

Opinia w sprawie proponowanych zmian do Ustawy o kierujących pojazdami - projekt z dnia 18 kwietnia 2018r

Art. 1 ust. 2 – bez zastrzeżeń

Art. 17 – bez zastrzeżeń

Art. 21 – bez zastrzeżeń

Art. 23 – bez zastrzeżeń

Art. 25 – bez zastrzeżeń

Art. 26 – bez zastrzeżeń

Art. 26a – bez zastrzeżeń

Art. 27 – bez zastrzeżeń

Art. 28 – bez zastrzeżeń

Art. 31 – bez zastrzeżeń /uchylony

Art. 32 – bez zastrzeżeń

Art. 32a – 32c – bez zastrzeżeń

Art. 33 ust. 1 pkt 2 lit b:

- osoba chcąca wykonywać zawód instruktora kategorii B powinna posiadać co najmniej 5 lat prawo jazdy – należałoby utrzymać zapis obecny ustawy; w wyniku zmian w przepisach dotyczących funkcjonowania ośrodków szkolenia, ich ilość zostanie zredukowana co w konsekwencji spowoduje powrót na rynek pewnej liczby instruktorów; najczęściej są to osoby doświadczone, posiadające wiedzę i umiejętności; skrócenie okresu posiadania prawa jazdy kat B do 2 lat jest nieuzasadnionym działaniem na rzecz dalszej degradacji środowiska szkoleniowego – jego poziomu szkolenia; jednocześnie ten zapis spowoduje, że OSK będą zatrudniać „tańszą siłę roboczą”, czyli młodych, nowych instruktorów, a to grozi dalszym spadkiem profesjonalizmu w przekazywaniu wiedzy kierowcom; 2-letni okres posiadania prawa jazdy dla kandydata nie kierowcę to w dalszej perspektywie pozostawanie na bardzo niskim poziomie szkoleniowym – takie postępowanie nie ma nic wspólnego z poprawianiem sytuacji na drogach; jest to tylko i wyłącznie pseudo otwieranie się na zawód – rynek posiada odpowiednią ilość instruktorów, ale największym problemem są stawki szkoleniowe – proponowany zapis to kolejna próba zamydlenia istotnego problemu jakim są płace w OSK; w konsekwencji jest to pozwolenie w dalszym ciągu na nieuczciwą konkurencję wśród ośrodków szkoleniowych, stosowanie stawek dumpingowych; zdaniem KSE jest to bardzo nieodpowiedzialne działanie z niekorzyścią dla rynku kierowców w Polsce; Uwaga: mniejsza ilość instruktorów spowoduje podwyższenie stawek szkoleniowych i większą konkurencyjność dla wykonujących zawód instruktora – nie można tolerować trendu hołubionego od prawie 30 lat, że ilość a nie jakość się liczy;

- pozostałe propozycje zmian w Art. 33 – bez zastrzeżeń

Art. 34 – bez zastrzeżeń

Art. 35 – bez zastrzeżeń

Art. 37 – bez zastrzeżeń

Art. 38 – bez zastrzeżeń

Art. 39 – bez zastrzeżeń

Art. 40 – bez zastrzeżeń

Art. 41 – bez zastrzeżeń

Art. 43 – bez zastrzeżeń

Art. 44 – bez zastrzeżeń

Art. 45 – bez zastrzeżeń

Art. 46 – bez zastrzeżeń

Art. 50 – bez zastrzeżeń

Art. 51 – bez zastrzeżeń

Art. 52 – ust. 1 – bez zastrzeżeń

Art. 52 ust. 2

- część praktyczna egzaminu państwowego nie może być przerywana za wyjątkiem sytuacji bezpośredniego zagrożenia życia lub sytuacji kolizyjnej; w każdym z wymienionych poniżej przypadków, jeśli nie zachodzą przesłanki zagrożenia bezpośredniego życia – kandydat otrzymuje wynik negatywny z egzaminu praktycznego, ale kontynuuje egzamin; **EGZAMIN PRAKTYCZNY MA SPRAWDZAĆ WIEDZĘ I UMIEJĘTNOŚCI KANDYDATA, A NIE DOPROWADZAĆ DO PRZERWANIA EGZAMINU – ta metoda służyła przede wszystkim gromadzeniu znacznych funduszy dla WORD-ów bez aspektu pedagogicznego, utrzymanie tego zapisu w obecnie proponowanym jest kontynuacją bardzo negatywnego trendu działania na rzecz ekonomii ośrodków egzaminowania a nie właściwej oceny umiejętności kandydata;** postępowanie egzaminatora zgodnie z proponowanym zapisem jest nieetyczne, nieuczciwe i z wadami z zakresu obiektywności w ocenie zdającego; budzi uzasadnione niezadowolenie i niszczy zaufanie środowiska do zawodu egzaminatora i idei, jaką jest egzamin; **EGZAMIN PEŁNI FUNKCJĘ PEDAGOGICZNĄ I SPOŁECZNĄ, MA W PEŁNYM ZAKRESIE OBRAZOWAĆ POZIOM UMIEJĘTNOŚCI I PRZYGOTOWANIA KANDYDATA DO SAMODZIELNEJ JAZDY – OBECNIE EGZAMINY KOŃCZONE PO KILKU MINUTACH PRAKTYCZNIE NIE DAJĄ KLAROWNEJ INFORMACJI O REPREZENTOWANYM POZIOMIE PRZYGOTOWANIA ANI TEŻ NIE MA PEŁNEJ, WYCZERPUJĄCEJ FORMY PRZEKAZU INFORMACJI O KANDYDACIE DO OŚRODKÓW SZKOŁĄCYCH;**

- obecnie proponuje się ustalić limity osób przeznaczonych do egzaminowania w czasie jednej godziny; ta idea jest bardzo słuszną, bo niszczy przekonanie środowiska zewnętrznego o „interesowności” egzaminatora i WORDu w wynikach negatywnych; niestety, wprowadzając powyższy zapis, propozycja limitów egzaminów w ciągu godziny mija się z celem – znowu egzaminy będą się kończyć po kilku czy kilkunastu minutach, bez szansy pełnej oceny poziomu umiejętności;

- zdaniem egzaminatorów zapis wymuszający przerwanie egzaminu jest zupełnie niezasadny, jednocześnie wyjątkowo szkodliwy dla systemu egzaminowania, społecznie negatywny;

- dodatkowo tego typu zapisy nie powinny znajdować się w ustawie, ale w rozporządzeniu do ustawy, które to powinno regulować wszelkie aspekty przebiegu egzaminu;

- proponujemy usunięcie tej propozycji zapisu przerwania egzaminu /poprzednio Tabeli nr 1 rozporządzenia/ i pozostawienie go w obecnie funkcjonującej formie – zdefiniowanie sytuacji „zagrożających bezpośrednio życiu i zdrowiu” powinno mieć miejsce w rozporządzeniu;

Art. 53 ust 1 -4a – bez zastrzeżeń;

Art. 53 ust 5

- wojewódzki ośrodek ruchu drogowego powinien mieć możliwość zakupu **różnych** pojazdów egzaminacyjnych – tzn. różnych marek; ograniczanie zakupu przetargowego do jednej marki budzi ogromne zastrzeżenia środowiska szkoleniowego oraz potęguje zastrzeżenia społeczne dotyczące drastycznego zawężenia wyboru pojazdu do nauki; trzeba wreszcie zrezygnować z systemu propagowanego od prawie 30 lat i budzącego tak wiele kontrowersji; utrzymywanie tego systemu pozyskiwania nowych pojazdów egzaminacyjnych będzie kontynuacją negatywnego trendu idei prowadzenia egzaminów i funkcjonowania ośrodków egzaminacyjnych; dziwi bardzo, że brakuje

propozycji nowych rozwiązań w tym zakresie, a utrzymuje się stare, zdegenerowane rozwiązania z niską akceptacją społeczną;

- zwiększenie okresu użytkowania pojazdów egzaminacyjnych do 5 lat jest dobrym rozwiązaniem, jednak połączenie go z powyższą propozycją zakupu różnych pojazdów spowodowałoby dużo większą otwartość na rynek szkoleniowy i pozwoliłoby na łatwiejsze funkcjonowanie tych przedsiębiorców;

Art. 53a ust 2 – bez zastrzeżeń

Art. 54 ust. 6

- pozostawienie zapisu o „pisemnym wniosku dotyczącym obecności instruktora w czasie egzaminu” jest kontynuacją negatywnego trendu separowania osób szkolących od informacji dotyczących poziomu umiejętności; system obiegu informacji jest pomiędzy kandydatem, egzaminatorem oraz instruktorem w praktyce jest na bardzo niskim, znikomym poziomie; ogranicza się do kilku słów czy zdań w sprawie wyniku negatywnego ze strony egzaminatora do zdającego – te informacje są lakoniczne, zdawkowe, w większości przypadków przeinaczane przez przystępującego do egzaminu; w konsekwencji rosną niedomówienia, negatywne opinie o przebiegu egzaminu, a co za tym idzie bardzo dużo wątpliwości co do prawidłowości oceny egzaminatora – to skutkuje skargami, które wprowadzają negatywną atmosferę w środowiskach, najczęściej efektem końcowym jest uznanie wyniku przez skarżącego, ale z wielką dozą braku zaufania do ośrodka egzaminowania i systemu;

- jednoznacznie, utrzymywanie takiego stanu prawnego i braku obligatoryjnego uczestnictwa instruktora w procesie egzaminacyjnym uniemożliwia zmianę powyższego stanu rzeczy; jest to równoznaczne z brakiem zainteresowania systemu zmianami w procesie podnoszenia kompetencji instruktora, utrzymywanie wadliwego systemu wymiany informacji; jest to też proceder zasługujący na negatywną ocenę z punktu widzenia przyszłości polskiego młodego kierowcy i instruktora – nauczyciela;

Art. 54a

- w przypadku uczestnictwa instruktora w procesie egzaminacyjnym, obecność kamery jest zbędna; dodatkowo należy stwierdzić, że system prawny wprowadza rejestrację przebiegu egzaminu z powodu braku zaufania do osób realizujących zapisy ustawy i rozporządzeń; trend ten jest od dawna wprowadzony i podtrzymywany ugruntowuje brak zaufania do egzaminatorów, do ośrodka egzaminowania, a w konsekwencji do samego systemu; usprawiedliwianie obowiązującego rozwiązania jako właściwe jednocześnie neguje zapis ustawy o obiektywnym i rzetelnym wykonaniu swoich obowiązków przez egzaminatorów – niszczeniu ulega w ten sposób status egzaminatora, którzy uzyskał swoje uprawnienia podczas długiego i ciężkiego szkolenia oraz egzaminów wymagających dogłębnej wiedzy specjalistycznej;

Art. 54b – bez zastrzeżeń

Art. 56 ust. 1 – bez zastrzeżeń

Art. 56 ust. 2 i 3 – bez zastrzeżeń

Art. 56 ust 4 i 5 – bez zastrzeżeń

Art. 57 ust. 2

- wprowadzenie limitu ilości przeprowadzanych egzaminów na poszczególne kategorie prawa jest dobrym rozwiązaniem w stosunku do obecnie panujących w WORD-ach sposobów zarządzania; ukroci to „ilościowe” egzaminowanie, którego wynikiem przede wszystkim miał być wynik finansowy

ośrodka egzaminowania kosztem jakości obsługi kandydata oraz kosztem zmęczenia fizycznego i psychicznego egzaminatorów;

- ograniczenie czasowe pracy egzaminatora do 8 godzin w ciągu doby jest również rozwiązaniem zmierzającym do poprawy jakości egzaminowania; egzaminator musi być skupiony, aktywny i w pełni decyzyjny przez 8 godzin w ciągu dnia – taki system pracy doprowadził w wielu przypadkach do bardzo szybkiego wypalenia zawodowego, rutyny i obniżenia jakości wykonywanych obowiązków;

- 1 praktyczny egzamin w ciągu godziny to kolejne dobre rozwiązanie; będzie wreszcie czas by bez „odgórnego nakazu” w pełni zająć się kandydatem, oceną jego umiejętności, ale też rozmową i wyjaśnieniem wszelkich zagadnień związanych z jego prezentowanym poziomem w czasie jazdy; to nie będzie przekaz informacji skupiony wyłącznie na wyjaśnieniu przerwania egzaminu i wyniku negatywnego; to bardzo dobrze, że postanowiono z tym skończyć; trzeba sobie uświadomić, że kandydat zdający w WORD nie jest dla ośrodka, ale to ośrodek jest dla niego i jemu ma służyć;

- ta propozycja, w swojej idei jest bardzo dobra i już od dłuższego czasu oczekiwana przez środowisko egzaminacyjne, jednak nijak się ma do propozycji z Art. 52 ust. 2 dotyczącym przerywania egzaminu w związku z wykroczeniem wobec zapisanych tam sytuacji; **W SWOJEJ IDEI EGZAMIN KANDYDATA MA UKAZAĆ MOCNE I SŁABE JEGO STRONY JAKO PRZYSZŁEGO KIEROWCY, OCENIĆ ZDOLNOŚĆ ADAPTACJI W RUCHU DROGOWYM, SKUTECZNOŚĆ REALIZACJI PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO W PRAKTYCE; MOŻNA TO ZROBIĆ WYŁĄCZNIE POPRZEC KONTYNUACJĘ EGZAMINU ZDAJĄCEGO W JEGO PEŁNYM ZAKRESIE!;**

Art. 57 ust 3

- propozycja tego zapisu wpisuje się w zakres postulatów zgłaszanych do ministerstwa od długiego czasu; dzięki niemu egzaminator będzie mógł uczestniczyć w pracach komisji, być powoływanym przez starostów w ramach kontroli ośrodków szkoleniowych;

- obecne zapisy ustawy praktycznie uniemożliwiały uczestnictwo egzaminatora w jakichkolwiek pracach komisji i zespołów;

Art. 57a – bez zastrzeżeń

Art. 57b – bez zastrzeżeń

Art. 57c – bez zastrzeżeń

Art. 57d – bez zastrzeżeń

Art. 58 ust. 1

- pkt 2, 6, 7 – bez zastrzeżeń

- pkt 8 – uchylony – jest to właściwe działanie na rzecz poprawy wiarygodności i obiektywności egzaminatora; ten punkt był tak obszerny w swojej treści, że powodował nadużycia ze strony pracodawcy w stosunku do egzaminatora; w obecnym zapisie ustawy zasób treściowy jest niejednoznaczny, praktycznie bez możliwości właściwej oceny pracownika;

Art. 58 ust. 2-6 – bez zastrzeżeń

Art. 61 ust. 1; ust. 1a i ust. 1b – bez zastrzeżeń

Art. 61 ust. 3

- dodano wreszcie do ustawy konieczność uczenia technik komunikacji werbalnej i niewerbalnej oraz technik antystresowych; do tej pory w programach szkolenia instruktorów i egzaminatorów pomijano te tematy; umiejętność komunikacji, przekazywania informacji, identyfikacji odbiorcy, jego poziomu zrozumienia – są podstawą do podniesienia poziomu nauczania i egzaminowania z jednoczesnym dużym wpływem na kulturę obsługi petenta;

Art. 61 ust 5 i 6 – bez zastrzeżeń;

Art. 62 – bez zastrzeżeń;

Art. 63 ust. 1 – bez zastrzeżeń

Art. 63 ust. 1a

- zapis niedopracowany, czy dotyczy to osób zatrudnionych przez danego wojewodę i oni automatycznie po odbyciu szkolenia będą mieli zaświadczenia, czy też dotyczy to osób sprawujące nadzór nad egzaminami?

Art. 63 ust. 3 – bez zastrzeżeń

Art. 63 ust. 4 – bez zastrzeżeń

Art. 63 ust. 5

- ustawa dotycząca ograniczenia działalności przez osoby publiczne nie określa zdecydowanie o braku możliwości podejmowania dodatkowej pracy przez egzaminatora; oczywiście wykluczone jest szkolenie kandydatów na kierowców; ten element ustawy trzeba dopracować, aby nie było wątpliwości kogo ten zapis dotyczy i w jakim zakresie; również nie jest w pełni określony status egzaminatora w hierarchii/ definicji urzędowej – do tej pory egzaminator traktowany był jako funkcjonariusz publiczny, ale wyłącznie w miejscu wykonywania pracy, poza pracą nie miał żadnej ochrony – ten stan również należy doprecyzować – albo jest funkcjonariuszem publicznym w pełnym wymiarze, albo nie jest nim wcale.

Art. 63a – bez zastrzeżeń

Art. 64 – bez zastrzeżeń

Art. 66 ust. 1 pkt 6 lit a

- ustalenie sztywnych stawek opłaty egzaminacyjnej powoduje brak możliwości zmiany w korelacji ze stanem gospodarki w kraju; naszym zdaniem stawki powinny być uzależnione od współczynnika charakteryzującego stan gospodarki i raz do roku na początku roku powinny ulegać zmianie /np. tak jak abonament TV/;

Art. 67 – bez zastrzeżeń

Art. 68

- system skargowy został w tym przepisie utrzymany w obecnie obowiązującej formie za wyjątkiem propozycji, by pierwszą ocenę skargi dokonywał egzaminator nadzorujący; **DUŻE ZASTRZEŻENIA BUDZI INSTYTUCJA EGZAMINATORA NADZORUJĄCEGO – na tym tle dochodziło bardzo dużo do nieporozumień, ale też ta funkcja była wykorzystywana przez dyrektorów na niekorzyść egzaminatora; co więcej osoby powoływane na to stanowisko zupełnie rozmijają się z celem, jaki był stawiany tej funkcji – miała być to osoba wspierająca proces egzaminacyjny, egzaminatora w jego pracy, przede wszystkim w formie doradcy; NIESTETY – została ona ograniczona przez dyrektorów jedynie do funkcji kontrolno – dyscyplinującej BEZ JAKIEGOKOLWIEK WSPARCIA DLA EGZAMINATORA W JEGO PRACY!**

- egzaminator nadzorujący definitywnie powinien zostać zastąpiony „KOMISJĄ WERYFIKACYJNĄ DS. EGZAMINÓW” składającą się z wysoce doświadczonych egzaminatorów powoływanych przez wojewodę dla przykładu po jednym z każdej miejscowości, w której mieści się ośrodek egzaminacyjny lub oddział; to właśnie ta komisja powinna rozpatrywać skargi, opiniować je do wojewody, udzielać informacji w formie pisemnej dla egzaminatorów – stanowiłyby one wytyczne dla wszystkich egzaminatorów w danym województwie w zakresie ujednoczenia przepisów i ich interpretacji;

- FUNKCJA EGZAMINATORA NADZORUJĄCEGO POWINNA CAŁKOWICIE ZOSTAĆ USUNIĘTA – jako nie posiadająca praktycznie żadnego zaufania grupy zawodowej, środowisk i społeczeństwa;

utożsamiana jest wyłącznie jako ramię „zbrojne” dyrektora ośrodka egzaminowania; niestety tak samo będzie to funkcjonowało w przypadku BSE i jego dyrektora;

-ZDECYDOWANIE WNIOSKUJEMY O POWOŁANIE KOMISJI WERYFIKACYJNEJ DS. EGZAMINÓW PRZY WOJEWODZIE DZIAŁAJĄCEJ W OBSZARZE CZYNNOŚCI BSE – członkowie komisji wybierani byłiby na podstawie regulaminu wojewody oraz głosowanie jawnego w ramach wyborów pośród załogi w miejscowości funkcjonowania ośrodka egzaminowania;

- utrzymywanie funkcji egzaminatora nadzorującego stanowi jawną ingerencję w proces egzaminowania osób wykonujących czynności egzaminacyjne, sugerowanie rozwiązań, w tym też wyników, które powinny być wyłącznie podejmowane przez egzaminatora z pełnym przekonaniem obiektywności i poprawności legislacyjnej; jeśli będą zastrzeżenia co do oceny lub innych aspektów pracy egzaminatora – od tego powinna być Komisja Weryfikacyjna ds. egzaminowania, wojewoda i sąd;

- utrzymanie funkcji egzaminatora nadzorującego jest działaniem zdecydowanie negatywnym, utrzymującym niewłaściwą atmosferę pracy, wprowadzającą rozbieżności interpretacyjne przepisów prawa, niefunkcjonalną społecznie i zawodowo!;

Art. 69 – bez zastrzeżeń

Art. 70 – bez zastrzeżeń

Art. 71 – **bez zastrzeżeń!**

Art. 72 – bez zastrzeżeń

Art. 74a – ?

Art. 76 ust. 2 – bez zastrzeżeń

Art. 83 ust. 2 – bez zastrzeżeń;

Art. 91 – bez zastrzeżeń

Art. 93 – bez zastrzeżeń

Art. 94 – bez zastrzeżeń

Art. 98a – bez zastrzeżeń

Art. 99 – bez zastrzeżeń

Art. 100 – bez zastrzeżeń

Art. 101 – bez zastrzeżeń

Art. 104a – bez zastrzeżeń

Art. 112

- doskonalenie techniki jazdy – ta propozycja jest jak najbardziej wskazana i oczekiwania od wielu lat; wreszcie światło dzienne ujrzało sformułowanie „technika jazdy”;

Art. 117 – bez zastrzeżeń

Art. 117a – bez zastrzeżeń

Art. 118 – bez zastrzeżeń

Art. 119 – bez zastrzeżeń

Art. 120 – bez zastrzeżeń

Art. 122 – bez zastrzeżeń

Prawo o ruchu drogowym:

Art. 2 ust. 1

- pojazdy takie jak do nauki jazdy czy wykorzystywane w egzaminie państwowym jak najbardziej powinny posiadać oznaczenie w postaci białej litery L na niebieskim tle; jednak takie samo oznaczenie

dla pojazdów wykorzystywanych do jazdy z osobą towarzyszącą jest co najmniej chybione – powinna być to tabliczka wielkości 20x20cm z tłem czerwony i białą literą L w środku umieszczana z przodu pojazdu i z jego tyłu /ew. w oknie z przodu i z tyłu/ lub inna forma tego znaku umożliwiająca przymocowanie do pojazdu z przodu i z tyłu w miejscu widocznym /np. forma magnetyczna, naklejka itp./; takie oznaczenia funkcjonują w Wielkiej Brytanii; co więcej, młodzi kierowcy mają prawo kontynuacji jazdy tak oznaczonym pojazdem przez okres nie dłuższy niż np. 6 miesięcy, w którym to doskonali swoje umiejętności;

Art. 117 – bez zastrzeżeń

Art. 119 – bez zastrzeżeń

Art. 121 – bez zastrzeżeń

Ustawa o transporcie drogowym:

Art. 39b – bez zastrzeżeń

Art. 39c – bez zastrzeżeń

Art. 39g – bez zastrzeżeń

Art. 39i – bez zastrzeżeń

Art. 4 – bez zastrzeżeń

Art. 5 i 6

- to ograniczenie czasowe jest bardzo dobre; jeśli ktoś chce prowadzić działalność zgodnie z przepisami, musi się dostosować;

Art. 7 – bez zastrzeżeń

Art. 8 – bez zastrzeżeń

Art. 9 – bez zastrzeżeń

Art. 10 – bez zastrzeżeń

Art. 11 – bez zastrzeżeń

Art. 12 – bez zastrzeżeń

Art. 13 – bez zastrzeżeń

Art. 14

- tego typu urządzenia powinny spełniać specjalne wymagania; typu 3-stopniowego nadają się raczej do szkoły podstawowej ew. średniej; powinny być stosowane 6-stopniowe symulatory jazdy umożliwiające generowanie sytuacji ruchu drogowego odpowiadające rzeczywistym warunkom na drodze;

Art. 15 – bez zastrzeżeń

Art. 16 – bez zastrzeżeń