyzacja ecodrivingu w tych krajach.

W 2006 roku rozpoczęto kolejny unijny program ECODRIVEN, jego celem było spopularyzowanie dobrych praktyk nauki ekof jazdy. Program ECODRIVEN objął także Polskę (obok Austrii, Belgii, Czech, Finlandii, Francji, Grecji, Holandii i Wielkiej Brytanii). Stał się impulsem do popularyzacji ekof jazdy w Polsce; w 2007 roku Szkoła Auto wsparta przez Skodę Auto Polska rozpoczęła wielką kampanię medialną popularyzacji ekof jazdy. Odtąd termin ecodriving przestał być Polakom obcy.

Źródło: <http://www.kape.gov.pl/PL/Projekty/projekty/ecodriven.html>

1.3. Bariery mentalne

Po 10 latach popularyzacji ecodrivingu w Europie efekty wydają się być mierne, przynajmniej z perspektywy Polski. Tylko garstka entuzjastów (co najwyżej kilka tysięcy osób w naszym kraju) pofatygowała się na szkolenia ekof jazdy dla kierowców aut osobowych i dostawczych. Niewiadoma liczba nauczyła się jej za pośrednictwem Internetu i prasy. Nieliczne firmy wymagają od swych pracowników znajomości i stosowania ecodrivingu podczas kierowania pojazdami służbowymi. Nie ma tego stylu jazdy w programach nauki jazdy, ani w kryteriach egzaminów na prawo jazdy.

Natomiast od początku lat 2000 uczą ekonomicznej jazdy kierowców wielkich ciężarówek importerzy tych pojazdów do Polski: m.in. DAF, MAN, Mercedes, Scania oraz polska firma Solaris. Temat jazdy ekonomicznej zapisany został także w programach obowiązkowych szkoleń na kwalifikację wstępną i okresową dla kierowców ciężarówek i autobusów, [Rozporządzenie ministra infrastruktury¹⁾ z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy²⁾, Załączniki nr 1 i 2 (Dz. U. z dnia 14 lipca 2008 r.)].

Ekologiczne motywy, jak również obietnica, że ekof jazda będzie bezpieczniejsza, są przez ogół kierowców bagatelizowane, mimo iż opinie tych, którzy poznali i stosują te zasady jazdy są z reguły entuzjastyczne. W Internecie zderzają się one z równie emocjonalnymi opiniami „miłośników palenia gumy”, którzy uważają, że ekof jazda zabija przyjemność korzystania z samochodu, że to oferta dla emerytów i że eko-kierowcy, gdyby ich było więcej, zablokowaliby kompletnie drogi swą ślamazarną jazdą. Przeciwnicy ekof jazdy straszą również, że ten, kto zaoszczędzi 1000 złotych na paliwie, będzie musiał wydać 4000 zł na remont silnika. Użytkownicy aut służbowych – przedstawiciele handlowi – tłumaczą, że muszą się ciągle spieszyć i nie opłaca im się oszczędzać paliwa, bo nie oni za nie płacą. Sprzedawcy nowych aut nie silą się instruować swych klientów, by jeździli eko, gdyż nie wypada im wtrącać się w sposób użytkowania kosztownych nabytków. Minister finansów zaciera ręce z powodu każdego dodatkowego litra niepotrzebnie spalonej benzyny, oleju napędowego czy gazu LPG, bo rosną mu wpływy z podatków od paliw. Co najdziwniejsze, ogół kierowców nie pali się, by oszczędzać na paliwie.

**Przełamanie bariery mentalnej jest i długo pozostanie
głównym warunkiem powodzenia nauki ecodrivingu w Polsce.**

WDROŻENIE EKOJAZDY

1.4. ECOWILL czyli edukacja od podstaw i dla wszystkich

Trzecie podejście Komisji Europejskiej do popularyzacji ecodrivingu to zaprojektowany na lata 2010-2013 unijny program ECOWILL (obejmujący 13 krajów: Austrię, Czechy, Chorwację, Finlandię, Grecję, Hiszpanię, Holandię, Malte, Niemcy, Polskę, Węgry, Wielką Brytanię i Włochy) oraz Europejskie Stowarzyszenie Szkół Nauki Jazdy [European Driving School Association – EFA] i Międzynarodową Federację Automobilową [Federation International de l'Automobil – FIA].

ECOWILL to akronim od angielskich słów: Ecodriving – Widespread Implementation for Learner Drivers and Licensed Drivers [Ecodriving – szerokie wdrożenie dla kandydatów na kierowców i kierowców]. Program kładzie nacisk na nauczanie ecodrivingu instruktorów nauki jazdy, aby oni z kolei umieli i chcieli zaszczerpieć tę umiejętność zarówno nowym pokoleniom kierowców, jak i posiadaczom praw jazdy. Docelowo nauka ekof jazdy powinna być obowiązkowa i sprawdzana na egzaminach na prawo jazdy we wszystkich krajach Unii.

1.4.1. Pięć krótkoterminowych celów ECOWILL:

1. wprowadzenie ecodrivingu do programów szkół nauki jazdy oraz do ośrodków doskonalenia techniki jazdy, masowe krótkie szkolenia dla posiadaczy praw jazdy, także za pośrednictwem e-learningu;
2. ujednolicenie programów i treści szkoleń, ustalenie minimalnego poziomu wiedzy i umiejętności oraz certyfikacja instruktorów nauki jazdy pod kątem ecodrivingu;
3. masowe szkolenie dla kierowców samochodów dostawczych i osobowych w dziedzinie ekof jazdy, także za pośrednictwem mediów i reklam popularyzujących zasady takiej jazdy;
4. wdrożenie za pośrednictwem ustaw i rozporządzeń ekof jazdy do programów szkół nauki jazdy i monitorowanie skuteczności tej nauki;
5. ujednolicenie i optymalizacja wymogów w zakresie ekof jazdy na egzaminach na prawo jazdy.

1.4.2. Projekt wskazuje także pięć długoterminowych celów strategicznych:

1. sformułowanie ogólnoeuropejskich standardów ekof jazdy – zrozumiałych i łatwych do przyswojenia w każdym z krajów UE;

2. stworzenie gęstej infrastruktury ośrodków szkoleń ekof jazdy, które będą funkcjonować znacznie dłużej niż projekt ECOWILL (maj 2010 – kwiecień 2013);
3. wzrost świadomości zasad i korzyści z ekof jazdy wśród wszystkich kategorii kierowców;
4. Wdrożenie i harmonizacja wiedzy i umiejętności ekof jazdy w programach egzaminów państwowych na prawo jazdy we wszystkich krajach UE;
5. Zmniejszenie zużycia paliw i emisji gazów cieplarnianych zawartych w spalinach samochodowych we wszystkich 27 krajach UE.

Źródło: http://www.ecodrive.org/en/home/ecowill_the_project/objectives/

Na podstawie obserwacji dotychczasowych skutków wdrażania ecodrivingu zakłada się, że zużycie paliw, a tym samym emisja CO₂ mogłyby ulec zmniejszeniu od 5 do 15%. Istotnie zmniejszyłby się hałas powodowany przez samochody. Nawet o 40% może ulec zmniejszeniu ryzyko wypadków z udziałem kierowców jeżdżących w stylu eko. Zmniejszą się koszty wymiany klocków i tarcz hamulcowych, opon, sprzęgieł itp..

1.5. Eco w pigułce, na symulatorze i w sieci

Szkolenia ekof jazdy powinny mieć różne formy i rozmiary, uproszczone dla „starych” kierowców: całodniowe, kilku- i jednogodzinne, także z wykorzystaniem symulatorów ekof jazdy. Atrakcyjnymi formami szkolenia ecodrivingu mogą być także zawody „jazdy o kropelce” i rajdy turystyczne. Dostępne powinny też być broszury i ulotki informujące o zasadach ekof jazdy. Wiedza o ekof jeździe najłatwiej dostępna jest w Internecie, wymaga jednak dociekliwości i samozaparcia, by samemu nauczyć się tak jeździć, a także zainwestowania kilkudziesięciu złotych, by wykupić e-learning.

Bardzo ważna jest współpraca animatorów ekof jazdy z mediami i kompetentne informacje o tym stylu jazdy. Umieć jeździć eko powinni też sprzedawcy samochodów, by łatwiej potrafili wyjaśniać nabywcom, że te auta specjalnie zostały zbudowane, by tak właśnie je użytkować – ekonomicznie i ekologicznie.

1.6. Na celowniku instruktorzy i uczniowie

WDROŻENIE EKOJAZDY

Docelowymi grupami projektu są: instruktorzy i uczniowie szkół nauki jazdy, instruktorzy ośrodków doskonalenia techniki jazdy, egzaminatorzy, decydenci formułujący przepisy i programy nauczania oraz egzaminowania kandydatów na kierowców, automobilkluby, menadżerowie flot samochodowych oraz ogół posiadaczy praw jazdy. ECOWILL przewiduje przeszkolenie – w trakcie trwania projektu – 500 instruktorów ekof jazdy oraz 10 milionów młodych kierowców i kandydatów na kierowców – w 13 krajach.

Koordynatorem projektu ECOWILL jest Austriacka Agencja Energii, a finansowanie zapewnia (w 75 procentach) unijny program Inteligentna Energia – Europa. Polskim partnerem projektu jest Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A. [KAPE].

Źródło: http://www.ecodrive.org/download/pdf/ecowill_project_slides_november_2010.pdf

1.7. Cel tej ekspertyzy

Celem ekspertyzy jest wskazanie sposobów skutecznego popularyzowania wśród polskich kierowców umiejętności techniki, taktyki i kultury ecodrivingu.

Krąg potencjalnie zainteresowanych w Polsce to około 20 milionów posiadaczy praw jazdy, w tym blisko pół miliona kandydatów na kierowców, którzy w ciągu jednego roku odbywają szkolenia i zdają egzaminy na prawo jazdy. Głównymi adresatami poniższych wskazówek i wniosków są instruktorzy nauki jazdy (w OSK) oraz instruktorzy ośrodków doskonalenia techniki jazdy (ODTJ) i egzaminatorzy (w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego WORD), których w Polsce [posiadających uprawnienia] wszystkich jest około 40.000, a także legislatorzy kształtujący przepisy prawne dotyczące metod szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych.

1.8. Ekspertyza zawiera:

- przedstawienie istoty ecodrivingu i poziomu zainteresowania tą techniką i taktyką jazdy w Europie,
- przedstawienie istniejących i spodziewanych warunków prawnych systemu szkolenia i egzaminowania kierowców w Polsce oraz postulaty ich modyfikacji w kierunku obowiązkowego nauczania i egzaminowania z zakresu znajomości ekof jazdy,
- porównanie metod nauki tej techniki i taktyki jazdy w Polsce i innych krajach Europy,

- zdefiniowaną przez autora ekspertyzy metodykę nauczania ekojazdy instruktorów nauki jazdy oraz egzaminatorów,
 - metodykę nauczania ekojazdy kandydatów na kierowców oraz posiadaczy praw jazdy,
 - wykorzystanie e-learningu do popularyzacji ekojazdy w środowisku instruktorów jazdy oraz przez ogół polskich kierowców,
 - arkusz oceny w zakresie nauczania ekojazdy instruktorów nauki jazdy i doskonalenia techniki jazdy, oraz wytyczne przyznawania instruktorom nauki jazdy i doskonalenia techniki jazdy certyfikatów jakości w prowadzeniu nauki ekojazdy,
 - teksty i prezentacje autora mogące wzbogacić wiedzę instruktorów ecodrivingu,
 - wskazanie dostępnych materiałów źródłowych oraz przyczynków do zgłębienia tematyki szkolenia i praktykowania ekojazdy.
-

3. PODMIOTY I PRZEDMIOTY NAUKI EKOJAZDY

3.1. Kategorie eko-uczników i eko-instruktorów

Kierowców, którzy powinni być wtajemniczeni w zasady ekojazdy, należy podzielić na tych, którzy jeszcze nie mają prawa jazdy i dopiero się uczą jeździć, oraz tych, którzy mają już prawo jazdy, ale zostali nauczeni innej – dziś przestarzałej techniki i taktyki jazdy. Do każdej z tych grup należy zastosować odmienne metody nauki ekojazdy. W zasadzie też uczyć ich będą różni instruktorzy: kandydatów na kierowców → instruktorzy nauki jazdy w ośrodkach szkolenia kierowców (OSK), a „starych” kierowców → instruktorzy techniki jazdy z ośrodków doskonalenia techniki jazdy (ODTJ).

W przypadku posiadaczy praw jazdy, których w Polsce jest około 20 milionów, zdecydowana większość nigdy nie trafi pod opiekę jakichkolwiek wykwalifikowanych instruktorów. Dla nich jedyną szansą na zmodyfikowanie umiejętności i nawyków kierowania samochodem jest samouctwo, a wiedzę na temat nowoczesnego stylu jazdy mogą zdobywać za pośrednictwem prasy, radia i telewizji, z podręczników nauki jazdy i instrukcji obsługi samochodów, z ulotek, a przede wszystkim z Internetu.

Patrz rozdział 7. NAUKA EKOJAZDY POSIADACZY PRAW JAZDY W POLSCE

WDROŻENIE EKOJAZDY

3.1.1. Nowicjusz

Kandydatowi na kierowcę, dopiero zdobywającemu wiedzę i umiejętności jazdy, zasady ecodrivingu można zaszcześcić „bezboleśnie”, od razu wskazując je jako zalecany „podręcznikowy” sposób kierowania i posługiwania się urządzeniami do sterowania pojazdem. Warunkiem jest dobra znajomość i akceptacja tego sposobu jazdy przez instruktora. Czas takiego szkolenia nie musi być dłuższy niż dotychczas praktykowany.

O programie nauczania ekof jazdy w rozdziale 4. NAUKA EKOJAZDY KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW

Według dyrektywy unijnej na egzaminie teoretycznym ma być sprawdzana wiedza w zakresie „umiarkowanego zużycia paliw i ograniczania szkodliwych emisji”, natomiast na egzaminie z jazdy oceniane ma być, czy kandydat: „kieruje pojazdem w sposób ekonomiczny i przyjazny dla środowiska, biorąc pod uwagę obroty na minutę, zmianę biegów, hamowanie i przyspieszanie”.

Zatem w programie nauczania należy uwzględnić wiedzę o przyczynach nadmiernego zużycia paliwa, a także podać wskazówki dotyczące techniki ekof jazdy: jak najszybsze przełączanie biegów na wyższe, kontrolowanie obrotów silnika i nie przekraczanie racjonalnego ich poziomu, jazda z ustaloną prędkością na najwyższym możliwym biegu i na najniższych możliwych obrotach, hamowanie silnikiem, zachowanie bezpiecznej odległości i wyprzedzająca obserwacja drogi, oraz umiejętności przewidywania, płynności jazdy, partnerstwa na drodze itp.

Niestety instruktorzy muszą się liczyć z tym, że nawet 18-latek bez żadnych doświadczeń za kierownicą może już być prześląknięty nawykami jazdy swoich rodziców, dziadków, starszych znajomych – których zachowania za kierownicą obserwował od dzieciństwa i jeszcze nie kierując mógł w sobie wykształcić złe nawyki jazdy „staroświeckiej”.

3.1.2. „Stary” posiadacz prawa jazdy

Jeżdżący posiadacz prawa jazdy podstawowe zasady ekof jazdy może poznać w pięć minut. Podstawowe umiejętności praktycznej jazdy może osiągnąć w ciągu jednogodzinnego treningu „reedukacyjnego” z kompetentnym

instruktorem lub w trakcie kilkugodzinnego kursu dla większej liczby osób. Utrwalenie umiejętności ecodrivingu oraz walka z dotychczasowymi nawykami może trwać od kilku dni do kilku miesięcy. Celowe jest wielokrotne odświeżanie i pogłębianie tych umiejętności, by je należycie ugruntować.

Nauczyć się jeździć „eko” można także samodzielnie, czerpiąc wiedzę na ten temat z mediów, z instrukcji obsługi swojego samochodu, w szczególności z Internetu. Warunkiem sukcesu jest zrozumienie istoty i zasad ecodrivingu oraz silna motywacja – czy to ekonomiczna, czy ekologiczna, a najlepiej obie na raz.

3.1.3. Instruktorzy w roli uczniów

Instruktorzy, którzy jeszcze nie posiadli wiedzy na temat ekójazdy, są w sytuacji „starych” kierowców. Muszą przejść intensywny kurs nauki ekójazdy – najlepiej pod kontrolą wtajemniczonych w ecodriving instruktorów techniki jazdy – a potem samodzielnie pogłębiać i systematyzować wiedzę na temat tego stylu jazdy, by umieć skutecznie nauczać ekójazdy swoich kursantów.

Instruktorzy techniki jazdy są rekrutowani spośród instruktorów nauki jazdy, zatem powinni się nauczyć ekójazdy w tej pierwszej roli.

3.2. Monitorowanie zużycia paliwa

W przypadku reedukacji „starych” kierowców bardzo ważna jest motywacja ekonomiczna, udowodnienie, że jeżdżąc „eko” można istotnie zmniejszyć zużycie paliwa i wcale nie trzeba jeździć wolniej. Bardzo pomocny do tego celu jest wyświetlacz komputera pokładowego, pozwalający kontrolować średnie, bądź chwilowe zużycie paliwa oraz średnią prędkość jazdy. Jeśli w aucie nie ma wyświetlacza lub nie ma on opcji średniego i chwilowego zużycia paliwa, wystarczy kontrolować przebieg i ilość paliwa tankowanego do pełna, i przeliczyć zużycie na 100 kilometrów. Uczący się ekójazdy kierowca powinien notować średnie zużycie paliwa na przestrzeni dłuższego czasu.

3.3. Zrób to trochę inaczej

Metody szkolenia praktycznego „starych” kierowców przez kwalifikowanych instruktorów ecodrivingu zwykle są oparte o schemat: najpierw pokaż jak jeździłeś dotychczas, i jakie masz nawyki. Zaraz potem (bądź po krótkim wykładzie) instruktor nauczy cię jeździć „eko”, korygując twoje

WDROŻENIE EKOJAZDY

dotychczasowe zachowania. Komputer w samochodzie (jeśli ma wyświetlacz w trybach średniego zużycia paliwa i średniej prędkości) pozwoli porównać oba style jazdy.

Szkolenie odbywa się w normalnym ruchu drogowym, najlepiej na pętli zróżnicowanych dróg długości około 10 kilometrów.

Typowa „runda eko” powinna odpowiadać standardowej trasie, na której ustala się średnie zużycie paliwa samochodów: 1/3 ulice miejskie, 1/3 szosa, 1/3 droga szybkiego ruchu; tak aby średnia prędkość przejazdu oscylowała wokół 33 km/godz. a czas był krótszy niż pół godziny.

Uczeń z instruktorem pokonuje dwukrotnie tę samą trasę. Najpierw ma ujawnić instruktorowi swoje nawyki. Ten powinien je zapamiętać lub wynotować. W drugiej „rundzie”, która może być poprzedzona kilkuminutową jazdą demonstracyjną z instruktorem za kierownicą, instruktor podpowiada, jak jechać, żeby zaoszczędzić jak najwięcej paliwa, a jednocześnie jechać jak najpłynniej – uważnie obserwując drogę jak najdalej do przodu. Zazwyczaj średnie zużycie paliwa w drugim przejeździe spada o 15-25%, a średnia prędkość jazdy jest o kilka kilometrów na godzinę wyższa, mimo subiektywnego odczucia szkolonego, że jechał wolniej, a w każdym razie dużo spokojniej. Ta wyższa średnia prędkość to premia za płynną jazdę.

Uczeń powinien wyjść ze szkolenia ze znajomością podstawowych zasad ekof jazdy, by samodzielnie wdrażać je do swojego stylu jazdy. Celowe jest późniejsze pogłębianie i utrwalanie wiedzy z zakresu ekof jazdy, na przykład za pośrednictwem Internetu.

3.4. Złote reguły

Podstawowych zasad ekof jazdy jest kilkanaście – zwykle wymienia się dziesięć, tyle ile... palców u rąk:

1. Nie wciskaj gazu, gdy uruchamiasz silnik i nie rozgrzewaj go na postoju, ruszaj od razu;
2. włączaj wyższy bieg najszybciej, jak to możliwe;
3. jeśli masz wolną drogę, przyspieszaj energicznie, wciskając pedał gazu do $\frac{3}{4}$;
4. nie przekraczaj 2500 obr./min. w silniku benzynowym, 2000 obr./min w dieslu;

5. pomijaj pośrednie biegi, gdy przyspieszasz i już osiągnąłeś prędkość, z którą możesz jechać na najwyższym biegu [2 → 4, 3 → 5, 4 → 6,];
6. jak najdłużej jedź na najwyższym możliwym biegu na najniższych możliwych obrotach;
7. patrz jak najdalej przed siebie i reaguj jak najprędzej i możliwie najłagodniej na dostrzeżone przeszkody, jedź płynnie;
8. hamuj silnikiem, zdejmując nogę z gazu, lub jedź na luzie;
9. sprawdzaj ciśnienie w oponach przynajmniej raz na miesiąc i dbaj o sprawność auta;
10. nie woź niepotrzebnie bagażnika na dachu, ani zbędnych ciężarów w bagażniku.

Finowie akcentują możliwość pomijania biegów przy przyspieszaniu – z trzeciego na piąty, z czwartego na szósty, Szwajcarzy – możliwość dynamicznej przyspieszania, z gazem wciśniętym do $\frac{3}{4}$ głębokości, Niemcy sensowność jazdy na luzie, Szwedzi – zasadę co najmniej trzech sekund w zachowaniu bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu.

Coraz większego znaczenia w ekojeździe nabiera dobra interaktywna nawigacja satelitarna, pozwalającą omijać korki i upłynniać jazdę.

Kluczowe znaczenie dla sukcesów w ekojeździe ma jednak uważna i wyprzedzająca obserwacja oraz zdolność przewidywania ze strony kierowcy, aby jak najrzadziej był zmuszony hamować, co zawsze wiąże się ze stratą energii zużytej na uprzednie rozpędzanie.

3.4.1. Technika i taktyka ekojazdy

Zasady dzieli się na te, które dotyczą techniki jazdy, a więc sposobów zmiany biegów, obrotów silnika, hamowania i przyspieszania oraz te, które dotyczą taktyki jazdy, w szczególności metod obserwacji drogi, reagowania na dostrzeżone powody do zmiany prędkości, kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz przemyślanego wyboru trasy i pory przejazdu.

Ekojazda to:

TECHNIKA

i

TAKTYKA.

↓
Jak używać
biegów, gazu
hamulców

↓
Jak reagować
w ruchu drogowym

WDROŻENIE EKOJAZDY

Istnieje też „heavy-ecodriving” adresowany do kierowców wielkich ciężarówek i autobusów. Jego reguły uwzględniają inne prędkości i przyspieszenia, inne parametry pracy ciężkich diesli oraz wielostopniowych skrzyń biegów, zwalniaczy, hamulców silnikowych, tempomatów itp. wynalazków spotykanych we współczesnych pojazdach użytkowych. Heavy-ecodriving wzbogacony jest też o elementy logistyki i techniki załadunku.

3.4.2. Daleka obserwacja i przewidywanie

Przewaga doświadczonych eko-kierowców nad „staromodnymi” między innymi sprowadza się do wyprzedzającej obserwacji drogi i zdolności przewidywania i uprzedzania zdarzeń: dostrzegania koloru sygnałów świetlnych o dwa, trzy skrzyżowania dalej, czy świateł „stop” zapalających się na pojazdach o kilkaset metrów z przodu, autobusu, który zatrzymał się właśnie o jedną przecnicę z przodu i za kilkanaście sekund zablokuje prawy pas ruchu, wyjeżdżając z przystanku. Eko-kierowca reaguje o kilka sekund wcześniej za to łagodniej; zazwyczaj wystarczy, że zdejmie nogę z gazu, albo wrzuci luz, by toczyć się na długim „wybiegu”, lub zmieni pas ruchu na ten, który umożliwia kontynuowanie płynnej jazdy.

3.4.3. Kultura ekójazdy

Bardzo ważnym elementem tego stylu jazdy jest przyjazna i wyrozumiała postawa wobec innych uczestników ruchu. Eko-kierowca stara się jeździć jak najpłynniej, jednak innym także umożliwia taki sposób jazdy – nie blokuje pasa ruchu, skrzyżowania, wyjazdu z bocznej drogi, nie doprowadza do sytuacji, w której on sam zaoszczędziłby odrobinę benzyny, ale wiele innych pojazdów zmusiłby do zatrzymania czy gwałtownego hamowania, i w rezultacie naraził na spalanie dziesięć razy więcej paliwa... Celem jest upłynnienie ruchu, a nie jego spowolnienie!

Ekójazda nie powinna wywoływać agresji ze strony innych uczestników ruchu – powinna być dla innych nie rzucająca się w oczy, praktycznie niezauważalna. Zdolność szybkiego przyspieszania, z pedałem gazu $\frac{3}{4}$ i na odpowiednim biegu w żadnym razie nie czyni eko-kierowcy zawalidrogą.

3.5. Kultura nauczania ekójazdy

Doświadczeni instruktorzy ecodrivingu podkreślają, że ich zadaniem nie jest udowadnianie kursantom, że nie umieją dobrze jeździć. Przeciwnie,

powinni dostrzegać i podkreślać wszystkie dobre umiejętności i zachowania swego ucznia, i je korygować w duchu: spróbuj to zrobić jeszcze lepiej.

Zadaniem instruktora jest wyłapanie zarówno dobrych jak i złych nawyków kursanta. Nie zmieniać tego, co kursant robi dobrze.

3.6 „Eco” z instrukcji

Jednym z pierwszych zadań mądrego instruktora ekof jazdy jest udowodnienie swoim uczniom, że taki styl jazdy jest zalecany przez producentów samochodów. Wystarczy zajrzeć do instrukcji obsługi auta klienta i odnaleźć wskazówki, by możliwie jak najszybciej włączać wyższe biegi i starać się jeździć np. na piątym biegu (z ustaloną prędkością) już od 50 km/godz. Deklarowane przez producentów i sprzedawców aut niskie zużycie paliwa zazwyczaj jest nieosiągalne dla przeciętnych użytkowników tych aut. Tymczasem te „wyżyłowane” normy zużycia paliw są ustalane właśnie w oparciu o zasady ekof jazdy i są osiągalne dla eko-kierowców.

3.7 „Eco” z fabryki

Konstruktorzy usiłują dopasować nowoczesne auta do przestarzałych nawyków kierowców, tak by mimo wszystko jeździli nimi „eko”. Sygnały świetlne na tablicy rozdzielczej lub brzęczyki mają zachęcać do wrzucania wyższych biegów, bądź ich redukcji. System „start-stop” wyłącza silnik po zatrzymaniu trwającym dłużej niż kilka sekund i błyskawicznie go uruchamia, kiedy kierowca ponownie może ruszyć. Dłuższe przełożenia biegów i coraz powszechniejszy szósty bieg, tempomaty, opony o zmniejszonych oporach toczenia, lepsza aerodynamika pojazdów, także mają się przyczynić do oszczędniejszej eksploatacji samochodów.

3.8. Nawyki dziadków

Paradoksem dzisiejszej motoryzacji jest rozbieżność między gwałtownym postępem technicznym, a „skostniałymi” zachowaniami ogółu kierowców, wciąż stosujących nawyki sprzed 30-40 lat, mimo że dzisiejsze samochody wymagają innej techniki jazdy. Dzisiejsi 18-latkowie przystępujący do egzaminu na prawo jazdy zmieniają biegi tak jak ich rodzice i dziadkowie, zbyt późno, na zbyt wysokich obrotach. Tak samo – za późno hamują i nie stosują hamowania silnikiem, za to często jeżdżą z wciśniętym pedałem

sprzęgła.

Decydujący powód tego skostnienia, to z jednej strony przekonanie, że jazda na wyższych obrotach silnika jest bardziej dynamiczna i „męska”, a z drugiej – że tak jest lepiej dla silnika i całego układu przeniesienia napędu. Powszechna też jest niechęć do zmiany nawyków i poddawania się „reedukacji”. Większość kierowców jest przekonanych o swoich wysokich kwalifikacjach i nie lubi przyjmować słów krytyki pod swoim adresem.

Kiedy w latach 60. XX wieku w samochodach osobowych pojawiły się małolitrażowe silniki wysokoobrotowe, ich kierowcy błyskawicznie pojęli, że należy ostro dodawać gazu, by wykorzystać ich walory dynamiczne. Nauczono się jeździć na obrotach między 2000 i 4000. Te nawyki wśród europejskich kierowców pozostały do dziś. Lubimy ostre dodawanie gazu i warkot silnika na wysokich obrotach.

Nowe generacje silników benzynowych od początku lat 90. i diesli od przełomu XX i XXI wieku pozwalają jeździć o wiele bardziej elastycznie, na niższych obrotach. Bez żadnej szkody dla silnika można rozpędzać się już od 1500 obr./min. i włączać wyższy bieg najpóźniej po osiągnięciu około 2500 obr./min. (w silniku benzynowym) lub 2000-2200 obr./min. w silniku wysokoprężnym. Jadąc w korku (bez możliwości gwałtownego przyspieszania) można bez krzywdy dla układu napędowego toczyć się przy nieco ponad 1000 obr./min. prawie nie naciskając pedału gazu, na najwyższym możliwym biegu. Tych prostych reguł nie chce jednak sobie przyswoić ogół dzisiejszych kierowców, bo... nie lubimy jeździć bez gazu.

3.9. Przekonaj się, jakie to łatwe

Z 5-letniej praktyki instruktorskiej w poznańskiej Szkole Auto, gdzie przeszkoliłem około 1500 osób w ekojeździe wynika, że oszczędność na paliwie, w drugiej rundzie nazywanej „testem korzyści”, wynosi 15-25%, a czas przejazdu na miejsko-podmiejskiej trasie około 10-12 km w porównywalnych warunkach drogowych ulega skróceniu o dwie, trzy minuty i średnia prędkość rośnie! Uczestnicy szkoleń na te wyniki reagują z niedowierzaniem, ale przecież sami je uzyskali i to bez nadzwyczajnego wysiłku. Z reguły błyskawicznie przekonują się do tego stylu jazdy. Natomiast jak sobie radzą potem – w trakcie samodzielnej walki ze starymi nawykami i na ile trwałe pozostaną nowe umiejętności – rzadko mamy okazję sprawdzić. (To pole do popisu dla e-learningowych form

kontynuowania eko-edukacji.)

Z doświadczeń „reedukacyjnych” na praktycznie wszystkich polach ludzkich (i zwierzęcych) umiejętności wynika, że aby korzyść z nauki była trwała i wyraźnie widoczna, celowe są szkolenia przypominająco-utrwalające.

ZIELONY LISTEK

czyli czego boją się przyszli kierowcy?

Andrzej Kozłowski - Kielce



Zrodzona w bólach i wielokrotnie poprawiana jeszcze przed wejściem w życie ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stała się na początku 2013 roku naszą codziennością. Ustawodawca szereg uregulowań odsunął jednak w czasie i to o całe pięć lat bo do 4 stycznia 2016 roku. Ten dzień zbliża się wielkimi

krokami. Cóż takiego zmieni się na początku 2016 roku?

Największe zmiany dotyczą osób uzyskujących prawo jazdy kategorii B po raz pierwszy. Od tego dnia zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. B wspomnianej ustawy takie prawo jazdy wydawane będzie na okres próbny wynoszący dwa lata (art.91).

Podczas okresu próbnego młody kierowca jest obowiązany do odbycia między czwartym a ósmym miesiącem od otrzymania prawa jazdy dwóch szkoleń. Jedno z nich - doksztalające w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzać będą WORDy zaś drugie - praktyczne w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym – ośrodki doskonalenia techniki jazdy (ODTJ). Zaświadczenia o ukończeniu szkoleń należy przedłożyć staroście przed upływem ósmego miesiąca od dnia otrzymania prawa jazdy pod rygorem zatrzymania prawa jazdy.

Szkolenia te przewidziano jako krótkie zajęcia trwające w sumie tylko trzy godziny. Dwugodzinne w WORDzie obejmować będzie czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego, problematykę zdarzeń drogowych oraz kierowania pojazdem w ruchu drogowym w aspekcie psychologicznym. Jego koszt nie może przekroczyć 200 zł. Jednogodzinne zajęcia w ODTJ to szkolenie praktyczne obejmujące zagrożenia w ruchu drogowym ze szczególnym naciskiem na niebezpieczeństwa wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości oraz formowanie postawy defensywnej u młodego kierowcy.

Przez pierwsze osiem miesięcy okresu próbnego świeżo upieczony kierowca prowadzić może wyłącznie pojazdy samochodowe oznakowane z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego.

W tym samym czasie będą go obowiązywać także zakazy przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza nim oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej. Nie będzie mógł także podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy kategorii B ani wykonywać działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem tej kategorii. Ten zakaz zawodowego kierowania nie dotyczy osób, które uzyskały kwalifikację wstępną zgodnie z ustawą o transporcie drogowym.

Okres próbny stosuje się także do osób, które uzyskały prawo jazdy kategorii B za granicą jeśli wydanie polskiego prawa jazdy nastąpiło w okresie krótszym niż 2 lata od dnia wydania zagranicznego prawa jazdy.

W przypadku jeśli młody kierowca popełni w trakcie jego trwania kierowca dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – starosta przedłuży mu ten okres o kolejne dwa lata (art.92). Skieruje go również na kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informację o wykroczeniach starosta uzyska od administratora centralnej ewidencji kierowców. Popełnienie wspomnianych wykroczeń zostanie przez niego „nagrodzone” także skierowaniem na badania psychologiczne (art. 82). W przypadku popełnienia w okresie próbnym trzech wykroczeń lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji starosta cofnie młodemu kierowcy prawo jazdy bez możliwości jego przywrócenia.

Jak widać zmiany nie będą w jakiś drastyczny sposób wpływać na tych młodych kierowców, którzy będą przestrzegać obowiązującego na drogach porządku. A tytułowy „zielony listek”? Sam pamiętam, że z dumą nalepiałem go na szybach pocziwej Syrenki i wcale nie wstydziłem się go. Wiele lat temu mogłem dzięki temu liczyć na odrobinę wyrozumiałości ze strony starszych wiekiem i stażem kolegów i koleżanek „za kółkiem”. Więcej obaw związanych z nowymi przepisami powinni mieć starostowie bo przybędzie im pracy oraz ci, dla których kodeks drogowy nie jest na drodze najważniejszy.

Sposób postępowania z osobami naruszającymi przepisy o ruchu drogowym ulegnie istotnym zmianom. Tak jak dotychczas zbierać będą punkty, przy czym w przypadku jednoczesnego popełnienia kilku naruszeń punkty sumuje się, ale jeśli suma przekroczy 10 – kierowca otrzyma 10 punktów. Informacje o naruszeniach trafiać będą do centralnej ewidencji kierowców. Tak jak dotychczas kasowane będą po roku

ZIELONY LISTEK

(z wyjątkiem okresu próbnego). Nie będzie jednak możliwości co pół roku zmniejszenia ilości punktów o sześć poprzez uczestnictwo w kilkugodzinnym szkoleniu w WORDzie.

Po przekroczeniu 24 punktów kierowcę czekają „nagrody”. Wśród nich mamy decyzję o skierowaniu na badania psychologiczne, kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego - pod rygorem zatrzymania prawa jazdy. Zauważmy, że nie ma już obowiązku poddanie się egzaminowi.

Wspomniany kurs reedukacyjny ma być jednak o wiele bardziej dokuczliwy dla „łowców punktów” niż dotychczasowe szkolenie. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 27 czerwca 2013 roku Dz. U. poz. 894) ma on kosztować 500 zł i obejmować 28 godzin „lekcyjnych” co w praktyce oznacza cztery dni zajęć.

Dla kierowców, którzy ponownie przekroczą liczby 24 punkty w okresie 5 lat od skierowania na kurs reedukacyjny – „nagrodą” będzie o cofnięcie uprawnienia do kierowania pojazdami bez możliwości jego przywrócenia. Jego ponowne uzyskanie możliwe będzie po ponownym przejściu badań, szkoleń i egzaminów. Uchylone zostają dotychczasowe uregulowania „punktowe” wynikające z prawa o ruchu drogowym

Kolejna nowość to powstanie centralnej ewidencji kierowców. Oprócz dotychczasowych funkcji ewidencji danych o uprawnieniach kierowców ma ona ponadto ewidencjonować wykroczenia drogowe.

W jej zasobach znajdą się informacje o zatrzymaniach i cofnięciach uprawnień, skierowaniach na badania i kursy reedukacyjne, okresie próbnym i jego przedłużeniu. Utrzymywać ją będą kierowcy uiszczając tzw. opłatę ewidencyjną od poszczególnych czynności administracyjnych.

Z centralnej ewidencji popłynąć mają do starosty informacje o przekroczeniu 24 punktów w celu skierowania na kurs reedukacyjny i na badanie psychologiczne i o ponownym ich przekroczeniu – w celu cofnięcia prawa jazdy.

Jej administrator ma przekazywać informacje o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnionych w okresie pierwszych dwóch lat przez kierowców, którzy ukończyli kurs w danym ośrodku szkolenia nadzorującemu go staroście. Ten po ich analizie statystycznej podejmie dodatkową kontrolę ośrodka (art. 44).

Podobna informacja w odniesieniu do poszczególnych WORD-ów trafi na biurko marszałka województwa – do wykorzystania w ramach sprawowanego nadzoru

nad egzaminowaniem (art. 67).

Ustawodawca przewidział też szarą rzeczywistość. Oto wymieniając prawo jazdy starosta musi sprawdzić zgodność danych zawartych w dokumencie z danymi znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców zaś stosowni ministrowie wydać mają rozporządzenie w którym określą między innymi sposób postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności dokumentu prawa jazdy i danymi z centralnej ewidencji kierowców.

Nie dało się nowych uregulowań wypróbować wcześniej w laboratorium na myskach. Mam nadzieję, centralna ewidencja będąca podstawą nowych przepisów ruszy w terminie i że wszystkie uregulowania pozytywnie wpłyną na to na czym zależy chyba wszystkim – na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

OPINIA RADCY PRAWNEGO W SPRAWIE WAŻNOŚCI DOWODÓW OSOBISTYCH

tekst udostępnił E. Woźniakowski

Piotrków Tryb. 31 maj 2015 r.

Opinia prawna

W przedmiocie : dopuszczenia do egzaminu osoby okazującej się zniszczonym lub nieważnym dowodem osobistym

Na podstawie :

- Rozporządzenia MTBiGM z dnia 13 lipca 2012 r 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 r poz. 995 ze zm.)
- Ustawy z dnia 6 sierpnia 2010 r o dowodach osobistych (Dz.U. z 2010 r Nr 161 poz. 1131 ze zm.)

Analiza :

Zgodnie z § 12 ust. 1 w/cyt. Rozporządzenia osoba egzaminowana może przystąpić do egzaminu państwowego, jeżeli okaże jeden z dokumentów potwierdzających jej tożsamość:

- a) dowód osobisty,
- b) kartę pobytu,
- c) paszport;

Kwestia dopuszczenia do czynności w oparciu o nieważny dowód osobisty pojawiła się w szczególności w 2011 r, w związku ze zbliżającymi się wyborami. Zespół prawny Krajowego Biura Wyborczego zajął stanowisko, iż „dowód

OPINIA W SPRAWIE DOWODÓW

nieważny uznany zostanie za dokument umożliwiający stwierdzenie tożsamości wyborcy”. PKW jednak nie wydało w tej sprawie oficjalnego komunikatu, co może świadczyć, że skład PKW nie do końca był przekonany o słuszności stanowiska.

W tym zakresie wypowiedzieli się również konstytucjoniści. Ich zdania były podzielone.

Ryszard Piotrowski, konstytucjonalista stwierdził, że „przepisy mówią wyraźnie, że chodzi o dokument umożliwiający stwierdzenie tożsamości. A dowód osobisty, nawet gdy utraci ważność pozostaje dokumentem, który na to pozwala”. Stanowisko Piotrowskiego, w mojej ocenie, wynika z ostrożności interpretowania prawa, które wyłączyłoby jakąś grupę z udziału w wyborach - co ew. mogłoby skutkować nieważnością wyborów. Co zresztą sam konstytucjonalista podkreśla

Odmienne stanowisko zajął m.in. Piotr Winczorek prof. z Uniwersytetu Warszawskiego.

Kategorycznie stwierdza, iż „jeśli dokument traci ważność, nie można się nim posługiwać”.

Jak z powyższego wynika, zagadnienie nie jest tak jednoznaczne, a ocena słuszności identyfikacji na podstawie nieważnych lub zniszczonych dokumentów wzbudza szereg kontrowersji.

W świetle art. 4 ustawy o dowodach osobistych - dowód osobisty jest dokumentem stwierdzającym tożsamość osoby (dokument urzędowy).

Zatem jego rolą jest potwierdzenie, że osoba przedkładająca dowód jest tą osobą, która w nim została oznaczona. Jest to o tyle istotne, w analizowanym przypadku, że dopuszczenie do egzaminu osoby innej skutkuje nieważnością tego egzaminu.

Czy pracownik WORD jest osobą właściwą, która może w sposób wnikliwy i kompetentny może ocenić np. stan uszkodzenia dokumentu i stwierdzić, jaki poziom uszkodzenia dowodu daje możliwość identyfikacji, a jaki nie. Czy w takiej sytuacji należałoby przeprowadzić postępowanie

OPINIA W SPRAWIE DOWODÓW

wyjaśniające. Przepisy nie dają podstaw do wszczęcia i weryfikacji danych osobowych osób zdających. Należałoby zatem przeprowadzić, gdzieś granice takiej swobody oceny dowodu dokumentu uszkodzonego. Jednak nie jest to możliwe. Bo czy przełamanie na pół dowodu osobistego jest równoważne z jego częściowym spalaniem nadpaleniem. Nie. A zatem brak takich możliwości daje swobodę oceny przez osoby nieprzygotowane do oceny wartości dowodowej dokumentu - co skutkuje brakiem wiarygodności.

Również kwestia ważności pozostaje zagadnieniem kontrowersyjnym.

Dowód osobisty jako dokument zostaje w trakcie przedłożenia przed egzaminem wprowadzony do obrotu, przez co należy rozumieć posłużeniem się tym dokumentem, rozumiane jako jego przedłożenie władzy, osobie fizycznej lub prawnej, dla wykazania wynikających z dokumentu swoich praw, istnienia stosunku prawnego lub okoliczności mającej znaczenie prawne, w tym przypadku praw do przystąpienia do egzaminu

Należy jednak zauważyć, iż prawidłowe funkcjonowanie obrotu prawnego wymaga jego sprawności i bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo obrotu prawnego oznacza konieczność zapewnienia mu pewności i wiarygodności poprzez dbałość o zaufanie do dokumentu, jako formalnego sposobu stwierdzenia istnienia prawa, stosunku prawnego lub okoliczności mogącej mieć znaczenie prawne. (Wyrok z dnia 3 czerwca 1996 r., II KKN 24/96, Prokuratura i Prawo Orzecznictwo 1997, nr 2, poz. 5).

W przypadku jeżeli on budzi wątpliwości albo został wycofany, poprzez utratę ważności, nie daje on gwarancji bezpieczeństwa i poprawności.

Należy ponadto zauważyć, iż zgodnie z art. 79 o dowodach osobistych ten kto uchyla się od obowiązku posiadania lub wymiany dowodu osobistego, podlega karze ograniczenia wolności albo karze grzywny.

Jest to wykroczenie, a nie można uznać, iż posiadanie dowodu osobistego nieważnego, uchyla karalność, w tym zakresie.

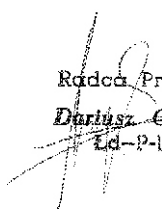
W tym kontekście uznawanie dowodów osobistych z wadą nieważności byłoby akceptacją naganego, karalnego zachowania (wykroczenia), co nie

OPINIA W SPRAWIE DOWODÓW

może być akceptowalne w państwie prawa.

Odmienne stanowisko musiałoby znaleźć swoje potwierdzenie albo w przepisach ustawowych, albo w przyjętym orzecznictwie. Dowolność interpretacji musi zatem ulec ograniczeniu przy uwzględnieniu celu i charakteru unormowania instytucji dowodów osobistych jako dokumentów potwierdzających tożsamość.

Uwzględniając powyższe uważam, iż na podstawie zniszczonego uszkodzonego lub nieważnego dowodu osobistego nie można dopuścić osoby do egzaminowania (przy zastrzeżeniu, iż nieznaczne uszkodzenie nie eliminuje możliwości potwierdzenia tożsamości)


Rada Prawnicy
Dariusz Olczyk
Ld-2-188

EKOJAZDA

W PRAKTYCE EGZAMINACYJNEJ

Dariusz Chyćko



Mam zaszczyt zapowiedzieć Koleżankom i Kolegom opublikowanie w połowie grudnia instruktażu filmowego pt. „Ekojazda w praktyce egzaminacyjnej” – to pierwszy taki instruktaż z cyklu „Okiem egzaminatora”. Zawiera materiały szkoleniowe, których odbiorcami są przede wszystkim kandydaci na kierowców, ale też instruktorzy i egzaminatorzy.

To praktyczne spojrzenie na zagadnienie ekorejdy jako zadania egzaminacyjne ma przybliżyć wszystkim zainteresowanym

technikę jazdy związanej z wykonywaniem tych elementów w ruchu drogowym. Ukazują różne sytuacje w trakcie prowadzenia pojazdu, w których są stosowane zasady ekorejdy tak pod względem ich poprawnego wykonania jak też i błędów.

Instruktaż ma stanowić bazę materiałową dla wszystkich wykładowców w ośrodkach szkolenia kierowców jak też tych, którzy prowadzą wykłady dla nowych i obecnych instruktorów i egzaminatorów.

Materiał podzielony jest na praktyczne przykłady filmowe, które mogą stanowić materiał całościowo prezentowany lub wybiórczo, w zależności od potrzeb. Będzie to doskonałe uzupełnienie treści wykładów i wszelkich prezentacji materiałów związanych z ekorejdy.

Prace nad tym materiałem trwały osiem miesięcy. To była ciężka praca poczynając od pisania pierwszych scenariuszy, skończywszy na opracowaniach z wykorzystaniem specjalistycznego oprogramowania. Dla jednej osoby będącej jednocześnie scenarzystą, reżyserem, montażystą, dubbingowcem i grafikiem było to spore wyzwanie. Było jednak warto.

Instruktaż w formie pakietu płyt DVD lub BD będzie dostępny dla zainteresowanych OSK, WORD-ów i innych instytucji w grudniu br. Informacji proszę poszukiwać na stronach:

www.kse-egzaminator.pl lub www.okiemegzaminatora.pl

W ramach propagowania poprawnych technik jazdy w zakresie ekojazdy i propozycji organizowania szkoleń instruktorów nauki jazdy przez egzaminatorów zrzeszonych w Stowarzyszeniu chciałbym zaproponować moje uczestnictwo w takich spotkaniach i poprowadzenie zajęć w oparciu o przygotowany instruktaż.

Dziękuję Panu Henrykowi Radomskiemu – Prezesowi RG KSE oraz Dyrektorowi WORD Lublin – Panu Ryszardowi Pasikowskiemu za pomoc przy realizacji instruktażu.

Dariusz Chyćko
autor instruktażu

Z uwagą przeczytałem to, co powiedział pan dr Żuraw w ostatnim numerze PRAWA DROGOWEGO @ NEWS o, tak zwanej, opłacie stałej za uczestnictwo w kursie kandydatów na kierowców. Została tam zawarta pełna analiza zagadnienia. Osobiście jestem przeciwny słowom “konkurencja” i “branża” w dziedzinie działalności oświatowej, a przecież taką działalnością jest kształcenie kierowców. Raczej powinny tu mieć zastosowanie słowa “znanstwo dziedziny” i “rzetelność”. W odległej przeszłości odwiedziłem w Dreźnie prywatną wówczas szkołę kierowców, której właścicielem był pan Horst von Beulwitz. Z dumą oprowadzał po wszystkich zakątkach starannie zorganizowanej, niewielkiej zresztą, szkoły by na końcu pokazać wykres zdających po raz pierwszy, który wskazywał prawie zawsze 100%. Tłumaczył to tak, że rzetelnie przygotowany kandydat musi zdać, z wyjątkiem przypadków niedyspozycji psychicznej, czy czegoś w tym rodzaju. Egzamin państwowy stanowił dla niego tylko formalne potwierdzenie stanu przygotowania kandydata. Na tym tle przerażenie musi wywoływać informacja o tym, że u nas, na niektórych obszarach, tzw. zdawalność po raz pierwszy zniża się często do 40%. Przyczynę tego stanu upatruję głównie w tym, że program egzaminacyjny jest nijaki, zawieszony w próżni.

Co do rozważanej opłaty wyrażam pogląd, że powinna być ustalona stała opłata złożona z dwóch składników: pierwszy, to opłata za naukę w salach zajęć, prowadzoną z zastosowaniem różnych metod, bez posługiwania się samochodem w ruchu. Opłata ta powinna stanowić wpis na listę uczniów-kandydatów na kierowców, coś w rodzaju czesnego. Drugi składnik to opłata za jedną godzinę nauki prowadzonej metodą ćwiczeń z zastosowaniem samochodu (pojazdu) w ruchu. Opłata ta powinna być skalkulowana na podstawowe rodzaje pojazdów (motocykl, samochód osobowy, samochód ciężarowy i autobus) i być wnoszona sukcesywnie, przed rozpoczęciem z kandydatem ćwiczeń. Liczba godzin ćwiczeń z zastosowaniem samochodu (pojazdu) w ruchu nie może być w programie nauczania określona. Wyznacznikiem zakończenia ćwiczeń z zastosowaniem samochodu (pojazdu) w ruchu powinno być nie wyczerpanie jakiegoś limitu godzin, lecz osiągnięcie poziomu przygotowania kandydata, zakreślonego w sylwetce absolwenta. Musimy zgodzić się z tym, że zróżnicowanie kandydatów pod względem

FINANSOWANIE OŚRODKÓW SZKOLENIA

uzdolnień i stopnia już posiadanej przez nich wiedzy składającej się na sztukę kierowania pojazdem jest ogromne. Będą więc przypadki, że jeden opanuje założoną programem sprawność we władaniu pojazdem już po kilku godzinach ćwiczeń, a dla innego trzeba przeznaczyć nawet kilkadziesiąt godzin. I jest to zjawisko normalne.

Musimy przy tym zdać sobie sprawę z faktu, że społeczeństwo nasze, zwłaszcza w małych miasteczkach i środowiskach wiejskich żyje skromnie, żeby nie powiedzieć biednie. Tam młodzież też marzy o posiadaniu prawa jazdy, a może i pojazdu samochodowego. Często jest to warunkiem zdobycia jakiegokolwiek zatrudnienia. Tam miejscowa szkoła kierowców powinna się porozumieć z miejscowym samorządem w kwestii uczestnictwa tego organu w finansowaniu kosztów kształcenia młodych ludzi w tym kierunku, co może sprzyjać likwidacji bezrobocia. Natomiast należy wykluczyć uszczuplanie liczby godzin nauki kierowania (zwalnianie z zakupu kolejnych godzin wskazanych przez nauczyciela-instruktora) dlatego tylko, że kandydat nie jest zamożny. Także należy wykluczyć fakt skłaniania kandydata do wykupu kolejnych godzin ćwiczeń, jeśli już opanował on sztukę kierowania pojazdem na wymaganym poziomie.

Jest tu okazja by powrócić do sprawy apelu, jaki kilka tygodni temu panowie Czapski i jego holenderski kolega zamieścili na łamach PD@N "o zdefiniowanie Centrum", które powinno pokierować sprawami bezpieczeństwa ruchu drogowego i szeroko rozumianej edukacji komunikacyjnej. Skwitowałem ten apel stwierdzeniem, że wreszcie ktoś uderzył, choć bardzo delikatnie, w stół i pobudza do działania. Ten rozsądny i przemyślany apel trafił jednak w próżnię. Oto, jak gdyby w odpowiedzi na ten apel, powołano pełnomocnika Premiera do tych spraw, oczywiście w randze wiceministra. Autorzy apelu oczekiwali, że to niezmiernie ważne zadanie powierzone będzie człowiekowi o znacznie skromniejszej randze, lecz posiadającemu wymagane kwalifikacje. Tak więc, do dziesiątków istniejących różnych organizacji, które mają w swej nazwie "bezpieczeństwo ruchu drogowego" doszła nowa, która nic nie znaczy i niczego sensownego nie uczyni. Co więc jest nam potrzebne ażeby kształcenie kierowców postawić na nogach głową do góry? Myślę, że niewiele.

Potrzebny jest program nauczania kandydatów na poszczególne kategorie uprawnień i program metodycznego przygotowania kadry nauczającej.

FINANSOWANIE OŚRODKÓW SZKOLENIA

Warunkiem rzetelnego przygotowywania kandydatów na kierowców jest także rzetelny i obiektywny egzamin państwowy. Zatem potrzebny jest program egzaminowania oraz program doboru, selekcji i kształcenia kandydatów na egzaminatorów.

Kolosalną rolę w tym dziele mogą odegrać Stowarzyszenie Szkół Kierowców i Stowarzyszenie Egzaminatorów. Są tam ludzie. Którzy wiedzą dokładnie, jak tę ważną dziedzinę można uzdrowić i osiągnąć poziom zbliżony do europejskiego. Dotąd nie słyszało się ażeby tych ludzi wykorzystywano w celu należytego uregulowania tej ważnej dziedziny. Natomiast konia z rządem temu, kto powie, jaki związek z edukacją komunikacyjną ma Państwowa Wytwórnia Papierów Wartościowych, której powierzono opracowanie programu egzaminacyjnego. Jest ten program utrzymywany w tajemnicy, choć "na mieście" mówi się, że nie jest on wart przysłowiowego funta kłaków. I to, być może, skłania autorów (i ich mocodawców) do otoczenia go tajemnicą.

Jan Zasel

Link do źródła:

PRAWO DROGOWE @ NEWS - Wyszukiwarka: JAN ZASEL

INTEGRACJA ŚRODOWISK

Dariusz Chyćko



Doskonale wiemy, że nasze środowisko należy do kręgu środowisk związanych z kształceniem nowych kierowców i że te środowiska są od siebie zależne. Wynika to stąd, że wyniki naszej pracy jako egzaminatorzy są w dużej mierze uzależnione od jakości i poziomu kształcenia w ośrodkach szkolenia kierowców. Osoby dobrze przygotowane zdają egzaminy za pierwszym czy drugim razem. Pozostałe borykają się z wielorakimi problemami podczas egzaminu i z pewnością to nie stres jest głównym powodem niepowodzeń.

Mimo tych zależności, środowiska ośrodków egzaminowania i ośrodków szkolenia w skali kraju współpracują ze sobą w znikomym stopniu. Taki stan trwa już od wielu lat i związany jest między innymi ze stereotypowym myśleniem osób decyzyjnych, obawami przed podejrzeniami o korupcję, czy brak wiary w porozumienie między nami. A przecież instruktorzy potrzebują wiedzy na temat egzaminów, wspólnej analizy zdarzeń, szkoleń, czy nawet prostych ustaleń w sprawach stricte egzaminacyjnych, ale nie objętych przepisami. Egzaminatorzy muszą wiedzieć, czy ich sposób egzaminowania, podejście do klienta jest dobrze postrzegane przez petenta, czy też należałoby dokonać pewnych korekt. Niepotrzebne są nam skargi na przebieg egzaminu, bardzo zła opinia o nas samych, o której dowiadujemy się czy to przypadkiem, czy to poprzez skargi lub z portali społecznościowych. Trzeba wreszcie zburzyć te mury między nami i rozpocząć dialog z obopólną korzyścią. Ci, którzy tego nie rozumieją, powinni kończyć współpracę z WORD-ami i ośrodkami szkolenia.

Taka współpraca, chociaż jeszcze sporadyczna, odnosi wymierne korzyści. Przykładem może być WORD warszawski i systematyczne spotkania z instruktorami, przedstawicielami federacji czy PIGOS. Trzeba brać przykład z osiągnięć tych jednostek i próbować zmieniać swoje nastawienie do tych zagadnień.

Wychodzą z tego założenia postanowiliśmy w Lublinie podjąć się organizacji cyklicznych spotkań z instruktorami w ramach wspólnej wymiany

INTEGRACJA ŚRODOWISK

doświadczeń. W załączniku zamieszczam pismo do dyrektora naszego ośrodka egzaminowania, które to zainicjowało pierwsze takie spotkanie informacyjno-szkoleniowe. Spotkało się ono z przychylnością Pana Dyrektora. Co więcej, podczas spotkania z egzaminatorami zapewnił, że będzie wspierał taką inicjatywę, które otwiera nowy rozdział w stosunkach między środowiskami.

To pierwsze spotkanie okazało się dużym sukcesem KSE o/Lublin. Na potwierdzenie tych słów załączam do artykułu podziękowanie, jakie wpłynęło do WORD-u na biurko Dyrektora.

Zachęcam wszystkich Prezesów oddziałów do działania na rzecz integracji zawodowej naszych środowisk. To z pewnością przełoży się na polepszenie nadszarpniętej reputacji naszego zawodu i być może stanowić będzie podwaliny do nowego, nowoczesnego spojrzenia na system egzaminacyjny bez względu na jego formalne wady i uchybienia.



**KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW
KIEROWCÓW I KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW**

Oddział w Lublinie

Lublin 2015-09-15

Pan
Ryszard Pasikowski
Dyrektor WORD Lublin

Zwracamy się z uprzejmą prośbą do Pana Dyrektora o wyrażenie zgody na organizację spotkania informacyjno-szkoleniowego dla instruktorów ośrodków szkolenia kandydatów na kierowców z terenu Lublina i okolic w siedzibie WORD Lublin w dniu 17 października 2015 r w godzinach 10.00 do 13.00.

Spotkanie to byłoby pierwszym z cyklu „Zadania egzaminacyjne a system szkolenia” i mogłyby się odbywać co kwartał. Celem takich spotkań byłoby kształtowanie wspólnie przyjętych zasad z zakresu przepisów ruchu drogowego stanowiących podstawę właściwego szkolenia kandydatów a jednocześnie podnoszenia kompetencji merytorycznych osób wykonujących zawód instruktora.

Zawiłości przepisów prawa oraz często zmieniające się wytyczne dotyczące egzaminowania kandydatów na kierowców wymagają płaszczyzny porozumienia między ośrodkami szkolenia a ośrodkiem egzaminowania.

Celem nadrzędnym jest dobrze wyszkolony i przygotowany do

INTEGRACJA ŚRODOWISK

samodzielnego prowadzenia pojazdu młody kierowca.

Podobne szkolenia od kilku lat prowadzone są z powodzeniem między innymi w Warszawie. Efektem takich spotkań jest przede wszystkim spójność przepisów prawa oraz dużo większa wyrozumiałość i empatia w środowisku szkoleniowym i egzaminacyjnym.

Tego typu spotkania to również możliwość pozytywnej prezentacji ośrodka egzaminowania jako miejsca, gdzie osoby zdające będą mogły w pełni zaprezentować swoje umiejętności i spotkają się z rzeczową, fachową i obiektywną oceną pracowników WORD Lublin.

Od uczestników spotkań będą pobierane symboliczne opłaty na rzecz Stowarzyszenia, głównie przeznaczone na poczęstunek oraz materiały biurowe, stąd też wnosimy o nieodpłatne udostępnienie auli w proponowanym terminie.

Jednocześnie informujemy, że szkolenia będą prowadziły 2 lub 3 osoby - egzaminatorzy nieodpłatnie.

Z poważaniem,
Prezes KSE o/Lublin
Grzegorz Szczerepa

Idąc dalej, udało nam się zorganizować spotkanie z przedstawicielami Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie. Kilka słów o tym spotkaniu znajdziecie w załączonym do tego artykułu sprawozdaniu.

Poniżej znajdziecie sprawozdanie ze spotkania,
jakie miało miejsce w Warszawie.

Sprawozdanie

ze spotkania przedstawicieli RG KSE z członkami rady Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców w Piastowie k/Warszawy w dniu 2015-11-14.

Z inicjatywy Henryka Radomskiego oraz Dariusza Chyćko w sobotę 14 listopada doszło do spotkania z przedstawicielami władz Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców w ich siedzibie w Piastowie. Mając na uwadze rozszerzanie współpracy ze środowiskami związanymi z procesem kształcenia młodych kierowców wystosowaliśmy wniosek do PIGOSK i otrzymaliśmy zaproszenie.

INTEGRACJA ŚRODOWISK

Spotkaliśmy się z Prezesem PIGOSK Krzysztofem Szymańskim, Wiceprezesem Markiem Gawrońskim oraz Sekretarzem Zarządu Wojciechem Górą. Z naszej strony uczestniczył w spotkaniu Tomek Dziuganowski oraz zaproszony gość z Poznania – Pan Tomasz Talarczyk – egzaminator, publicysta, znawca tematu związanego z ekojazdą.

Wymieniliśmy poglądy dotyczące przede wszystkim problemów jakie mają miejsce w procesie kształcenia, a związane są z przepisami ustawy i rozporządzeń obowiązujących nasze grupy zawodowe. Zwróciliśmy przede wszystkim uwagę na różnice interpretacyjne przepisów i stosowanie ich w praktyce przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz ośrodki szkolenia z nimi związane. Doszliśmy do wniosku, że najwyższy czas zacząć prace zmierzające do unifikacji obowiązujących przepisów, wymagań względem kandydatów oraz kryteriów oceny. Wszelkie działania zmierzające do realizacji tego celu będą z korzyścią dla instruktorów, egzaminatorów i kandydatów.

Trzeba wykorzystać wszelkie środki i metody by nasze środowiska zbliżyć do siebie, by przekonać osoby decyzyjne, że wyłącznie współpraca między takimi organizacjami jak stowarzyszenia, federacje i izby zrzeszające ludzi odpowiedzialnych za prawidłowy proces kształcenia nowych kierowców, by umożliwiały budowanie dobrych, rzetelnych relacji, by umożliwiały wymianę informacji i budowały zaufanie do siebie nawzajem. Definitywnie należy skończyć ze stereotypami poglądów i nieuzasadnionych pretensji.

Jednym z takich sposobów jest zaproponowana współpraca przez Pana Chyćko przy tworzeniu specjalistycznych materiałów dydaktycznych z zakresu egzaminu państwowego na prawo jazdy. Taki materiał zaprezentował przed zgromadzonym forum z prośbą o ocenę merytoryczną i praktyczną treści zawartych w instruktażu. To jedna z pierwszych prób unifikacji kryteriów oceny zadań egzaminacyjnych w wybranym zakresie.

Prezentowany instruktaż z cyklu „Okiem egzaminatora” pt. „Ekojazda w praktyce egzaminacyjnej” jest próbą przekazania środowiskom związanych ze szkoleniem kandydatów na kierowców narzędzia wspomagającego ten proces, a jednocześnie ukierunkowanie na sposób realizacji zadań akceptowalny przez wszystkie jednostki odpowiedzialne za ten proces.

Dyskusja nad prezentowanym materiałem była bardzo merytoryczna, poparta dużym doświadczeniem uczestników spotkania. Po naniesieniu kilku

INTEGRACJA ŚRODOWISK

poprawek materiał ten być może uzyska rekomendacje PIGOSK oraz KSE i będzie dostępny dla wszystkich zainteresowanych. Informacji na ten temat szukajcie na stronie www.kse-egzaminator.pl.

Mam nadzieję, że współpraca między naszymi organizacjami będzie się rozwijała i przekładała na jakość oferowanych usług tak w procesie szkolenia jak i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Oto podziękowanie od właścicieli ośrodka szkolenia, którzy uczestniczyli w spotkaniu szkoleniowym zorganizowanym przez KSE o/Lublin w październiku br.:

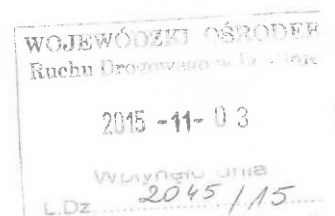
podziękowania

Temat: podziękowania

Nadawca: <jazda@capitalnajazda.pl>

Data: 2015-11-03 08:45

Adresat: "WORD Lublin" <word@word.lublin.pl>



OSK CAPITAL, składa serdeczne podziękowania dyrekcji WORD w Lublinie za umożliwienie zorganizowania przez Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów oddział w Lublinie spotkania informacyjno-szkoleniowego dla Ośrodków Szkolenia Kierowców w dniu 17 października 2015 oraz możliwość uczestnictwa w nim pracowników naszej szkoły. Spotkania takie są bardzo potrzebne i konieczne w dobie częstych zmian przepisów. Wskazówki i spostrzeżenia egzaminatorów o popełnianych błędach w procesie szkolenia z pewnością pozwolą podnieść jakość świadczonych przez nas usług, jak również na bieżąco informować naszych klientów o nadchodzących zmianach. Przybliżają również do siebie obydwie środowiska tzn. kadry egzaminacyjnej i instruktorskiej co również jest bardzo ważne. Mamy nadzieję na kolejne spotkania, przynajmniej kilka razy w roku. Z poważaniem Katarzyna Lewandowska- Szypulska

KOMISJA PRZY KSE O/LUBLIN

DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIANYCH

Dariusz Chyćko



W 2013 roku w WORD Lublin na wniosek Prezesa KSE o/Lublin Dyrektor ośrodka egzaminowania powołał komisję do spraw opiniowania wyników egzaminów wobec których urząd marszałkowski wszczął postępowanie o unieważnienie.

Taka możliwość pojawiła się w związku ze zmianami w przepisach w których to egzaminator wreszcie uzyskał możliwość obrony w przypadku wszczęcia postępowania o unieważnienie wyniku egzaminu państwowego. Jednocześnie dopuszczono organizacje takie jak stowarzyszenia do opiniowania zaskarżanych egzaminów już w trakcie postępowania.

Komisja w składzie 3 osób – egzaminatorów posiadających uprawnienia do egzaminowania w zakresie praktycznie wszystkich kategorii oraz doświadczenie zawodowe co najmniej 3 lata zaczęła zajmować się sprawami kolegów, którzy wyrazili taką chęć.

W zakres obowiązków komisji wchodzi zapoznanie się z dokumentacją egzaminu zaskarżonego do UM, zapoznanie się z materiałem filmowym i wypracowanie opinii w danej sprawie w formie pisemnej. Taka opinia jest dołączana do dokumentacji wszczętego postępowania o unieważnienie.

Z prawnego punktu widzenia, taka opinia nie musi być wzięta pod uwagę przez osoby prowadzące nadzór nad funkcjonowaniem ośrodków egzaminowania. Mogą wydać opinię/uzasadnienie swojej decyzji w oparciu wyłącznie o przesłanki będące w gestii osób rozstrzygających ze strony urzędu.

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

Opinie komisji nie zawsze są na korzyść egzaminatora. W naszej pracy liczy się rzetelność i uczciwość wobec siebie i spraw zawodowych. Jednak gdy rozbieżności interpretacyjne przepisów oraz dostarczone materiały i dokumenty pozwalają na opiniowanie na korzyść egzaminatora, to tak się dzieje.

Innym aspektem włączenia opinii komisji do akt sprawy jest waga tej opinii w oczach sądu, gdy w wyniku sporu sprawa taka ma finał właśnie na wokandzie sądowej. Sąd bardzo chętnie sięga po tego typu opracowania uznając doświadczenie i merytoryczną fachowość osób dokonujących takich ocen, tym bardziej, że reprezentują one stowarzyszenie ogólnopolskie.

Mając na uwadze kilka spraw, które komisja miała wnioskowane do opiniowania, i fakt, że opinia ta przeważała w sprawie odstąpienia od unieważnienia wyniku egzaminu, warto powalczyć w swoim WORDzie o powołanie takiego organu.

Poniżej znajdziecie jedną ze spraw opiniowanych przez komisję.

Opis sprawy:

Na wniosek zainteresowanego egzaminatora otrzymaliśmy pismo z UM o wszczęciu postępowania o unieważnienie egzaminu koledze. Zdarzenie miało miejsce przejściu dla pieszych podczas egzaminu na kat. C. Pracownicy UM kierując się brakiem precyzyjności przepisów, ocenili to zdarzenie na niekorzyść egzaminatora. Czytając naszą opinię z pewnością odnajdziecie sporne elementy, które udało nam się odpowiednio zinterpretować i umotywować.

Oto pełna treść naszej opinii do sprawy:

42

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym szybkie reagowanie.

- Pkt. 28. Wyprzedzanie – przejeżdżanie obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku
- Pkt. 31. Pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyną lub urządzenie do tego przystosowane
- Pkt. 47. Rower – pojazd o szerokości...

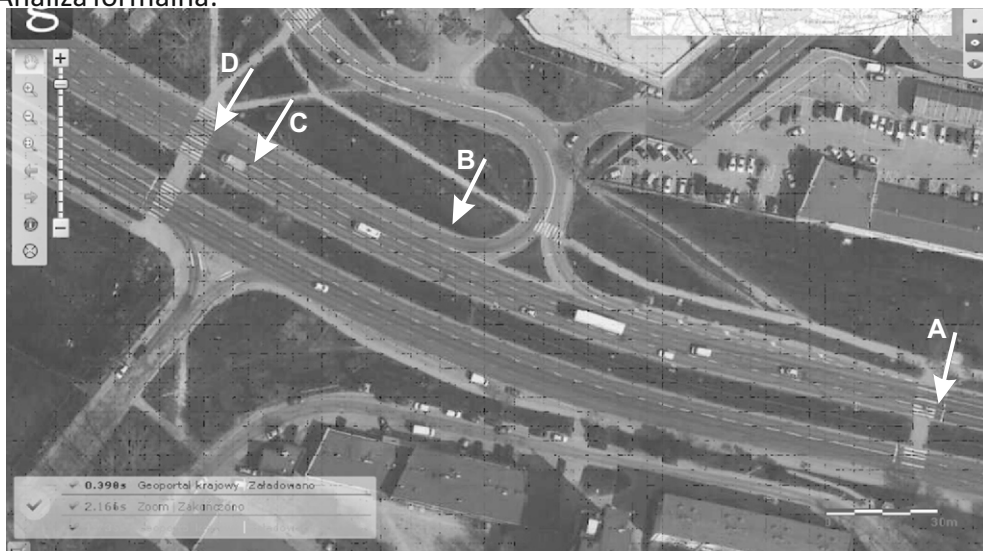
Art. 26 ust. 3 pkt. 1 Ustawy:

- „Kierującemu pojazdem zabrania się wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany”.

Art. 26 ust. 1 : kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

2. Dz.U. Nr 220 poz. 2181 szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych poziomych i warunki ich umieszczania na drogach Załącznik Nr 2 w pkt.1.2 : do miejsc i odcinków niebezpiecznych zalicza się w szczególności: przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów.

Analiza formalna:



Fot.1. Zdjęcie satelitarne ul. Mełgiewskiej.

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

W miejscu, oznaczonym na Fot.1 literą „A”, będącym krawędzią znaku drogowego poziomego P-10 „przejście dla pieszych”, samochód egzaminacyjny znalazł się („na wysokości tego miejsca”) o godz. 15:11:39. Miejsce to jest początkiem pomiaru odległości – odległość 0 m..

W miejscu oznaczonym na Fot.1 literą „B”, znajduje się pionowy znak drogowy B-36 „zakaz zatrzymywania się”. Rowerzysta znalazł się „na wysokości” tego miejsca o godz. 15:11:48. Miejsce to jest odległe od miejsca „A” o 145,5 m. W miejscu oznaczonym na Fot.1 literą „C”, znajduje się początek poziomego znaku drogowego P-2 „linia pojedyncza ciągła” Rowerzysta znalazł się „na wysokości” tego miejsca o godz. 15:11:58. Miejsce to jest odległe od miejsca „A” o 190,5 m.

W miejscu, oznaczonym na Fot.1 literą „D”, będącym krawędzią znaku drogowego poziomego P-10 „przejście dla pieszych”, samochód egzaminacyjny był „na wysokości tego miejsca” o godz. 15:12:02. Miejsce to jest odległe od miejsca A o 211,8 m..

Odległość 211,8 m dzielącą miejsca oznaczone na Fot.1 jako „A” i „D”, samochód egzaminacyjny przejechał w czasie $t = 23$ s.
Prędkość średnia samochodu na tym odcinku drogi to:

$$V_s = \frac{211,8}{23} = 9,2 \text{ m/s} \approx 33,2 \text{ km/h}$$

Odległość $190,5 - 145,5 = 45$ m dzielącą miejsca oznaczone na Fot.1 jako „B” i „C”, rowerzysta przejechał w czasie 10 s.
Prędkość średnia rowerzysty na tym odcinku drogi to:

$$V_R = \frac{45}{10} = 4,5 \text{ m/s} \approx 16,2 \text{ km/h}$$

Na nagraniu przebiegu egzaminu w miejscu, oznaczonym jako „C”, rowerzysta przestał być widoczny na monitorze samochodu egzaminacyjnego. Początek manewru wyprzedzania nastąpił w chwili, w której pojazdy zrównały się ze sobą i były w tej samej odległości od przejścia dla pieszych.

W chwili, w której rowerzysta przestał być widoczny na monitorze, znajdował się „na wysokości” początku linii ciągłej, czyli w odległości 21,25 m od

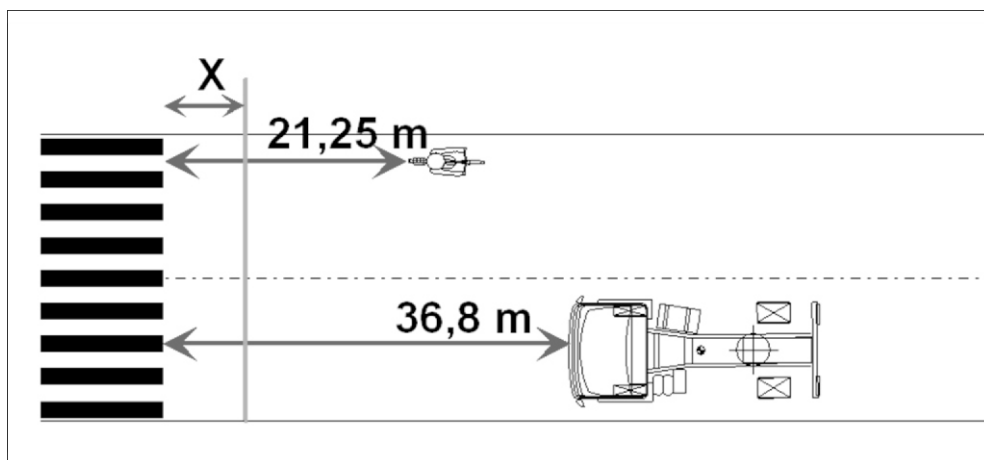
KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

początku przejścia dla pieszych. Było to o godzinie 15:11:58.

Samochód egzaminacyjny dotarł do przejścia dla pieszych o godz. 15:12:02. O godz. 15:11:58 znajdował się on w następującej odległości od przejścia:

$$S_{sp} = 9,2m/s \cdot 4s = 36,8m$$

W tym czasie rowerzysta był na krawędzi ekranu monitora i jednocześnie „na wysokości” początku linii pojedynczej ciągłej, czyli w odległości 21,25 m od przejścia dla pieszych. Pojazdy zrównały się ze sobą w miejscu, odległym o X od przejścia dla pieszych.



Do miejsca wyprzedzania obydwu pojazdy dotarły w tym samym czasie (czas, to odległość, podzielona przez prędkość):

$$t = \frac{S}{V} = \frac{36,8 - X}{9,2} = \frac{21,25 - X}{4,5}$$

$$9,2 \cdot (21,25 - X) = 4,5 \cdot (36,8 - X)$$

$$9,2 \cdot 21,25 - 4,5 \cdot 36,8 = 9,2 \cdot X - 4,5 \cdot X$$

$$29,9 = 4,7 \cdot X$$

$$X = 6,64m$$

Zrównanie się pojazdów ze sobą, czyli rozpoczęcie manewru wyprzedzania miało miejsce w odległości ok. 6,64 m.

Powstaje pytanie, czy jest to odległość bezpośrednia, czy też nie?

Prawo o ruchu drogowym nie określa „bezpośredniej odległości” w jednostkach długości.

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

Zasadność formalna przepisów:

Sens zakazu wyprzedzania bezpośrednio przed i na przejściu dla pieszych związany jest z potencjalnym zachowaniem się pieszych, którzy traktują przejście jako azyl i często nie stosują się do przepisów ruchu drogowego, obowiązujących przy przekraczaniu jezdni. Jeśli pieszy wyłoni się zza pojazdu zbliżającego się do przejścia dla pieszych, np. wchodząc na przejście „blisko” nadjeżdżającego pojazdu, czy też wbiegając na to przejście, to przed zderzeniem z pojazdem jadącym tą samą jezdnią, ma uchronić pieszego zakaz wyprzedzania. Jest to dodatkowy bufor, który ma zadziałać w przypadku postępowania pieszego, niezgodnego z przepisami ruchu drogowego.

Pojazd, który zamierza wyprzedzić inny pojazd przed przejściem dla pieszych, może być początkowo zasłonięty przez pojazd, który jest bliżej przejścia i może być dla pieszego niewidoczny.

Jeśli dojdzie do wyprzedzania przed przejściem dla pieszych, wówczas kryterium bezpieczeństwa tego manewru określa możliwość zatrzymania pojazdu wyprzedzającego przed tym przejściem i uniknięcia zderzenia z pieszym.

Droga zatrzymania samochodu zależna jest od czasu reakcji kierującego oraz czasu, w jakim zadziała układ hamulcowy. Czas reakcji kierującego to ok. 0,8–1 s.

Zbliżając się do przejścia dla pieszych, kierujący jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności, czyli może się spodziewać niebezpieczeństwa.

Zaniżając czas reakcji kierującego do 0,5 s i uwzględniając specyfikę układu hamulcowego samochodu ciężarowego, w rozumieniu czasu uruchamiania jego hamulców, na płaskiej nawierzchni asfaltowej droga niezbędna do zatrzymania takiego pojazdu jadącego z prędkością 9,2 m/s, będzie miała długość:

-długość drogi potrzebnej do zatrzymania pojazdu:

$$S_z = v_0 \cdot (t_r + \frac{t_n}{2}) + \frac{v_0^2}{2 \cdot \mu \cdot g} [m]$$

gdzie:

$S_z [m]$ - długość drogi zatrzymania

$v_0 [m/s]$ - prędkość pojazdu, 9,2[m/s]

t_r - czas reakcji kierującego 0,5 s (zaniżony!)

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

t_n - czas narastania siły hamowania, ok. 0,45 s

μ - współczynnik przyczepności 0,7

g – wartość przyspieszenia ziemskiego $9,81 \frac{m}{s^2}$

$$S_z = 9,2 \cdot \left(0,5 + \frac{0,45}{2}\right) + \frac{9,2^2}{2 \cdot 0,7 \cdot 9,81} = 12,83m$$

Przy przyjęciu standardowego czasu reakcji kierującego, wynoszącego 0,8 s:

$$S_z = 9,2 \cdot \left(0,8 + \frac{0,45}{2}\right) + \frac{9,2^2}{2 \cdot 0,7 \cdot 9,81} = 15,59m$$

W analizowanej sytuacji drogowej nie byłoby możliwości zatrzymania samochodu przed przejściem dla pieszych.

Ograniczenia zastosowanej metody:

Pomiary, dokonane na ul. Mełgiewskiej, były dokonywane wzdłuż prawej krawędzi jezdni (ze względu na zagrożenie, związane z ruchem drogowym). To oznacza, że droga, którą poruszał się samochód egzaminacyjny była nieco dłuższa i tym samym jego prędkość mogła być nieco większa (droga od przejścia dla pieszych, przyjętego jako punkt „0” biegnie lekkim łukiem od skrzyżowania, na którym rowerzysta wjechał na ul. Mełgiewską, droga rowerzysty biegnie odcinkiem prostym). Czas wskazywany przez zegar rejestratora obrazu samochodu egzaminacyjnego jest mierzony z dokładnością 1 s. Wobec braku innych możliwości przyjęto, że prędkość samochodu i rowerzysty była prędkością stałą. Określenie chwili przejazdu roweru obok punktu „B” jest trudne, ze względu na jakość nagrania (mimo spowolnienia prędkości odtwarzania nagrania w chwili odczytu).

Wnioski analizy formalnej:

W naszej ocenie w trakcie egzaminu praktycznego doszło do wyprzedzaniem bezpośrednio przed przejściem dla pieszych i decyzja egzaminatora o przerwaniu egzaminu była słuszna. O takiej interpretacji zdecydowało położenie miejsca, w którym rowerzysta przestał być widoczny na ekranie monitora.

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

Zgodnie z Art. 26 ust 1 osoba egzaminowana powinna zachować szczególną ostrożność, a to oznacza, że powinna ocenić sytuację drogową, uwzględnić rowerzystę i dostosować prędkość jazdy pozwalającą uniknąć wyprzedzania w okolicy przejścia dla pieszych. Zadaniem kierowcy jest ocena sytuacji drogowej, podjęcie decyzji dotyczącej wykonania manewru i wykonanie tej decyzji w oparciu o istniejące przepisy ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Na etapie oceny sytuacji w ruchu drogowym kandydat popełnia błąd dotyczący miejsca zdarzenia, uczestników zdarzenia, sygnalizacji znakami pionowymi i poziomymi co doprowadza do złamania przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zadaniem egzaminatora jest pełna ocena umiejętności kandydata na kierowcę tak pod względem znajomości przepisów ruchu drogowego, ich interpretacji i praktycznej realizacji w czasie prowadzenia pojazdu.

Na nagraniu widać, że kandydat całą uwagę skupia na lewym lusterku i zmianie pasa ruchu przygotowując się do zmiany kierunku jazdy, ignorując jednocześnie innego uczestnika ruchu drogowego jadącego w tym samym kierunku - rowerzysty. Z zapisów nagrania wynika, że kierujący pojazdem kat. C był świadomy wyprzedzania rowerzysty na przejściu dla pieszych. Miał możliwość powstrzymania się od wykonywania wyprzedzania na przejściu dla pieszych, jednak zrezygnował z takiej decyzji na rzecz wykonania innego zadania egzaminacyjnego, co nie zwalnia kierującego pojazdem kat. C z odpowiedzialności za nieprawidłowe wykonanie manewru będącego przedmiotem analizy.

Powyższa analiza nie wykazała, aby egzaminator podjął niewłaściwą decyzję.

Z poważaniem członkowie komisji.

A oto decyzja Urzędu Marszałkowskiego /fragment/:

/.../ Z uwagi na złożone przez egzaminatora wyjaśnienia, które zostały przedstawione powyżej oraz nagranie z egzaminu, z którego wynikało, że manewr mógł być wykonany w bezpiecznej odległości od przejścia dla pieszych

KOMISJA DO SPRAW EGZAMINÓW UNIEWAŻNIONYCH

w sposób zgodny z przepisami, organ nadzoru uznał, że zasadne jest wszczęcie postępowania w celu dogłębnego zbadania zaistniałej na egzaminie sytuacji.

Egzaminator Pan XXXXXXXXXXXXX skorzystał z przysługującego stronie postępowania prawa i w dniu xxxxxxxxxxxxxx 2015 r. zapoznał się z aktami niniejszego postępowania informując ponadto, że w terminie 7 dni przedstawi dodatkowe wyjaśnienia, które wpłynęły do tut. Urzędu xxxxxxxxxxxxxx 2015r. wraz z załączonym do nich pismem Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców oddział Lublin (dalej KSE). Pan xxxxxxxxxxxx w złożonych wyjaśnieniach doprecyzował, że manewr wyprzedzania „...rozpoczął się w obszarze wyznaczonym liniami ciągłymi rozdzielającymi pasy ruchu, a zakończył się na przejściu dla pieszych...”. Ponadto w przywołanym piśmie KSE przedstawione zostały szczegółowe wyliczenia dotyczące omawianego manewru wyprzedzania. Na ich podstawie można stwierdzić, że wyprzedzanie odbywało się przed przejściem dla pieszych i trwało także w trakcie przejeżdżania po nim. W związku z tym, organ nadzoru uznał, że manewr został wykonany z naruszeniem zapisu wyrażonego w art. 26 ust. 3 pkt 1 ustawy.

Wobec przedstawionych powyżej ustaleń należy stwierdzić, że egzamin został przeprowadzony prawidłowo, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Mając to na uwadze należało orzec jak na wstępie./.../

Zapraszam wszystkich Kolegów i Koleżanki Egzaminatorów do inicjatywy tworzenia komisji ds. egzaminów wobec których wszczęto postępowanie o unieważnienie wyniku egzaminu. Warto najpierw spotkać się z przedstawicielami UM i przedyskutować taką propozycję zanim złożycie taką propozycję Waszemu dyrektorowi.
Powodzenia.

autor: Dariusz Chyćko

ŚLĄSKI WNIOSEK

EGZAMINATORÓW

za zgodą autorów wniosku

Przedstawiam poniżej wniosek Kolegów i Koleżanek ze Stowarzyszenia jednego z WORD-ów w woj. śląskim. Związany on jest niedociągnięciami system nadzoru ze strony urzędu marszałkowskiego co bardzo niekorzystnie odbija się na wizerunku egzaminatorów w firmie jak i w środowisku. Wiele unieważnionych egzaminów z niezrozumiałych przyczyn, wiele wyjaśnień, a to wszystko w aureoli podejrzeń i sugestii o niekompetencji egzaminatora.

Problem ten dotyczy wielu ośrodków egzaminowania i ich współpracy z urzędnikami nadzorującymi pracę egzaminatorów.

Bielsko - Biała 12 listopad 2015 r.

Sz. P.

Wojciech Saługa

Marszałek Województwa Śląskiego

Katowice ul. Ligonia 46

Dotyczy: sposobu rozpatrywania skarg dotyczących
przeprowadzonych egzaminów na prawo jazdy,
rozpatrywanych przez urzędników
Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach.

Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 roku wprowadziła sankcje dla egzaminatorów za przeprowadzanie egzaminów w sposób niewłaściwy, niezgodny z zasadami egzaminowania, jednakże nie dawała możliwości obrony egzaminatorom w razie skargi na przeprowadzony egzamin. Egzaminator nie był uwzględniony jako strona w sprawie rozstrzygania skarg na egzamin przeprowadzony przez tegoż egzaminatora przez osoby egzaminowane, czyli nie miał możliwości obrony w sprawie w której toczyło się postępowanie administracyjne.

ŚLĄSKI WNIOSEK EGZAMINATORÓW

Sytuacja ta doprowadziła do wielu niewłaściwych decyzji podjętych przez urzędników rozpatrujących skargi wnoszone przez osoby egzaminowane wobec egzaminatorów przeprowadzające te egzaminy.

Ustawa o zmianie ustawy o kierujących pojazdami z dnia 26 czerwca 2014 roku dała możliwość egzaminatorom uczestniczenia jako strony w sprawie postępowania administracyjnego o unieważnieniu przeprowadzonego egzaminu.

Należy zatem uznać, że ustawa o kierujących pojazdami w stosunku do egzaminatorów była niekonstytucyjna, gdyż uniemożliwiała im możliwość uczestniczenia w postępowaniu przeciwko nim, a w szczególności prawa do obrony. Wolą ustawodawcy było zatem naprawienie wady prawnej poprzedniej ustawy i umożliwienie egzaminatorowi uczestnictwo w sprawie, na prawach strony.

Znamiennym faktem jest, że wojewódzkie sądy administracyjne interpretowały inaczej pozycję egzaminatora w sprawach skarg również przed wejściem w życie **Ustawy o zmianie ustawy** ..., gdyż stanowiły

“że egzaminator legitymuje się interesem prawnym w postępowaniu o unieważnienie egzaminu państwowego na prawo jazdy, zaś nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami (...) nie zmieniła stanu prawnego, a jedynie miała na celu usunięcie wątpliwości co do kręgu stron takiego postępowania (...), art. 28 kpa, zgodnie z którym stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek”. (Sygn. Akt II SA/GI 332/15)

Po wejściu w życie **Ustawy o zmianie ustawy** (...), która dawała możliwość uczestnictwa egzaminatora w postępowaniu administracyjnym, dotyczącym rozpatrywania skarg na przeprowadzony egzamin okazało się, że **wszystkie skargi złożone przez zdających zostawały oddalone, czyli rozpatrzone na korzyść egzaminatora przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze bądź też przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach!**

W zaistniałej sytuacji nasuwa się jednoznaczna opinia na temat sposobów i wyników rozpatrywania skarg przez urzędników Urzędu Marszałkowskiego, a mianowicie, że były one błędne a urzędnicy wielokrotnie się pomylili.

Urzędnicy rozpatrujący skargi na przeprowadzane egzaminy nie znają zatem lub znają niedostatecznie:

- procedury egzaminowania,

ŚLĄSKI WNIOSEK EGZAMINATORÓW

- instrukcję egzaminowania,
- przepisy ruchu drogowego,
- znaki i sygnały drogowe,
- technikę kierowania pojazdem,
- zagrożenia na placu manewrowym,
- zagrożenia w ruchu drogowym,
- zasady jazdy Eco - driving, itd..

Egzaminator jest urzędnikiem państwowym, jest osobą kompetentną w zakresie wszystkich w/w aspektów a ocena wydana przez egzaminatora jest właściwa i uzasadniona, i nie podlega weryfikacji.

Dlaczego zatem urzędnicy Urzędu Marszałkowskiego próbują podważać decyzje egzaminatorów?

Jak się okazuje, wszystkie wydane decyzje w sprawach unieważnienia egzaminów przez tychże urzędników były błędne. Świadczy to zatem o braku kompetencji zawodowych oraz nieodpowiedzialności urzędników podejmujących takie decyzje!

Nasuwa się oczywiście pytanie, jaki wpływ błędnie wydawane decyzje przez tychże urzędników, dotyczące przeprowadzonych egzaminów w latach poprzednich, kiedy egzaminator nie był stroną w sprawie zadecydowały o wyniku innych egzaminów? Przez wiele lat bowiem, rozpatrywane skargi były dla większości egzaminatorów sugestią (a wielokrotnie nawet wykładnią interpretacji), co do postępowania w analogicznych przypadkach wobec innych zdających.

Jak się okazuje jednak, organ nadzorujący proces egzaminowania wielokrotnie się mylił w zakresie interpretacji i oceny różnych sytuacji.

Czy błędy te nie doprowadziły do niewłaściwego wyniku wielu egzaminów?

Czy organ nadzorujący egzaminowanie poprzez swoje sugestie, błędne decyzje nie wypaczył wyników egzaminów i nie doprowadził do tego, że osoby nieodpowiedzialne, nieposiadające odpowiednich kwalifikacji uzyskiwały wynik pozytywny na egzaminie?

Czy błędne decyzje urzędników nie doprowadziły do wzrostu poziomu różnorodnych zagrożeń na drogach przez kierowców, które wyniknęły z niewłaściwej oceny predyspozycji do samodzielnego kierowania pojazdami przez egzaminatorów, gdyż opierali się oni na sugestiach urzędników?

ŚLĄSKI WNIOSEK EGZAMINATORÓW

Czy sformułowania typu: "egzaminator nie potrafił ocenić poprawności wykonania zadania egzaminacyjnego przez osobę egzaminowaną" zamieszczane z upodobaniem przez urzędników unieważniających egzaminy w decyzjach o przyczynach unieważnienia egzaminu nie podważają kwalifikacji egzaminatorów do wykonywania tego zawodu przez laików w tej dziedzinie?

Czy organ nadzorujący pracę egzaminatorów nie powinien się skupić nad zgodnością przeprowadzanych egzaminów z kpa i czy urzędnicy stosują przepisy kpa?

Najlepszym wyjaśnieniem tego zagadnienia byłoby tu wyliczenie szeregu nieprawidłowości wykniętych Wydziałowi Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego w Katowicach w wystąpieniu pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli z dnia 14 sierpnia 2012 roku, gdzie wytyka się wielokrotne naruszenie przepisów postępowania administracyjnego w zakresie rozpatrywania skarg dotyczących przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy. (LKA-4112-06-01/2012/12/009)

Kontrolerzy NIK Delegatury w Katowicach jednoznacznie wytykają błędy i brak profesjonalizmu przy załatwianiu skarg a odpowiedzialność za prawidłowe i terminowe rozpatrzenie skarg zrzucają na dyrektora wydziału. Jednocześnie w uwagach dotyczących skarg zwraca się uwagę na:

"terminowe załatwianie skarg i konieczność przestrzegania przepisów kpa"!

Konsekwencje błędnych decyzji odbijają się ujemnie nie tylko na wizerunku egzaminatorów, ale również dotyczą bezpośrednio WORD. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego mianowicie ponosi konsekwencje prawne i finansowe dotyczące ponownego przeprowadzania egzaminów, co rzutuje nie tylko na opinię wśród zdających, ale też wpływa bezpośrednio na sytuację finansową firmy.

Dobre rozwiązania dotyczące sposobu rozwiązywania, wyjaśniania skarg, zostały zaniechane przez Urząd Marszałkowski wiele lat temu. Kiedyś nad rozpatrzeniem zasadności skarg zastanawiało się kilku specjalistów w dziedzinie egzaminowania oraz procedur z tym związanych. Powoływano do komisji rozpatrującej takie sprawy egzaminatorów z wieloletnim doświadczeniem z kilku różnych WORD-ów (po to, aby decyzje były jak najbardziej obiektywne) z województwa śląskiego oraz specjalistę prawa administracyjnego z Urzędu Wojewódzkiego. Osoby te, po zapoznaniu się z materiałami ze sprawy oraz po konsultacji z prawnikami podejmowały decyzje co do zasadności skargi. Decyzje

ŚLĄSKI WNIOSEK EGZAMINATORÓW

takie z reguły nie były podważane czy oprotestowywane przez egzaminatorów. Jednakże w chwili obecnej procedury te zostały zaniechane, co doprowadziło do wielu błędnych opinii przy rozpatrywaniu skarg na przeprowadzone egzaminy.

Naszym zdaniem nadszedł czas, aby wrócić do starych, sprawdzonych rozwiązań lub stworzyć nowe procedury, których rozstrzygnięcia nie powodowałyby szeregu uzasadnionych odwołań do Samorządowego Kolegium Odwoławczego czy Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Należy wreszcie skończyć z praktyką podważania wyników egzaminów na prawo jazdy wystawianych przez najlepszych specjalistów w tej dziedzinie jakimi jest wysoko wykwalifikowana grupa egzaminatorów, przez osoby niekompetentne w tej materii.

Kolejnym zagadnieniem są skutki, jakie niosą za sobą błędne decyzje urzędników Urzędu Marszałkowskiego. Następuje lawinowy wzrost skarg na przebieg egzaminów wnoszonych przez kandydatów na kierowców składanych za namową marnej jakości instruktorów bądź słabe, mało profesjonalne ośrodki szkolenia kierowców. Mechanizm tego jest prosty: innym się udało, dlaczego i ja mam nie spróbować? Mechanizm ten prowadzi do obniżania rangi zawodu egzaminatora, który przestaje być w społeczeństwie autorytetem w tej dziedzinie życia społecznego.

Najwyższy czas skończyć z błędami w Urzędzie Marszałkowskim. Błędów, które negatywnie odbijają się na postrzeganiu naszych kompetencji zawodowych i powodują podważanie naszych kwalifikacji, obniżanie rangi naszego zawodu a wręcz do podważania naszych uprawnień do wykonywania tego zawodu i utraty zaufania w środowisku lokalnym jak i ogólnokrajowym.

W odniesieniu do przedstawionych powyżej argumentów zwracamy się do Pana Marszałka z prośbą, o podjęcie właściwych decyzji dotyczących rozwiązania wadliwie działających procedur, w zakresie sposobu rozpatrywania skarg na przeprowadzane egzaminy w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego.

NOTATKI SŁUŻBOWE

EGZAMINATORÓW

Zebrał Dariusz Chyćko



Z życia zawodowego egzaminatora

Poniżej znajdziecie przykłady spraw egzaminatorów, w których doszło do skargi egzaminowanego.

Jedną ze skarg jest ta dotycząca zadania pierwszego i niewłaściwego sprawdzenia elementów wyposażenia pojazdu. W tym przypadku, zanim skarga trafi na biurko osób nadzorujących w urzędzie marszałkowskim, kierownik wydziału egzaminowania WORD wymaga opisu zdarzenia w formie notatki służbowej.

Kolejna notatka dotyczy nieustąpienia przez kierującego pojazdem pierwszeństwa przejazdu rowerzyście na przejeździe dla rowerów.

NOTATKI SŁUŻBOWE EGZAMINATORÓW

NOTATKA NR 1

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

egzaminator xxxxxxxx

Lublin 2015-xxxxxxxx

Pan xxxxxxxxxxxxxxxx
Dyrektor WORD xxxxxxxx

NOTATKA SŁUŻBOWA

dot. egzaminu praktycznego kat. B z dnia xxxxxxxxxxxxxxxx 2015 g. xxxxx p.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx.

Zgodnie z zasadami egzaminu praktycznego wg 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, z dnia 13 lipca 2012 r. przeprowadziłem egzamin praktyczny w zakresie zadania pierwszego „Przygotowanie do jazdy, sprawdzenia podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy”.

Osoba egzaminowana została przeze mnie oceniona negatywnie w obu próbach z powodu naruszenia przepisów dotyczących kryteriów oceny tego zadania.

Jednym z wylosowanych elementów przez egzaminowaną było sprawdzenie poprawności działania świateł mijania. Kryterium oceny w tym przypadku jest umiejętność sprawdzenia poprawności działania wylosowanego elementu pojazdu, odpowiedzialnego bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu drogowego. Osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić działanie świateł mijania.

W pierwszej próbie osoba egzaminowana uruchomiła światła pozycyjne i sprawdziła ich działania z przodu i z tyłu pojazdu i stwierdziła, że światła mijania działają prawidłowo. Na sprawdzenie dwóch elementów wyposażenia pojazdu osoba egzaminowana ma czas 5 minut. W związku z tym mając na uwadze dobro osoby zdającej zadałem kilkakrotnie pytanie, czy na pewno poprawnie Pani wykonała to zadanie. Kandydatka odpowiedziała, że sprawdziła właściwe światła i wsiadła do pojazdu. Po kolejny moim pytaniu do osoby zdającej w pojeździe, czy „czy jest Pani przekonana o tym, że sprawdziła Pani właściwe światła”, zdająca zaczęła ponownie manipulować przełącznikiem świateł, co w konsekwencji doprowadziło do uruchomienia świateł mijania. Osoba zdająca

NOTATKI SŁUŻBOWE EGZAMINATORÓW

ponownie wyszła z pojazdu i podchodząc do kolejnych świateł wskazywała dłonią, że są to światła mijania. Wskazała światła z przodu pojazdu jak też i z tyłu i oświadczyła, że światła mijania działają poprawnie. Na moje pytanie o poprawność wykonania tej części zadania, kandydatka stwierdziła, że sprawdziła właściwe światła.

Osoba egzaminowana miała wyraźne problemy z rozróżnieniem świateł pozycyjnych i świateł mijania. Ocenilem tą próbę negatywnie. Zdająca pomimo przypadkowego włączenia świateł mijania nie zaprezentowała, że potrafi je sprawdzić prawidłowo. Wskazanie tylnych świateł pojazdu koloru czerwonego i stwierdzenie, że są to światła mijania świadczy o braku umiejętności sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy. Zdająca nie wykorzystała ani czasu jej należnego do prawidłowego sprawdzenia wymaganego elementu ani też dobrej woli z mojej strony, ponieważ równie dobrze jako egzaminator po oświadczeniu Pani xxxxxxxxxxxx, że światła pozycyjną są z pewnością światłami mijania, mogłam zakończyć pierwszą próbę i rozpocząć drugą.

W drugiej próbie osoba egzaminowana po dłuższym manipulowaniu przełącznikiem do świateł i wielokrotnym uruchamianiem różnych świateł ostatecznie uruchomiła światła pozycyjne i te sprawdziła uznając za właściwe jako światła mijania. Sprawdziła je z przodu i z tyłu pojazdu.

To utwierdziło mnie w przekonaniu, że zdająca nie posiada umiejętności sprawdzenia podstawowych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego, w tym przypadku nie była w stanie rozróżnić świateł pozycyjnych od świateł mijania.

Jako egzaminator wykazałem się empatią i zrozumieniem sytuacji osoby zdającej, starając się dać szansę na poprawne wykonanie zadania pierwszego.

W trakcie rozmowy z Kierownikiem Wydziału Egzaminowania oraz egzaminatorem pełniącym funkcję egzaminatora nadzorującego zostałem słownie negatywnie oceniona jako egzaminator nieprawidłowo prowadzący proces egzaminowania. Bez podania jakichkolwiek przepisów prawnych czy zapisów zaleceń UM moja ocena egzaminowanej została poddana w wątpliwość. Dostałem również wytyczne, jak powinna wyglądać ocena postępowania zdającej w przypadku pierwszej próby, a mianowicie po przypadkowym włączeniu świateł mijania i sprawdzeniu ich przez osobę egzaminowaną z przodu i z tyłu pojazdu moim obowiązkiem powinno być

NOTATKI SŁUŻBOWE EGZAMINATORÓW

zaliczenie tej próby i poinformowanie tej osoby, że światła mijania są tylko z przodu, a z tyłu były światła pozycyjne i zaliczenie tej części zadania jako wykonanej poprawnie.

Zgodnie z moim przekonaniem i kierując się wyłącznie przepisami prawa w zakresie egzaminowania kandydatów na kierowców uważam moją ocenę zadania pierwszego kandydatki xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx za prawidłową, nie naruszającą zasad rzetelności i obiektywności oceny.

NOTATKI SŁUŻBOWE EGZAMINATORÓW

NOTATKA NR 2

Lublin xxxxxxxxxxxx-

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

wydział egzaminowania

Notatka służbowa

Dotyczy: skargi kandydata na wynik egzaminu praktycznego

Kandydat:

Data egzaminu:XXXXXXXXXX

Data złożenia skargi:XXXXXXXXXX

Data poinformowania o sprawie: XXXXXXXXXXXXXXXXX

Zapoznanie się z mat. filmowym: XXXXXXXXXXXXXXXXX

Podstawa prawna:

- art. 27 pkt. 1 i 1a /Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym z poprawkami 2014/

- art. 2 podpunkt 5); 5a); 12) /ustawy j.w./

- art. 3 /ustawy j.w./

- art. 4 /ustawy j.w./

Uzasadnienie przerwania i oceny negatywnej egzaminu

Mając na uwadze przede wszystkim zapis art. 27 pkt. 1a Ustawy Prawo o ruchu drogowym oceniłem zachowanie Kandydatki w zaistniałej sytuacji w czasie egzaminu jako niewłaściwe i zagrażające bezpieczeństwu uczestnika ruchu jakim niewątpliwie był rowerzysta.

Kandydatka zmieniając kierunek jazdy na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym miała doskonałą widoczność oraz niewielką prędkość, by prawidłowo ocenić zaistniałą sytuację z udziałem rowerzysty i powstrzymać się od ruchu pojazdem.

Rowerzysta będąc w ruchu /jadąc na rowerze/ dojeżdżał prawidłowo na wprost po drodze dla rowerów do drogi, na którą wjechała Kandydatka i widząc, że zbliżający się pojazd kontynuuje jazdę /nie zwalnia/ - zatrzymuje się. Kandydatka kontynuuje jazdę, którą przerywam poprzez hamowanie jako egzaminator tuż przed przejazdem dla rowerów. Według mojej oceny to kandydat na kierowcę kat. B wymusił na rowerzyście zatrzymanie się, przez co

NOTATKI SŁUŻBOWE EGZAMINATORÓW

naruszył zapisy art. 27 pkt. 1a. Po zatrzymaniu pojazdu przeze mnie, rowerzysta natychmiast zaczął kontynuować swoją jazdę.

Zgodnie z zapisem art. 4 Ustawy tak rowerzysta jak i zdająca mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego. Rowerzysta miał prawo sądzić, że pojazd się zatrzyma przed przejazdem dla rowerów w celu ustąpienia mu pierwszeństwa przejazdu. Skoro jednak rowerzysta zatrzymał się tuż przed przejazdem dla rowerów to musiał ocenić, że ta sytuacja jest niebezpieczna dla niego. Przesłankami do tej decyzji niewątpliwie był ruch pojazdu.

Kandydatka jadąca pojazdem egzaminacyjnym musi wykazać się znajomością przepisów ruchu drogowego, umiejętnością oceny sytuacji w ruchu drogowym i podejmowania decyzji w oparciu o przepisy. Miała możliwość oceny sytuacji i podjęcia decyzji, której efektem byłoby zatrzymanie pojazdu. Zatrzymanie takie nie stwarzałoby dodatkowych zagrożeń w ruchu drogowym. Przejazd dla rowerów na skrzyżowaniu Al. Andersa / ul. Koryznowej wymaga szczególnej ostrożności, ponieważ z prawej strony zbiegają się dwie drogi dla rowerów, a szczególnie ta z prawej strony ma ograniczoną widoczność przez stojące tam słupy betonowe oświetlenia miejskiego. W tym miejscu wielokrotnie już dochodziło do zdarzeń niebezpiecznych z udziałem rowerzystów.

JAK NAS WIDZA...

CZYLI O WIZERUNKU NASZEJ FIRMY

Henryk Radomski



Jak nas widzą.... czyli jak my i nasi przełożeni dbają o wizerunek naszej firmy?

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego pełnią funkcje usługowe na rzecz społeczeństwa. Są samorządowymi jednostkami samofinansującymi się pod kuratelą urzędów marszałkowskich, które to trzymają pieczę nad poprawną realizacją zadań statutowych ośrodków.

W obecnych warunkach legislacyjnych każdy, kto chce zdobyć uprawnienia do prowadzenia pojazdów z zakresu prawa jazdy oraz uprawnień do prowadzenia innych pojazdów, musi odwiedzić taką placówkę by przejść odpowiednie szkolenie czy zdać egzamin sprawdzający. Tysiące osób przewija się w ciągu miesiąca przez pomieszczenia ośrodków obserwując, słuchając, komentując, ale też porównując.

W sytuacji, gdy każdy kandydat ma wybór co do miejsca zdawania egzaminu, konkurencyjność ośrodków egzaminowania ma znaczenie i odzwierciedla się przede wszystkim w bilansie ekonomicznym firmy. Jest to szczególnie ważne w dobie zapaści demograficznej w naszym kraju.

Podczas spotkań załogi firmy z dyrektorem, eksponowane są wyniki ekonomiczne w danym okresie rozliczeniowym, marginalizowane są natomiast działania zmierzające do poprawy wizerunku firmy na rynku gospodarczym. Jakoś tam każda z firm sobie radzi, ale brakuje profesjonalnego systemu nadzorującego poziom odbioru jakości usług w środowisku zewnętrznym, a więc klienteli, jak też w środowisku wewnętrznym. Sporadyczne działania nie zmieniają tego stanu rzeczy. Brak systematycznych, planowych działań, przemyślanych rozwiązań i przede wszystkim wewnętrznej potrzeby zmian są

JAK NAS WIDZĄ ...

przyczyną wieloletnich pogłębiających się negatywnych opinii o firmie i jej pracownikach. Brak reakcji ze strony ośrodka egzaminowania na afery dotyczące co jakiś czas środowisko egzaminatorów, jak też utrzymywanie dystansu, wręcz izolowanie się od środowisk związanych z procesem egzaminowania ma bardzo destruktywny wpływ na odbiór potencjalnych klientów.

Przyczyn takiego stanu jest kilka. Większość z nich przy odrobinie chęci i wsparcia ze strony profesjonalistów można zmienić na korzyść WORD-ów.

Winna jest tu przede wszystkim mentalność ludzka. Myślenie w kategoriach – i tak Ci ludzie muszą przyjść do nas by zdawać egzamin – stanowi pułapkę w dobie nasilającej się konkurencyjności poszczególnych ośrodków w perspektywie dosyć ograniczonych zasobów potencjalnych klientów na rynku. Grupą docelową o największej liczbie procentowej z zapotrzebowaniem na nasze usługi są osoby młode w wieku 18-22 lat. Są to osoby doskonale zorientowane medialnie, potrafiące szybko wyszukiwać informacje z ich punktu widzenia ważne, a które zbyt często uderzają w prawidłowość oceny pracy takiego ośrodka i jego pracowników. Podsycanie negatywnych wrażeń, utrzymywanie takiego stanu na rynku odbiorców, brak reakcji ze strony zainteresowanych prowadzi bezpośrednio do negatywnego odbioru przez potencjalnych klientów, podsyca stres i bardzo często stanowi usprawiedliwienie dla niekompetencji osób odpowiedzialnych za poziom umiejętności kandydata.

Obecnie, jakże łatwo w mediach przedstawić każdą informację z podtekstem uderzającym w reputację ośrodka egzaminowania, w pracowników tam zatrudnionych. Tu można by przytoczyć chociażby ostatnie doniesienia o raporcie NIK na temat kontroli w WORD-ach w Polsce. Przesłanie to brzmi – ośrodki egzaminowania generują największy zysk, bo ponad 60% swoich przychodów, z egzaminów poprawkowych!!! Czy Wy Koledzy i Koleżanki zgadzacie się z taką sugestią? Kolejny raz media zlinczowały prawdę tylko po to, by uzyskać efekt sensacji opartej na domniemaniach i podsycając stereotypowe opinie o naszej pracy. Celem takiego działania jest przede wszystkim populizm i chęć grania na nastrojach ludzi. Czy ktoś zapytał, dlaczego jest tyle egzaminów poprawkowych, skąd się biorą problemy kandydatów ze zdaniem egzaminu? My to wiemy, ale wiedza nasz jest bez znaczenia. Niestety, działania zmierzające do zmiany tego wizerunku są raczej znikome, ograniczone do sporadycznych przedsięwzięć o charakterze lokalnym.

Musimy sobie zdawać sprawę, że od tego, jak nas ocenia społeczeństwo, zależy też nasza przyszłość. Jak dobrze wiecie Koleżanki i Koledzy, tendencje są raczej niepokojące. Coraz częściej słyszy się pogłoski o wydzwiku destrukcyjnym jeśli chodzi o ośrodki egzaminowania. Pomija się zasadność działalności takich ośrodków, neguje wyższą konieczność sprawowania podstawowej kontroli nad poziomem umiejętności nowych użytkowników dróg, w konsekwencji ignoruje się bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Nowoczesne spojrzenie...

By dostrzec potrzebę zmian, trzeba być trochę wizjonerem, trochę charyzmatycznym „właścicielem” firmy, który chcąc rozwijać swój biznes, inwestuje we wszystkie sfery działalności gospodarczej. Reaguje na zagrożenia, dba o stosunki z potencjalnymi klientami, tworzy płaszczyzny porozumienia.

W ostatnich latach większość WORD-ów w Polsce przeszła odnowę pod względem infrastruktury i wyposażenia. I na tym polu to już wszystko. A co z kształtowaniem wizerunku na rynku?

Trzeba zacząć od własnego podwórka poprzez profesjonalne szkolenia w szerokim zakresie. Poprawiać komunikację wewnętrzną, likwidować negatywne symptomy relacji między współpracownikami, podnosić poczucie wartości i lojalności wobec firmy. Nie wystarczy tylko co jakiś czas przyznać premię czy też wyposażyć pracownika w ubranie robocze. Te i inne elementy są niezwykle ważne w życiu firmy. Perspektywiczne spojrzenie na całość zagadnień związanych z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa daje szansę nie tylko na realne funkcjonowanie na rynku odbiorców, ale też ma bezpośredni wpływ na opinię tych ostatnich. Dobrze realizowana polityka wizerunkowa firmy daje wymierne korzyści.

Warto podjąć się opracowania nowych rozwiązań, których celem będzie wyjście z izolacji, jaką ośrodki egzaminowania wciąż realizują i tolerują. Korzystają na tym inni.

Jednym z zadań WORD-ów jest działanie na rzecz środowiska lokalnego. Idea jest szczytna i wcale nie taka trudna do realizacji, a jednak z różnych przyczyn ograniczona do granic możliwości. Dobrze, że są takie ośrodki i ich dyrektorowie, którzy potrafią przełamać stereotypy myślowe i dostrzegają potencjał w tego typu działalności na rzecz ludzi „z okolicy”. Są przykłady, są

JAK NAS WIDZĄ ...

rozwiązania, teraz wystarczy odrobina chęci, by znaleźć sposób na brak przychylności i negatywne opinie.

Popularyzowanie dobrych rozwiązań, informowanie o podjętych działaniach na rzecz poprawy wizerunku firmy i jej pracowników jest bardzo ważne ze względu na naszą przyszłość jako egzaminatorów kandydatów na kierowców.

W naszym biuletynie chętnie podejmiemy się przekazywaniu tych dobrych wieści wszystkim tym, którym zależy, by być dumnym z zawodu, jaki wykonują.

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

Opracował Dariusz Chyćko



Oto propozycja porad dla kandydatów na kierowców przed egzaminem praktycznym – to takie spojrzenie na zagadnienia od strony egzaminatora. Może warto w trakcie szkoleń z instruktorami przekazać im ten zestaw, aby wprowadzili go jako dodatek dla osób szkolonych.

Zadania egzaminacyjne – zakres umiejętności kandydata czyli niezbędnik zdającego. Przedstawiony tutaj materiał dotyczy kategorii B; pojazd egzaminacyjny to Skoda Fabia.

lp.	Zadania egzaminacyjne	Specyfika
1	Przygotowanie do jazdy	- sygnał dźwiękowy /aby użyć sygnału musisz włączyć zapłon/ lub jeden z płynów: olej silnikowy – mierzymy miarką /bagnetem/ - stan prawidłowy musi się zawierać między minimum a maksimum; płyn chłodzący - /najczęściej kolor różowy/ - stan prawidłowy pomiędzy minimum a maksimum; płyn hamulcowy /mały zbiornik od strony kierownicy, płyn koloru zielonego/ - stan pomiędzy minimum a maksimum; płyn do spryskiwaczy /niebieska pokrywka/ - otwierasz pokrywkę i zaglądasz – jeśli jest, to stwierdzasz, że jest obecny, jeśli nie masz płynu, to stwierdzasz, że możesz uruchomić spryskiwacze przy wycieraczkach; - światła: a/ pozycyjne – raz przekręcasz włącznik – 2x z przodu /malutkie żaróweczki/ i 2 x z tyłu – czerwone, słabe światełka, ewentualnie można powiedzieć o podświetleniu tablicy ;

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

b/ mijania- 2 kliknięcia – można uruchomić bez włączania zapłonu, ale włączenie zapłonu będzie bezpieczniejsze, to są dwa światła z przodu – główne lampy; sprawdź, czy świeci się kontrolka zielona świateł,

c/ drogowe – musisz najpierw włączyć zapłon, następnie światła mijania, a kolejne to włączenie światła drogowego – dźwignia po lewej stronie kierownicy /ta od kierunkowskazów/ - odpychamy dźwignię od siebie – w kierunku kokpitu /Uwaga: przyciąganie dźwigni do siebie – uruchamiasz sygnał świetlny – zapala się tylko na chwilę – tyle, ile trzymasz przyciągniętą tą dźwignię/; sprawdź, czy świeci się kontrolka niebieska stałym światłem;

d/ cofania – uruchom zapłon, włącz bieg cofania; to światło jest koloru białego z tyłu pojazdu po prawej stronie; jeśli go nie ma, spokojnie sprawdź zapłon i jeszcze raz wrzuc bieg cofania;

e/ światło przeciwmgłowe tylne – uruchom zapłon, włącz światła mijania /2 kliknięcia/ i tym samym przełącznikiem – wyciągnij go w kierunku do siebie; światło intensywnie czerwone z tyłu pojazdu po lewej stronie; sprawdź kontrolkę pomarańczową na pulpicie;

f/ stop – najpierw poproś egzaminatora o pomoc – aby poszedł za samochód i sprawdził działanie świateł /w skodzie są ich 3/, uruchom zapłon i naciśnij pedał hamulca roboczego raz lub kilka razy, egzaminator potwierdzi działanie świateł;

g/ do jazdy dziennej – włączają się automatycznie po włączeniu zapłonu, można jeździć na nich w ciągu dnia, pogodny dzień, bez opadów – dozwolone na egzaminie – **po zmroku lub w czasie deszczu musisz przełączyć na światła mijania**

Przygotowanie:

a/ ustaw fotel – podsuń tak, aby była swoboda dla kolan, ale stopy swobodnie dotykają pedałów, podnieś tylną część fotela, ale nie tak, aby być na sztywno, plecy jednak powinny opierać się o fotel; /Uwaga: jeśli jesteś

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

niskiego wzrostu, podnieś sobie siedzisko, a jeśli jest tego mało, przynieś sobie poduszkę – im więcej widzisz przez przednią szybę, tym skuteczniej reagujesz;/ ustaw zagłówek – zrównaj wysokość zagłówka ze szczytem swojej głowy;

b/ ustaw kierownicę – odblokuj zaczep, wysuń, obniż lub podnieś, ustaw tak, aby był widoczny pełny panel wskaźników i kontrolki;

c/ ustaw lusterka – włącz zapłon, sterowaniem elektrycznym na lewych drzwiach /przy kierowcy/ ustaw sobie lustra w dwojaki sposób: albo pod kątem jazdy na pasie ruchu, a więc ustawienie na linii obok pojazdu lub ustaw sobie lusterka już do jazdy w ruchu drogowym – musisz w nim wtedy widzieć drogę obok pojazdu i za nim: **/Uwaga: w WORD Lublin po zaliczeniu zadania wzniesienie, tuż przed wyjazdem do ruchu drogowego możesz się zatrzymać i jeszcze raz ustawić lusterka !!!!!/**

ustaw sobie lusterko wewnętrzne – musi obejmować większość tylnej szyby;

Uwaga; w czasie egzaminu można na swój wniosek zatrzymać się i poprawić ustawienie lusterek;

d/ zamknięcie drzwi – sprawdź kontrolki dotyczące drzwi – jeśli się świeci, to musisz wysiąść i sprawdzić domknięcie wszystkich drzwi;

e/ zapięcie pasów; sprawdzaj na kontrolkach poprawność, obowiązują Ciebie, egzaminator jest zwolniony z tego obowiązku;

f/ uruchamiasz silnik i sprawdzasz, czy WSZYSTKIE KONTROLKI CZERWONE I POMARAŃCZOWE ZGAŚŁY; najczęściej świeci się kontrolka hamulca awaryjnego, kontrolka drzwi otwartych oraz pomarańczowa światła przeciwmgłowego;

g/ w przypadku opadów atmosferycznych, oparów na szybach, brudnej szyby:

- w przypadku deszczu lub śniegu – włącz wycieraczki – dźwignia z prawej strony kierownicy – przednie włączasz podnosząc dźwignię do góry im wyżej tym szybciej

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

		działają; tylną włączasz tą samą dźwignią – odpychając od siebie; - w przypadku pary wodnej na szybach - włącz sobie klimatyzację i ustaw temperaturę na średnią; - w przypadku zamarzniętej wody czy śniegu na szybie – możesz poprosić o skrobaczkę czy gąbkę by ściągnąć wodę, śnieg czy zmarzlinę - czyścisz szyby i lusterka – zanim ruszysz, ciepłe powietrze na szybę; Uwaga: za każdym razem, gdy zmniejszyła się przezroczystość szyb i lusterek możesz zatrzymać pojazd i poprawić to wszystko. Wyjeżdżasz z miejsca zatrzymania: - a/ włącz bieg; - b/ zwolnij hamulec awaryjny; - c/ sprawdź jeszcze raz kontrolki, jeśli świeci się coś, co nie powinno – zatrzymaj się i sprawdź to; najczęściej ruszacie na hamulcu roboczym, dźwięk gongu i czerwona kontrolka, nie udawaj, że nic się nie dzieje!!!
2	jazda pasem ruchu	- jazda musi być płynna do przodu i do tyłu, możesz jechać nawet bardzo powoli, ale bez zatrzymania; nie możesz też podjeżdżać po zatrzymaniu się; - jadąc do tyłu – przede wszystkim pilnuj się prawej linii pasa ruchu; - jadąc do tyłu – przynajmniej raz musisz obejrzeć się przez prawe ramię widok za tylną szybą! Uwaga: przy pierwszej próbie, jeśli pogubiłeś się podczas jazdy, straciłeś orientację, nie wiesz czy dobrze jedziesz NATYCHMIAST SIĘ ZATRZYMAJ I POPROŚ O DRUGĄ PRÓBĘ. Kontynuacja jazdy w takiej sytuacji rzadko się udaje i zazwyczaj jest to przerwanie egzaminu – przejazd poza linię lub najazd na pachotek. Lepiej mieć drugą próbę niż przerwany egzamin.
3	jazda przez wzniesienie	- najedź na wzniesienie, zaciągnij hamulec awaryjny i zwolnij bieg – chwilę odpocznij; - wrzuć jedynkę, pedał przyspieszenia przynajmniej do połowy wysokości wciśnięty, puszczasz powoli sprzęgło, ręka prawa na hamulcu; gdy poczujesz puszczając

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

	sprzęgło drganie samochodu – powoli opuszczasz hamulec jednocześnie kontynuujesz puszczanie sprzęgła, pedał przyspieszenia na tym samym poziomie; gdy ruszysz – szybciej puszczasz sprzęgło oraz opuszczasz hamulec awaryjny do końca; - sprawdź kontrolki i sygnał dźwiękowy – jeśli jest czerwona i sygnał pulsacyjny – to znaczy, że hamulec wciąż jest podniesiony; - przed wyjazdem sprawdź jeszcze raz, jakie masz światła!
--	---

Zadania w ruchu drogowym /wybrane/:

1	Parkowanie skośne	- stanowiska do parkowania skośnego występują często na drogach jednokierunkowych; trzeba na to uważać podczas wyjazdu z parkowania; musisz tak ustawić pojazd, aby swobodnie po otwarciu drzwi można było opuścić pojazd; zawsze możesz wykorzystać korektę – wyjechać ze stanowiska tak, aby samochód go nie opuścił i podjechać już dobrze; - podczas wyjazdu uważaj na samochody jadące jezdnią lub pieszych – nie masz pierwszeństwa przed nimi;
2	Parkowanie prostopadłe przodem	- najlepiej wjeżdżać powoli, ale bez zatrzymania na biegu nr 2 – łatwiej wtedy spokojnie ustawić samochód; musi być możliwość swobodnego opuszczenia pojazdu; zawsze możesz wykorzystać korektę; wyraźne sygnalizowanie kierunkowskazami wjazdu i wyjazdu;
3	Parkowanie równoległe	- właściwe sygnalizowanie manewru; - możesz wykonać jedną korektę – trochę do przodu i dalej do tyłu;
4	Zawracanie na drodze dwukierunkowej lub z wykorzystaniem infrastruktury	- zawracanie na jezdni – od krawężnika do krawężnika – co najmniej 3 razy zmieniasz kierunek jazdy, a więc musisz sygnalizować tyle razy kierunkowskazem; musisz uważać na pojazdy jadące drogą, ale też pieszych, linie na jezdni; - zawracanie z wykorzystaniem wjazdów do posesji, na parkingi, zatoki itp. – sam wybierasz sposób zawracania – to czy wjeżdżasz do wjazdu przodem czy tyłem; Uwaga: jeśli wyznaczone masz miejsce po lewej stronie

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

		jezdni, to łatwiej jest wjechać przodem, wyjeżdżasz tyłem od razu na swój pas ruchu; - jeśli wyznaczone masz miejsce po prawej stronie, łatwiej do bramy czy podjazdu wjechać tyłem, wyjechać przodem – masz dużo lepszą widoczność;
5	Jazda drogami jednokierunkowymi	- szczególnie uważaj na takiej drodze podczas wyjazdu z parkowania, aby pojechać we właściwą stronę; - jeśli skręcasz w prawo na skrzyżowaniu – na takiej drodze musisz ustawić się przy prawej krawędzi jezdni - jeśli skręcasz w lewo – MUSISZ USTAWIĆ SIĘ PRZY LEWEJ KRAWĘDZI JEZDNI! - może się zdarzyć, że droga którą jedziesz w pewnej części może być jednokierunkowa, ale znakami zmieniona zostaje na dwukierunkową, trzeba na to uważać!!! /ul. Trześniowska w Lublinie/
6	Przejazd przez skrzyżowania równorzędne	- przed skrzyżowaniem nie ma znaków informujących o organizacji tego przecięcia dróg lub jest ogólna informacja o drogach równorzędnych; - obowiązuje zasada prawej strony – każdy z prawej strony ma pierwszeństwo przed Tobą;
7	Przejazd przez skrzyżowania z pierwszeństwem przejazdu – skrzyżowania z pierwszeństwem łamany	- przejazd przez trzy i czterowylotowe skrzyżowanie z drogami podrzędnymi; - ćwiczyć trzeba przejazd – wjazd z drogi z pierwszeństwem przejazdu; wjazd na drogę z pierwszeństwem przejazdu z drogi podporządkowanej; /ul. Ponikwoda - ul. Koryznowej; na ulicy Pogodnej itp./
8	Przejazd przez skrzyżowanie z wyspą centralną	- często występują znaki stop; zatrzymujesz się przed drogą poprzeczną a nie przed przejściem dla pieszych; - wybór właściwego pasa ruchu dla wybranego kierunku jazdy; - sygnalizowanie zjazdu ze skrzyżowania !!!
9	Przejazd przez skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną; w tym też skrzyżowanie wielofazowe	- miejsce zatrzymania, szczególnie, gdy zmieniają się światła na żółte, - przejazd na świetle żółtym – w zależności od prędkości wjazdu na skrzyżowanie i możliwości zatrzymania, Uwaga – jeśli nie zdążysz się zatrzymać przed przejściem dla pieszych – nie blokuj przejścia i podjedź do krawędzi drogi poprzecznej i się zatrzymaj – jeśli nie widzisz

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

		sygnalizatora, patrz co robią kierowcy na jezdni przed Tobą – czyli z kierunku przeciwnego – oni mają przeważnie sygnał zielony wtedy, kiedy i Ty go otrzymujesz lub patrz na tych ustawionych za Tobą, ruszą powoli, jeśli światła się zmieniają – wtedy i Ty ruszaj; - wykonaj manewry zmiany kierunku jazdy w lewo, prawo, zawracanie głównie na skrzyżowaniu wielofazowym, patrz na linie miejsca zatrzymania; nie jeźdź „po kwadraciku”; Uwaga: NA SKRZYŻOWANIU ZAJMUJ TEN PAS, KTÓRY PROWADZI W WYBRANYM PRZEZ CIEBIE KIERUNKU – NIE MUSISZ ZAJMOWAĆ PRAWEGO SKRAJNEGO PASA RUCHU – ZAJMIESZ GO JAK JUŻ ZJEDZIESZ ZE SKRZYŻOWANIA, ZA PRZEJŚCIEM DLA PIESZYCH
10	Przejazd przez przejścia dla pieszych	- MUSISZ ZAWSZE USTĄPIĆ PIESZEMU, KTÓRY JEST NA PRZEJŚCIU; - w przypadku, gdy dojeżdżasz do przejścia i dochodzi do niego pieszy, jedziesz wolno i obserwujesz, jeśli się zatrzyma i czeka, powoli przejeżdżasz, jeśli rusza na przejście, lepiej się zatrzymać, - gdy jest wiele pasów ruchu – gdy pieszy przejdzie przez Twój pas ruchu i trochę się oddali, możesz przejechać przez przejście mimo, że jeszcze pieszy jest na jezdni, na innych pasach; - w przypadku dróg rozdzielonych pasem zieleni lub wyspą, każda jezdnia i przejście na nim jest oddzielnym przejściem dla pieszych;
11	Przejazd przez przejazdy dla rowerów	- uważnie się rozglądać, rowerzyści jadą szybko, - rowerzysta blisko przejazdu jadący na rowerze – wyhamowujemy i obserwujemy – jeśli jedzie to ma pierwszeństwo przed nami, ale może też się sam zatrzymać i czekać na nasz przejazd – wtedy jest on traktowany jako pieszy – możemy jechać; Uwaga: ROWERZYSTA STOJĄCY PRZED PRZEJAZDEM OBIEMA STOPAMI NA PRZEJEŹDZIE, JEDNĄ STOPĄ NA PRZEJEŹDZIE JEST TRAKTOWANY JAKO PIESZY;
12	Przejazd przez torowisko	- jeśli nie ma znaku stop, masz zmniejszyć prędkość, upewniać się i przejeżdżać przez torowisko; nie musisz się zatrzymywać, nawet nie powinienes;

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

13	Przejazd obok przystanku autobusowego	- pomagasz włączyć się do ruchu drogowego autobusowi, busowi tylko wtedy, GDY SYGNALIZUJE KIERUNKOWSKAZEM TAKI ZAMIAR; - jeśli będziesz już blisko takiego autobusu lub na jego wysokości i wtedy kierujący autobusem zasygnalizuje zamiar – przejeżdżasz bez zatrzymania, bo często byłoby to gwałtowne zatrzymanie, a to stanowi potencjalne zagrożenie dla RD;
14	Wyprzedzanie	- staraj się nie wyhamowywać prędkości przed pojazdem, który chcesz wyprzedzić; tak oceniaj sytuację i dobieraj prędkość by sprawnie wyprzedzić bez zwalniania pojazdu; - uważnie oceniaj sytuację przed pojazdem – sprawdź czy masz miejsce, czy są przejścia dla pieszych, zakręty; sprawdź czy nikt Cię nie wyprzedza; - nie wlecz się za pojazdami wolnobieżnymi;
15	Omijanie	- staraj się omijać pojazdy i przeszkody płynnie – zwolnij by mieć czas na ocenę sytuacji, zredukuj bieg, wyraźnie sygnalizuj kierunkowskazem swój zamiar; staraj się nie zatrzymywać; jedno kliknięcie kierunkowskazu jest zdecydowanie za mało, aby zasygnalizować manewr; Uwaga: NIE BÓJCIE SIĘ SYGNALIZOWAĆ SWOJEGO ZAMIARU W RUCHU DROGOWYM
16	Wymijanie	- staraj się jechać środkiem pasa ruchu; nie za blisko lewej krawędzi jezdni – możesz narazić się na niebezpieczeństwo ze strony pojazdów jadących z naprzeciwka, ale też utrudniasz manewry pojazdom, które chcą cię wyprzedzić;
17	Zmiana pasa ruchu	- najpierw upewnij się w lusterku bocznym, czy masz wolną przestrzeń, jeśli nie jesteś pewien, spojrzij przez okno boczne, bo nie zawsze wszystko widać w lusterku; włącz kierunkowskaz; ale NIE PODJEŻDŻAJ DO OSI JEZDNI; upewnij się jeszcze raz czy masz wolną przestrzeń; wtedy zmieniaj pas ruchu; - jeśli nie udało Ci się zmienić pasa ruchu – bo pojawiła się linia ciągła, lub inne pojazdy uniemożliwiają wykonanie zadania – NIE RÓB NIC NA SIĘ – pozostań na tym pasie, na którym jesteś i jedź zgodnie z kierunkiem wyznaczonym na tym pasie;

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

18	Zawracanie na skrzyżowaniu	- generalna zasada – najlepiej zawracać z lewego skrajnego pasa ruchu, a zjeżdżać ze skrzyżowania również lewym skrajnym, ewentualnie innym, który prowadzi w żądanym kierunku; UWAGA! W CZASIE ZAWRACANIA NA SKRZYŻOWANIU O RUCHU OKRĘŻNYM ZAJMOWANIE PRAWEGO SKRAJNEGO PASA RUCHU BARDZO CZĘSTO JEST NIEBEZPIECZNE!!! MOŻNA TO ZROBIĆ, ALE LEPIJ JEST POZOSTAĆ PRZY LEWEJ KRAWĘDZI JEZDNI! - na Makro – można wjechać na środkowy pas i z niego zawracać – wtedy trzymaj się tego pasa, na który wskazują rozrysowane linie; UWAGA! JEŚLI NIE ZNASZ SKRZYŻOWANIA – TRZYMAJ SIĘ LEWEGO SKRAJNEGO PASA RUCHU I NIM TEŻ ZJEDŹ ZE SKRZYŻOWANIA – ZMIENISZ PAS RUCHU ZA PRZEJŚCIEM DLA PIESZYCH!
19	Zmiana kierunku jazdy	- słuchaj uważnie egzaminatora, jeśli nie rozumiesz do końca polecenia, zapytaj, na pewno powtórzy polecenie; - szukaj znaków /niebieska tablica ze strzałkami/, które informują o kierunku jazdy z danego pasa ruchu; - czasami warto spojrzeć na zielone tablice z informacją o kierunku jazdy jeśli chodzi o miejscowości – możesz zapytać np. czy masz jechać w kierunku Białegostoku – egzaminator z pewnością odpowie; - często wydawane są dwa polecenia co do kierunku jazdy – bo np. dwa skrzyżowania są blisko siebie /np. ul. Andersa; np. Lwowska koło zamku/ - ważne jest, gdzie masz jechać na drugim skrzyżowaniu – wtedy na pierwszym skrzyżowaniu wybierz pas ruchu, który ułatwi Ci jazdę na kolejnym skrzyżowaniu UWAGA! NA SKRZYŻOWANIACH WYBIERASZ DOWOLNY PAS RUCHU KTÓRY UMOŻLIWIA CI JAZDĘ W WYBRANYM KIERUNKU – NIE MUSISZ TRZYMAC SIĘ ZASADY ZAWSZE PRAWEGO PASA RUCHU!!!! - jeśli pomylisz pasy, nie panikuj, zawsze jest szansa, że uda Ci się go zmienić jeśli wyraźnie sygnalizujesz swój zamiar, ZAWSZE KTOŚ CI POMOŻE! - jeśli wybrałeś niewłaściwy pas ruchu i dalej są linie ciągłe lub ruch drogowy zablokował możliwość zmiany

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

		pasa – jedź pasem, na którym jesteś zgodnie z wyznaczonym na nim kierunkiem jazdy – będzie błąd niewykonania polecenia, ale z pewnością nie będziesz miał przerwane egzaminu;
20	Hamowanie do zatrzymania w wyznaczonym miejscu	- musisz najpierw osiągnąć prędkość min 50km/h; - egzaminator wskaże Ci miejsce zatrzymania – np. na wysokości tego znaku, drzewa, zaparkowanego samochodu, pod wiaduktem czy w zatoce parkingowej - po wyznaczeniu miejsca – oceń odległość od miejsca zatrzymania, zwolnij szybkość pojazdu redukując biegi /hamowanie silnikiem/, sygnalizuj kierunkowskazem, spokojnie dalej oceniaj i wyhamuj już w wyznaczonym miejscu! - TO NIE JEST HAMOWANIE AWARYJNE – gdzie z prędkości 50km gwałtownie wyhamowujesz praktycznie w miejscu!!!!
21	Właściwa zmiana biegów – ekojazda	- dynamicznie przyspieszaj uzyskując docelową prędkość; - jedynka tylko do ruszenia i już wrzucaj dwójkę; przy prędkości 30km/h już wrzucaj 3-kę; zaraz po przekroczeniu 40km/h wrzucaj 4-kę!!!
22	Hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu ekojazda	- przed zatrzymaniem i zwalnianiem np. na przejściach, skrzyżowaniach, światłach itp. – najpierw zredukuj bieg z tego na którym jedziesz o jeden niższy i puszczaj sprzęgło powoli i znowu to samo, staraj się jak najdłużej nie wykorzystywać do hamowania prędkości hamulca roboczego /nie dotyczy hamowania już gdy jedziesz na biegu nr 2/

Kilka dodatkowych informacji:

- egzaminator informuje Ciebie o błędach – nieważne ile razy!!! Ważne, by nie stwierdził, że „to drugi błąd z zadania” lub „przerywam egzamin z powodu....”. W innym przypadku CAŁY CZAS MASZ WYNIK POZYTYWNY I JEGO MUSISZ BRONIĆ!!

- w przypadku przypadkowego włączenia świateł drogowych lub wyłączenia świateł mijania, a więc jazda na światłach pozycyjnych, egzaminator zapyta Ciebie, czy wszystko jest w porządku i czy można kontynuować jazdę – warto się zatrzymać i sprawdzić światła, hamulec awaryjny czy drzwi – przypadki

EGZAMINATORSKIE RADY DLA KANDYDATÓW

chodzą po ludziach.

- korzystanie z uprzejmości innych – oczywiście możesz korzystać z uprzejmości innych, ale nie możesz tego robić w sposób wskazujący na wymuszenie czy to przy okazji zmiany pasa ruchu, zmiany kierunku jazdy lub włączania się do ruchu, wyprzedzania czy omijania – wystarczy, że zaczniesz sygnalizować swój zamiar bez zmiany położenia pojazdu na jezdni, obserwujesz pojazdy na pasie, na który chcesz wjechać – jeśli jeden z kierowców z własnej woli zwolni robiąc ci miejsce, albo dodatkowo sygnalizuje światłami – dopiero wtedy możesz zmienić pas ruchu dynamicznie.

NIE MOŻESZ SIĘ WAHAĆ – ZRÓB TO SZYBKO I PEWNIE!

Oczywiście mogą występować różnice w opisie poszczególnych zadań w zależności od przyjętych zasad przez ośrodki egzaminowania i zalecenia urzędów marszałkowskich. Dlatego też proponuję uzupełnić mój tekst o obowiązujące zasady w Waszych WORD-ach tak, by służyły wszystkim zainteresowanym. Może to być kolejny element współpracy między naszymi środowiskami.

BLASKI I CIEŃ ŻYCIA Z MĘŻEM EGZAMINATOREM

Agnieszka - żona egzaminatora



Któregoś dnia obiecałam mojemu Mężowi, że napiszę mały artykuł do biuletynu. Potraktowałam to zadanie bardziej jako żart, ale słowa chcę dotrzymać. Tylko o czym może napisać ktoś, kto nie jest specjalistą w danej branży w specja-listycznym piśmie?

Szukając tematu w głowie doszłam do wniosku, że napiszę o tym, jak bardzo zmieniło się moje spojrzenie na Was Szanowni Państwo Egzaminatorzy od momentu bliższego poznania Waszego środowiska.

Zanim poznałam mojego Męża uważałam, że egzaminator to zimny, bezduszny człowiek ze znudzoną miną „oblewa” kolejne osoby. Robi to tylko i wyłącznie dlatego, bo mu za to płacą, jak też dostaje premię uzależnioną od ilości „oblanych” zdających. Oczywiście mit o tym, że egzaminatora można kupić też uważałam za prawdę.

Powinnam przed Wami Szanowni Egzaminatorzy schylić głowę i przeprosić za swoje fałszywe oceny oparte na opowieściach tych „zorientowanych”.

Żyjąc pod jednym dachem z egzaminatorem osób zdających na prawo jazdy codziennie przekonuję się jak bardzo stresujący, niebezpieczny, a jednocześnie odpowiedzialny jest Wasz zawód. Ile razy dziennie wsiadacie do samochodu z kandydatem na kierowcę, nie wiedząc czy z niego wyjdziecie o własnych siłach. Jak bardzo musicie być skoncentrowani, bo moment nieuwagi może kosztować Was zdrowie a nawet życie. Jadąc w jednym samochodzie z człowiekiem zestresowanym do granic możliwości musicie jednocześnie oceniać sytuację by zapobiegać ewentualnym nieszczęściom; obserwować poprawność wykonywanych poleceń oraz dokonać prawidłowej oceny przyszłego kierowcy. Podzielność uwagi, jaką musicie się wykazać, jest prawie niemożliwa do ogarnięcia przez zwykłego człowieka.

Ocena, jaką wydacie, często może być tragiczna w skutkach. Źle oceniając kandydatów na kierowcę, możecie w przyszłości pośrednio odpowiadać za czyjeś zgubne decyzje, jakie podejmie już nowy kierowca. Jakże

wnikliwie muszą być Wasze oceny, by dostrzec w tych osobach ludzi odpowiedzialnych, zdolnych do samodzielnego prowadzenia samochodu.

To co uważałam za bezduszość jest u wielu z Was ochronną tarczą na różnego rodzaju sugestie czy dwuznaczne propozycje czy też zachowanie tak różnych ludzi i ich osobowości.

Nic bardziej krzywdzącego, gdy ktoś mówi, że „oblewa się kandydatów dla własnego „widzimi się”. Może osoby przystępujące do egzaminu powinny bardziej krytycznie spojrzeć na swoje nowo nabyte umiejętności, z dystansem do sytuacji w jakiej się znaleźli wreszcie pokazać to co potrafią.

Skąd biorą się te wszystkie uprzedzenia do Was?

Myślę, że częściowo sami je tworzycie, ale tylko częściowo. Ośrodki ruchu drogowego w których Państwo pracujecie nie robią prawie nic, by obalać te stereotypy, by wyjść naprzeciw oskarżeniom, opowieściom wysypanym z palca.

Milczenie, odgradzanie się od ludzi, którzy muszą do Was przyjść, brak otwartości tworzy niepotrzebne bariery, a to jest woda na młyn, którzy Wami straszą tych biednych ludzi. Oni i tak są przerażeni. Dobrze by było pokazywać jak najczęściej Waszą „ludzką” twarz i przekonywać ich o tym, że wynik egzaminu zależy przede wszystkim od nich.

Często mój Mąż rozmawiając ze mną, żałuje tych ludzi, którym niewiele zabrakło, aby zdać egzamin. Mówi, że wystarczyłoby kilka drobnych wskazówek, aby sukcesy były częstsze.

Wydaje mi się, że to do Was należy kolejny krok, by zmieniać opinię o Waszym zawodzie, niszczyć plotki i krzywdzące myślenie. Wystarczy wyciągnąć rękę do Waszych kolegów z branży, czyli instruktorów, by mit o złym egzaminatorze odszedł w przeszłość.

Życzę Wam pracy, która niesie ze sobą satysfakcję i przyjemność. Życzę, by kolejni zdający reprezentowali wysoki poziom umiejętności, a większość egzaminów kończyła się wynikiem pozytywnym.

Agnieszka – żona egzaminatora

SŁÓW GORZKICH KILKA...

Dariusz Chyćko



Szanowni Koledzy i Koleżanki ze Stowarzyszenia. Tylko my wiemy, jak ciężki jest zawód, który wykonujemy. Codziennie borykamy się z różnymi dolegliwościami wynikającymi ze specyfiki pracy i warunków, w jakich nam przyszło pracować. Staramy się dobrze realizować powierzone nam zadania, a jednak wciąż spotykają nas

różnego typu nieprzyjemności i problemy natury zawodowej i zdrowotnej. Ale nie o tym chciałbym napisać...

Nasze Stowarzyszenie, z zasady elitarne, bo przecież jesteśmy profesjonalistami, specjalistami w swojej branży, ma za zadanie integrować przedstawicieli naszego zawodu i realizować oprócz zadań wynikających ze Statutu, zadania związane z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez działania na rzecz środowisk związanych z kształceniem nowych kierowców. Jest nas w Stowarzyszeniu około 600 osób. Mimo, że w skali kraju jesteśmy małym stowarzyszeniem, to jednak potencjał, wiedza i umiejętności są bardzo duże, stąd też wartość naszego Stowarzyszenia jest znaczna. Niestety, nie przekłada się to na działania, które powinny być podejmowane tak przez poszczególnych członków, jak też oddziały KSE a skończywszy na Radzie Głównej.

Mamy problemy z zaangażowaniem się na rzecz działalności, której odbiorcami będą egzaminatorzy, instruktorzy, przedstawiciele urzędów marszałkowskich. Większość z nas ogranicza się wyłącznie do opłacenia składek i.... tyle. Mamy jednak oczekiwania. Dochodzą mnie słuchy z kraju o osobach, które poddają w wątpliwość powstanie i działalność Stowarzyszenia. Oczekują podejmowania przez Radę Główną różnych działań zmierzających do

SŁÓW GORZKICH KILKA ...

intensyfikacji przedsięwzięć, dbanie o interesy egzaminatorów, zarzucają brak zaangażowania, brak propozycji nowych rozwiązań.

Ci, którzy są niezadowoleni, niestety, najczęściej sami nie robią nic, co miałoby jakiegokolwiek znaczenie dla naszego środowiska. Jest to godne pożałowania zachowanie ludzi działających na niekorzyść nas wszystkich.

Oddziały, które dynamicznie pracują na rzecz swojego rozwoju oraz rozwoju środowisk zewnętrznych, dobrze współpracują z dyrektorami ośrodków egzaminowania, podejmują wyzwania czasów, w jakich przyszło im działać można policzyć na palcach jednej ręki.

Mimo wielu propozycji współpracy, zaangażowania się w sprawy naszego zawodu, wciąż oprócz słów aprobaty nie wynika nic, co można by nazwać konkretną współpracą.

To tylko kilka osób, naprawdę kilka, które podejmuje ciężar realizacji zadań wynikających ze Statutu, pracują, by w efekcie ten zawód nie stracił reszty godności i uznania.

Do Rady Głównej nie trafiły od wielu lat żadne zaproszenia na spotkania z Wami w oddziałach czy podczas różnego typu szkoleń. Brakuje informacji o tym, co dobrego, a co złego dzieje się na Waszym terenie.

Oczekujemy zmiany wizerunku naszego zawodu w środowisku odbiorców naszych usług i ... nie podejmujemy żadnych działań by ten stan zmienić.

W tym biuletynie piszę o takich działaniach, które wymagają może odrobinę wysiłku, ale są racjonalne i możliwe do wykonania. Ten zawód daje satysfakcję i spełnienie w służbie na rzecz społeczeństwa. Ograniczanie go wyłącznie do miejsca pracy i comiesięcznej pensji nie daje nikomu prawa do oceny innych, którzy chociaż w trudnych, nieprzychylnych warunkach, starają się działać na rzecz nas wszystkich.

Wystarczy raz na kwartał spotkać się w oddziale, przedyskutować problemy, poddać ocenie swoje pomysły i spostrzeżenia, spisać je wraz z propozycjami rozwiązań, a jeśli byłyby z tym problemy to zadzwonić czy wysłać mailem zapytanie, czy prośbę o pomoc. Chętnie pomożemy wszystkim tym,

SŁÓW GORZKICH KILKA ...

którzy coś chcą zrobić i nie ograniczają się wyłącznie do narzekania.

Ten zawód niesie za sobą wiele problemów z zakresu komunikacji w środowiskach wewnętrznych w firmach, braku perspektywy zmian, ale nie dlatego, że nie można nic zmienić. To marazm, zniechęcenie, często atmosfera zagrożenia utraty miejsca pracy, oskarżenia o niekompetencję, braku wyrozumiałości ze strony przełożonych, czy też zwyczajne wypalenie zawodowe stoją na przeszkodzie, by ten zawód znowu stał się godny szacunku i poważania. Trzeba się trochę otrząsnąć z takiego stanu i poszukać perspektywy dla siebie i swojego zawodu.

Zapraszam do współpracy, do wymiany informacji, do spotkań, do szkoleń we własnym gronie jak też i w szerszym.

Nowoczesny materiał edukacyjny dla kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów

Stała prędkość jazdy:

- dobra widoczność
- mało natężenie ruchu drogowego
- utrzymywanie stałych parametrów jazdy

OBROTOMIERZ

Struktura pakietu:

Pakiet nr	Tematyka	Czas / min
Pakiet nr 1	Tematyka egzaminacyjna - zasady jazdy, zasady egzaminacyjne	30:58
Pakiet nr 2	Tematyka egzaminacyjna - zasady jazdy, zasady egzaminacyjne	30:58
Pakiet nr 3	Tematyka egzaminacyjna - zasady jazdy, zasady egzaminacyjne	30:58
Pakiet nr 4	Tematyka egzaminacyjna - zasady jazdy, zasady egzaminacyjne	30:58

Materiał zrealizowany przy współpracy:

- Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców z siedzibą w Olsztynie
- Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Lublinie
- Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy w Lublinie

Uwaga: Kopia instrukcji "EkoJazda w praktyce egzaminacyjnej" należy do firmy ... w siedzibie firmy do materiału zamieszczonego na nośniku DVD należy do Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów oraz wydane. Zalega się kopowanie w całości lub części materiału zawartego na nośniku oraz zamieszczania treści lub części w innych formach publikacji, w tym na stronach portalu i stronach internetowych, jak również w formie słowa pisanego. Prawa należne do materiału przysługują wydawcy zgodnie z regulaminem dystrybucji instrukcji. Materiały zabezpieczone indywidualnymi znakami przywrócić należy zgodnie z regulaminem. W przypadku naruszenia praw autorskich oraz regulaminu dystrybucji i korzystania z zawartości pakietu właściciel wyraża do Sądu powołanie do odpowiedzialności.

Zalega się kopowanie całości lub części materiału, publikacji całości lub fragmentów w innych formach publikacji, jak też poprzez portale społecznościowe oraz wykorzystywanie materiałów zamieszczonych w pakiecie do celów niezgodnych z regulaminem sprzedaży przed rynekem odpowiedzialności karnej. MATYBIA, ZAKŁAD PRACOWNI CYFROWY W CELU IDENTYFIKACJI WŁAŚCIELA KOPII

Dystrybutor: Sayki Promocja
www.kse-egzaminator.pl

EkoJazda
w praktyce egzaminacyjnej

z cyklu
"Okiem egzaminatora"

kategoria B

instrukcja wspomagająca proces kształcenia kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów

opracowanie i realizacja:
mgr Dariusz Chydo

2015-2016

www.okiemegzaminatora.pl

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
85-620 Bydgoszcz, ul. St. Kard. Wyszyńskiego 54
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
39-400, Tarnobrzeg, ul. Sikorskiego 86A
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 PŁAMY!**

WORD-y które nie posiadają oddziału

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców
10-444 Olsztyn, ul. Kołobrzeska 7/27

Prezes RG KSE
Henryk Radomski, e-mail: radomskih@wp.pl, tel. 602 651 824

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

www.kse-egzaminator.pl