

# **Propozycje zmian systemu oceny umiejętności kandydatów na kierowców.**

- 1. Dariusz Chyćko – Lublin**
- 2. Jarosław Osadziński – Katowice**
- 3. Władysław Drozd – Zielona Góra**

**Załącznik nr 2**

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW proponuje nowe systemy oceny

**Dariusz Chyćko – Lublin**

### **System egzaminowania – propozycja 2016/2017**

Z założenia proponowany system musi obiektywnie oceniać umiejętności kandydata na kierowcę i jego predyspozycje do bezpiecznego korzystania z możliwości jakie daje pozwolenie na kierowanie pojazdami. **Definitywnie należy zrezygnować z oceny kandydatów pod kątem zadań egzaminacyjnych.** Ograniczanie oceny umiejętności do wykonywania poszczególnych zadań w znacznym stopniu ogranicza obiektywizm egzaminatora oraz daje bardzo niejasną informację o poziomie umiejętności samemu kandydatowi.

Podczas sprawdzania umiejętności występuje wiele elementów nieuwziętych w obecnym systemie egzaminowania, a mających bezpośredni wpływ na skuteczność i jakość młodego kierowcy. To właśnie młodzi kierowcy przeświadczeni o swoich umiejętnościach stanowią większość sprawców kolizji i wypadków w ruchu drogowym. Obecny system świadomie wprowadza w błąd przyszłych uczestników RD nie dając im realnej, rzeczywistej oceny własnych umiejętności. W znacznym stopniu też ogranicza /ubezwłasnowolnia/ egzaminatora w jego ocenie.

Jakże często osoba egzaminowana otrzymuje wynik pozytywny całkowicie wbrew przekonaniu egzaminatora o jego umiejętnościach. Osoba zdaje, bo **UDAŁO** jej się wykonać poszczególne zadania /np. wjeżdża na skrzyżowanie z dużą prędkością i bez zastanowienia o konsekwencjach takiego czynu, nie dostosowuje parametrów swojej jazdy do warunków na drodze, przeszkód, zachowania innych na drodze i wiele, wiele innych, bo mały ruch na drodze, bo akurat nikogo nie było/. Egzaminator skupia się przede wszystkim obecnie na poprawności wykonania zadania. **Takie elementy jak płynność jazdy, dynamika, ekojazda, umiejętność podejmowania decyzji w sytuacjach trudniejszych, reakcja na sytuacje nagle, uprzejmość w ruchu drogowym, taktyka jazdy, przewidywanie i wiele innych niestety jest traktowane po macoszemu lub praktycznie nie jest oceniane.**

Stąd też wiele osób przystępujących do egzaminu z poważnymi defektami w zakresie umiejętności – zdaje taki egzamin. Natomiast osoby, które w ocenie egzaminatora świetnie spełniają wymogi względem przyszłych kierowców, doskonale „czują pojazd”, prowadzą pewnie i z wyobraźnią, często z powodu dwu nieprawidłowo sygnalizowanych zmian pasa ruchu otrzymują wynik negatywny.

Obecny system egzaminowania godzi bezpośrednio w zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nijak się ma do tendencji zmierzających do podnoszenia umiejętności i kompetencji przyszłych kierowców. To właśnie ten system już u podstaw predyspozycji nowego kierowcy w wielu przypadkach wypacza ideę poprawności i skuteczności nowego uczestnika RD.

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

### propozycje nowych systemów oceny

#### Charakterystyka proponowanego systemu egzaminowania:

Podstawą tego systemu jest ocena punktowa wykonywanych elementów ruchu drogowego. Ocenie podlega praktycznie wszystko, co stanowi o poziomie umiejętności kandydata.

W systemie występują elementy podstawowe – obowiązkowe do wykonania podczas egzaminu oraz takie, o których egzaminator sam decyduje co do ich wykonania, w zależności od ogólnej oceny przez egzaminującego przystępującego do egzaminu. Z pewnością do elementów obowiązkowych będą należały takie elementy jak jazda różnymi drogami, różnymi skrzyżowaniami, reakcja w stosunku do niektórych znaków itp.

Ocena wykonania poszczególnych elementów ruchu drogowego będzie oparta o **katalogi elementów obowiązkowych i nieobowiązkowych** w czasie egzaminu oraz o **katalogi błędów** w zależności od ich wagi. Docelowo proponowana **Metodyka nauczania elementów ruchu drogowego**, która być może powstanie, może stanowić podstawę do oceny tychże elementów ruchu drogowego w czasie egzaminu. Wtedy nie będą potrzebne katalogi elementów ruchu drogowego ani też katalogi błędów. Poniżej wymieniam 5 rodzajów błędów: małej, średniej i dużej wagi, ocenę umiejętności innych oraz przerwanie egzaminu w związku z naruszeniem zasad BRD.

#### Przykład oceny zdarzenia w ruchu drogowym nr 1:

Egzaminowany wykonuje element ruchu drogowego jakim jest parkowanie prostopadle przodem. Egzaminator wyznacza miejsce zatrzymania po lewej stronie jezdni między dwoma pojazdami.

Kandydat potwierdza zrozumienie polecenia egzaminatora i wykonuje zadanie. Zmniejsza prędkość pojazdu poprzez hamowanie hamulcem roboczym aż do zatrzymania pojazdu na jezdni przy osi jezdni. Ocenia swoją możliwość wykonania manewru, rusza z miejsca, gaśnie mu silnik, bo ruszył z biegu nr 3. Uruchamia silnik, zmienia bieg na 1-ynkę i wjeżdża między pojazdy. Nie sygnalizuje manewru.

Egzaminator wydaje polecenie o kontynuacji jazdy w przeciwnym kierunku. Kandydat sygnalizuje zamiar wyjazdu ze stanowiska parkingowego, upewnia się o możliwości wyjazdu. Wyjeżdża na jezdnię szeroko tak, że wjeżdża na krawężnik i częściowo trawnik po przeciwnej stronie jezdni. Rusza do przodu, zajmuje właściwy pas ruchu. Nie było nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu na żadnym z pasów ruchu.

#### Propozycja oceny powyższego przykładu:

1. brak hamowania silnikiem – błąd z elementu dot. energooszczędnej jazdy: **-1pkt – błąd mały**;
2. nieuzasadnione zatrzymanie na pasie ruchu – brak płynności jazdy – błąd z taktyki jazdy: **-1pkt – błąd mały**;
3. zgaśnięcie silnika – niewłaściwa technika ruszania: **-1pkt – błąd mały**;

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

4. brak sygnalizowania zamiaru manewru – element można zakwalifikować jako niezbędny do właściwego informowania innych uczestników o swoich zamiarach /stworzyć takie kryterium/element: **-1pkt – błąd mały**;
5. najazd na krawężnik i trawnik – niewłaściwa ocena sytuacji, odległości, panowanie nad pojazdem: **-1pkt – błąd średni**;

**Egzaminowany będzie musiał powtórzyć parkowanie: dopuszczalny jest jeden mały błąd z elementu wykonywanego w RD. Każdy kolejny błąd wymaga powtórzenia tego elementu w RD.**

#### **Przykład oceny zdarzenia w ruchu drogowym nr 2:**

Egzaminator wydaje polecenie zmiany kierunku jazdy w lewo na skrzyżowaniu 4-włotowym o ruchu okrężnym. Kandydat jest na 3-cim pasie ruchu od lewej. Dwa pasy od lewej strony umożliwiają skręt w lewo. Z lewej strony pojazdu egzaminacyjnego nie ma innych pojazdów. Przed skrzyżowaniem jest wyznaczone przejście dla pieszych.

Kandydat nie upewnia się w lusterkach o możliwości zmiany pasa ruchu ale mocno zwalnia pojazd hamulcem roboczym do prędkości 15km/h. Wtedy dopiero patrzy w lusterko lewe boczne i włącza kierunkowskaz i praktycznie od razu zmienia pas ruchu. W czasie zmiany pasa ruchu najeżdża linię ciągłą umieszczoną przed przejściem dla pieszych. Nie ma czasu by rozejrzeć się po przejściu dla pieszych. Skoncentrowany jest wyłącznie na torze jazdy pojazdu. Nie rozgląda się po skrzyżowaniu. Zatrzymuje się przed wjazdem na skrzyżowanie. Rozgląda się. Rusza z biegu nr 2 – silnik gaśnie , samochód częściowo wjeżdża na pas ruchu skrzyżowania. Nikt nie najeżdża z lewej strony. Uruchamia silnik i z biegu nr 1 rusza. Na biegu nr 1 wykonuje zmianę kierunku jazdy. Wyjeżdża ze skrzyżowania bez sygnalizowania jego opuszczenia. Dopiero za przejściem dla pieszych włącza bieg nr 2. .

#### **Propozycja oceny powyższego przykładu:**

1. zmiana pasa ruchu – niewłaściwe sygnalizowanie oraz wykonanie manewru: -1pkt mały;
2. najazd na linię ciągłą /często zmiana pasa ruchu na przejściu dla pieszych/: -1pkt mały;
3. nieuzasadnione zatrzymanie przed skrzyżowaniem – brak płynności jazdy /tatyka jazdy/: -1pkt mały;
4. wjazd na skrzyżowanie i zatrzymanie – niewłaściwa zmiana biegów/ruszenie z miejsca – problem z techniką jazdy: -1pkt mały;
5. jazda na biegu nr 1 – niewłaściwe stosowanie jazdy energooszczędnej: -1pkt mały;
6. brak sygnalizowania zmiany kierunku jazdy – wyjazd ze skrzyżowania:-1pkt mały;

#### **System punktowy:**

1. **Rezygnacja z zadań egzaminacyjnych** – będą elementami do wykonania w ruchu drogowym;
2. **Rezygnacja z systemu 2 błędów z zadania** – wynik negatywny;

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

### propozycje nowych systemów oceny

#### 3. Rozszerzenie oceny umiejętności kandydata o takie elementy jak:

- a/ dynamika jazdy;
- b/ inicjatywa w RD;
- c/ uprzejmość w RD;
- d/ umiejętność oceny sytuacji w RD;
- e/przeciwdziałanie sytuacjom kryzysowym, w tym ....
- f/ realne wykorzystanie zasad ekojazdy w RD;

#### Sposób oceny:

1. **błędy małej wagi:** 20pkt w postaci skreślanych kwadratów za każdy błąd np. typu niewłaściwe sygnalizowanie manewru bez względu na to jakie to był to element egzaminu; zatrzymanie przed pustym przejściem; zatrzymanie przed pustym skrzyżowaniem z dobrą widocznością, zgaśnięcie silnika; brak dynamiki jazdy w określonej sytuacji RD; nieumiejętność włączenia się do ruchu – przepuszczone 2-3 sytuacje np. na skrzyżowaniu; niewykonanie polecenia egzaminatora; najechanie na linię na pasie ruchu; itp.;  
**„po osiągnięciu 20 błędów w czasie egzaminu – egzaminator przerywa egzamin z powodu nieprzygotowania osoby do samodzielnego uczestnictwa w RD;**
2. **błędy średniej wagi:** 5 pkt w postaci skreślanych kwadratów – nieprawidłowo wykonane zadanie egzaminacyjne: np. parkowanie – brak możliwości otworzenia drzwi; zawracanie na skrzyżowaniu – nieprawidłowo wykonane; ..... niezastosowanie się do znaku stop....., niezastosowanie się do zielonej strzałki /przejechanie bez zatrzymanie lub brak kontynuacji jazdy po zatrzymaniu/, brak zapiętych pasów podczas przygotowania się do RD; brak ustawionego zagłówka lub jego nieprawidłowe ustawienie;  
**„po osiągnięciu 5 błędów – egzamin zostaje przerwany”**
3. **błędy duże** – 2 błędy typu: najechanie na 2-ną ciągłą; nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu z wyraźną niepełnosprawnością; nieudzielenie pomocy osobie; niezastosowanie się do znaków zakazu wjazdu, ruchu, itp.;  
**„po osiągnięciu 2 błędów – egzamin zostaje przerwany”**
4. **ocena zdolności kandydata przez egzaminatora – egzaminator ma do dyspozycji 5pkt** – odejmuje je za każdym razem gdy kandydat:
  - a/ nieumiejętnie ocenia warunki ruchu drogowego i jego zachowanie może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji, utraty panowania nad pojazdem; brak upewniania się o możliwości wykonania manewru, itp.
  - b/ brak umiejętności taktycznej jazdy w RD – np. ustawia pojazd w zatoce tak, że nie ma możliwości swobodnego wyjazdu; wyjeżdża z parkowania tak, że musi kilkakrotnie wykonywać kolejne manewry wjazdu i wyjazdu by opuścić stanowisko; itp.;
  - c/ jazda wyłącznie na lusterkach podczas wykonywania zadania jazdy pasem ruchu;
  - d/ dostosowywanie stylu jazdy, techniki jazdy do warunków RD; infrastruktury, jakości drogi itp.;

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

### propozycje nowych systemów oceny

e/ umiejętność wykorzystania sytuacji w RD do zdecydowanej, dynamicznej jazdy; płynnej jazdy; czytelnej jazdy;

**„po osiągnięciu 5 punktów – egzaminator wpisuje 1 błąd duży – jeśli kandydat już posiadał 1 błąd duży – egzamin może zostać przerwany”**

5. **Przerwanie egzaminu** w sytuacji zagrożenia BRD i zachowania świadczącego o możliwości stworzenia zagrożenia; interwencja egzaminatora w każdej sytuacji;

Z powyższego przykładu wynika, że element ruchu drogowego jest tworem złożonym. Oceniamy więc poszczególne składniki tak, by ocenione były poszczególne składniki elementu. Każdy z nich w danym elemencie ruchu drogowego oceniamy tylko raz, a więc wystarczy, że kandydat raz popełni w nim błąd. Jeśli się powtarza w ramach jednego elementu, do arkusza wpisujemy tylko jeden błąd.

Na przykład kandydat podczas wjazdu w stanowisko parkowania nie włączył kierunkowskazu. Taki sam błąd popełnił podczas wyjazdu z parkowania. Egzaminator wpisuje tylko raz błąd z całości tego elementu ruchu drogowego.

#### **Wartość błędów:**

a/ błąd mały – 1 pkt to 1% - w sumie można stracić 20%

b/ błąd średni – 1 pkt to 5% - w sumie można stracić 25%

c/ błąd duży – 1 pkt to 15% - w sumie można stracić 30%

d/ ocena umiejętności – 1 pkt to 5% - w sumie 25%

**Błędy małe** – błędy najczęściej popełniane przez kandydatów w czasie egzaminu; tu można również umieścić błędy z egzaminu praktycznego na placu manewrowym, np. brak kolejności uruchamianych urządzeń podczas ruszania na pasie ruchu czy zgaśnięcie silnika; w ruchu drogowym to przede wszystkim kierunkowskazy, gaśnięcie silnika, najechanie linii pojedynczej, naruszenie powierzchni wyłączzonej, nieprawidłowe używanie kierunkowskazów itp.

**Błąd średni** – tutaj można zakwalifikować nieprawidłowo wykonane elementy ruchu drogowego, które potencjalnie mogą prowadzić do sytuacji niebezpiecznych, ale też naruszenie zastosowania znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej np. nieprawidłowe zatrzymanie na skrzyżowaniu, przejściu dla pieszych, itp.

**Błąd duży** – to taki, który definitywnie ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego; przykładem tego może być najazd na 2-jną ciągłą, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu podczas cofania; gwałtowna zmiana pasa ruchu, czy też wyprzedzanie pojazdu przed i na przejściu dla pieszych.

**Ocena umiejętności** – byłaby to nowość w ocenie umiejętności kandydata. Egzaminator mógłby wreszcie ocenić takie umiejętności jak stosowanie taktyki jazdy i różnych technik

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

podczas wykonywania manewrów w ruchu drogowym; umiejętność stosowania technik ekojazdy, w tym stosowania zasady „zwolnij i jedź, a nie zatrzymaj się i jedź”, kreatywności w zaistniałych sytuacjach drogowych; stosowanie i korzystanie z zasad uprzejmości w RD; reagowania na zmienność sytuacji w RD; reagowanie na sytuacje typu osoba leżąca na jezdni czy w obszarze jezdni; przeciwdziałanie sytuacjom kolizyjnym tworzoną przez innych uczestników RD itp.

#### **Wynik pozytywny egzaminowany uzyskuje po osiągnięciu min. 40%**

Do poprawnego funkcjonowania tego systemu egzaminowania będzie niezbędne opracowanie:

**a/ katalogu elementów egzaminu praktycznego** – wraz z opisem poprawności ich wykonania, z podziałem na części i określeniem wagi błędu; opisu błędów najczęściej występujących przy realizacji tych elementów ruchu drogowego; docelowo proponowana „**Metodyka nauczania**” mogłaby zawierać wszystkie niezbędne elementy do proponowanego systemu oceny umiejętności kandydata”.

Można by się pokusić o skonstruowanie katalogu elementów ruchu drogowego i występujących błędów kompatybilnego z katalogiem punktów karnych wykroczeń w RD.

Proponuję, aby jednym z elementów egzaminu praktycznego w ruchu drogowym była możliwość wyznaczenia kandydatowi miejsca docelowego do którego ma dojechać w rozsądnym czasie, np. 10minut. Oczywiście, jeśli osoba egzaminowana nie będzie znać topografii miasta, egzaminator prowadzi taką osobę. Taki element w czasie egzaminu praktycznego pozwoli wykazać się części kandydatom, co mogłoby być punktowane dodatkowymi ekstra punktami np. +5 o wartości 1% każdy.

System umożliwi dużo większą rzetelność oceny umiejętności kandydata – warunki będą zbliżone do jego samodzielnej jazdy.

W przypadku opisywania błędów można by się posługiwać kodami błędów określonych w katalogu umiejętności np. A1 itp. Być może wydaje się, że to będzie dodatkowa trudność w czasie egzaminu, jednak z doświadczenia wiem, że większość błędów powtarza się i tylko kwestią krótkiego czasu byłoby opanowanie większości tych oznaczeń. Dzięki temu dużo łatwiejsze byłoby precyzowanie błędów popełnianych przez kandydata.

Docelowo system ten można przełożyć na komputerowy system oceny realizowany w trakcie trwania egzaminu poprzez tablet i oprogramowanie. Po przyjeździe do ośrodka egzaminowania kandydat otrzymawszy kod dostępu do swojej oceny mógłby sobie taki arkusz sam wydrukować. Wydruk miałby pełny opis popełnianych błędów nawet w korelacji czasu jego popełniania zgodnym z systemem nagrywania przebiegu egzaminu.

System po opracowaniu „**katalogu elementów ruchu drogowego**” lub „**metodyki nauczania**” mógłby być wprowadzony w ciągu 1 roku.



## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW propozycje nowych systemów oceny

Przykład arkusza przebiegu egzaminu wg powyższych założeń – strona 2.

Arkusz przebiegu egzaminu praktycznego:

wynik egzaminu praktycznego	
<input type="checkbox"/> <b>pozytywny</b>	<input type="checkbox"/> <b>negatywny</b> <input type="checkbox"/> <b>odmowa</b> <input type="checkbox"/> <b>niestawienie się</b>

  

<p><b>BŁĘDY MAŁE: x 1%</b></p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p>	<p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p> <p><input type="checkbox"/> .....</p>
--	---

  

<b>BŁĄD ŚREDNI x 5%</b>	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....
-------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

  

<b>OCENA UMIEJĘTNOŚCI x 5%</b>	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....	<input type="checkbox"/> .....
--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	--------------------------------

  

<b>BŁĄD DUŻY x 15%</b>	<input type="checkbox"/> .....
------------------------	--------------------------------

  

<b>PRZERWANIE EGZAMINU</b>	<input type="checkbox"/> .....
----------------------------	--------------------------------

  

<b>UZYSKANY WYNIK W %</b>	<b>ABY UZYSKAĆ WYNIKI POZYTYWNY WYMAGANE JEST MIN 40% OCENY OGÓLNEJ UMIEJĘTNOŚCI</b>
---------------------------	--



## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW** **propozycje nowych systemów oceny**

**Jarosław Osadziński – egzaminator Katowice**

### **Propozycje zmian dotyczące systemu oceniania egzaminu państwowego na prawo jazdy.**

W obecnym systemie oceniania pewność (ale nie absolutną) zdania egzaminu może mieć jedynie osoba doskonale wykształcona i panująca nad swoimi emocjami. Wielokrotnie zdarza się, że dobrze jeżdżąca osoba nie zdaje popełniając zaledwie dwa błędy w całym egzaminie – niestety dwa razy w tym samym zadaniu.

Z kolei równie często wracamy z niesmakiem z egzaminu z osobą, której jazda daleka była od naszego wyobrażenia o poprawnej jeździe – kilkanaście nieprawidłowo wykonanych zadań, słaba technika jazdy, częste gaśnięcie silnika, szarpanie, praktycznie brak dynamika jazdy. Niestety zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba taka spełnia kryteria wyniku pozytywnego i taki otrzymuje.

Według mnie problem polega na tym, że zbyt małą wagę przywiązuje się do „sprawności jazdy”. Nie ma również czytelnego umocowania prawnego do oceny tego aspektu jazdy na równi z „przepisowością” i bezpieczeństwem. Dużo osób prezentuje zatem na egzaminie zachowawczą jazdę: słaba dynamika, wyczekiwanie na zupełnie „puste” skrzyżowanie, unikanie wyprzedzania wolno jadących pojazdów (nawet rowerzystów), itp. Nie mamy niestety za bardzo narzędzi do zmuszenia tych osób do bardziej dynamicznej jazdy. Jeśli nie utrudniamy nikomu ruchu, to właściwie możemy tylko zwracać uwagę i prosić, a w odpowiedzi słyszymy: „ja chcę jeździć bezpiecznie” lub „instruktor mówił, że na egzaminie lepiej jechać ostrożniej, a później będziesz jeździć normalnie”. Obecny system dopuścił do istnienia takich patologii, których konsekwencjami są słabo wyszkoleni kierowcy, którzy później stanowią zagrożenie na drogach. To my wypuszczamy ich na drogi, zatem warto, żebyśmy coś z tym zrobili.

Drugim aspektem jest wewnętrzna presja, której podlega egzaminator – tylko dwa błędy mogą zadecydować o czymś wyniku, a nie ma idealnych kierowców. Egzaminator musi oceniać sytuacje na zasadzie czarne lub białe – dobrze lub źle. Nie ma odcieni szarości. Zatem, w zasadzie każdą „szarość” traktuje na korzyść osoby egzaminowanej, bo jeśli zaważyłaby na wyniku, to ma świadomość możliwej skargi na egzamin, czyli niepotrzebnych mu problemów. Dodatkowo nie jesteśmy przecież maszynami – mamy emocje i też żal nam dobrze jadących osób. Jeśli taka osoba wykonuje dany manewr „niezbyt poprawnie” mamy tendencje do uznawania zadania za poprawnie wykonane. Przykład: kierunkowskaz włączony w ostatniej chwili, tuż przed skrętem i wyłączony już w trakcie skrętu. Nie jest to prawidłowe sygnalizowanie, ale ciężko traktować taką osobę, błąd na równi z tą, która wcale nie zasygnalizuje manewru.

Moja propozycja jest taka, żeby egzaminator nie oceniał sztucznych tworów, jakimi są zadania egzaminacyjne, a po prostu jazdę - jej każdy aspekt (bezpieczeństwo, przepisowość i sprawność-technikę). Taki system nie pociągałby za sobą wielu zmian w przepisach, a byłby dużo bardziej miarodajny i sprawiedliwy. Tabela nr 7 stanowiłaby jedynie program egzaminu – obowiązkowe do wykonania elementy. Punktowane byłyby wszystkie błędy, a limit błędów byłby na tyle duży (np. 10), by egzaminator miał komfort psychiczny oceny, a jednocześnie

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

dawał szansę dobrze jeżdżącym na drobne pomyłki i wynik pozytywny. Nie byłoby konieczności powtarzania błędnie wykonanego danego elementu-zadania (zapomniany kierunkowskaz przy parkowaniu nie świadczy o tym, że ktoś nie umie parkować). Tak jak do tej pory, stworzenie zagrożenia lub zachowania świadczące o możliwości stworzenia zagrożenia automatycznie przerywałyby egzamin.

Uważam, że ten system byłby bardziej sprawiedliwy. Osoby popełniają czasami kilka błędów w jednym zadaniu i obecnie są traktowane na równi z tymi, które popełniają jeden błąd w zadaniu, a jakość ich jazdy jest zupełnie inna. Dodatkowo równoważne ocenianie dynamiki jazdy, doprowadziłoby do wyeliminowania jazdy zachowawczej, ukierunkowanej na przetrwanie egzaminu. Dopiero dynamicznie jadąca osoba daje pełny obraz swoich umiejętności i znajomości przepisów. Egzaminowany ma okazję wyprzedzać, pokazać, że wie, w których miejscach nie wolno tego robić, że dostrzega ograniczenia prędkości, umie wykorzystać duże luki do włączenia się do ruchu i wiele innych.

Bez tego nie jesteśmy w stanie rzetelnie ocenić daną osobę i mieć sporą pewność, że będzie umieć jeździć bezpiecznie. Dziś mamy do czynienia ze sztuczną, udawaną jazdą. Instruktorzy uczą pod sztuczny twór – egzamin, a my sztucznie oceniamy. Czas to zmienić.

Należałoby się również zastanowić nad celowością dalszego istnienia placów manewrowych na kategorię B prawa jazdy. Nie wnoszą one wiele do oceny egzaminu. Osoby wyuczone jazdy na tzw. „małpkę”, prędzej czy później przez przypadek i tak przejadą cały plac, ale jest to kosztem spędzenia na nim wielu godzin na kursie, które mogłyby być przeznaczone na naukę w ruchu drogowym, z pożytkiem dla jakości i bezpieczeństwa ich jazdy. Jeśli plac miałby zostać, warto by go włączyć do proponowanego systemu oceny całego egzaminu – błędy popełnione na placu manewrowym byłyby sumowane z tymi z ruchu drogowego.

#### **Zasady proponowanego systemu oceniania:**

1. Odejście od pojęcia „zadania egzaminacyjne”. Obecne zadania z tabeli 7 załącznika do rozporządzenia pozostawić, jako obowiązkowe elementy egzaminu składające się na program egzaminacyjny.
2. Ocenie przez egzaminatora podlega każdy aspekt jazdy pojazdem – przede wszystkim bezpieczeństwo, przepisowość i dynamika jazdy.
3. Egzaminator na bieżąco informuje osobę egzaminowaną o błędach, podając rodzaj błędu, jednocześnie zaznaczając je w arkuszu przebiegu egzaminu.
4. Egzaminator odnotowuje każdy błąd popełniony przez osobę egzaminowaną poprzez zakreślenie pojedynczej kratki w arkuszu przebiegu egzaminu.
5. Egzamin zostaje przerwany i osoba otrzymuje wynik negatywny, jeżeli popełniła 10 błędów (liczba przykładowa, ale myślę, że odpowiednia – arkusz powinien zawierać właśnie tyle kratek, by uniknąć ewentualnych pomyłek w zliczaniu błędów)

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

6. Egzamin może być przerwany przed osiągnięciem 10 błędów jeśli osoba wielokrotnie popełnia ten sam błąd (np. po 5 takich samych błędach).
7. Osoba egzaminowana otrzymuje pozytywny wynik egzaminu, jeśli wykonała cały możliwy do zrealizowania program egzaminacyjny w czasie nie krótszym niż 25 minut i suma popełnionych przez nią błędów jest mniejsza niż 10 oraz nie stworzyła zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ani jej zachowania nie świadczą o możliwości stworzenia takiego zagrożenia.
8. Zlikwidowanie zapisu o konieczności prawidłowego wykonania wszystkich zadań – egzaminator decydowałby czy jest konieczność powtórzenia zadania.
9. Zlikwidowanie zapisu o wyniku negatywnym dla osoby, która dwukrotnie nieprawidłowo wykona to samo zadanie egzaminacyjne.
10. Warto rozważyć likwidację placów manewrowych dla kategorii B prawa jazdy. Jeśli miałyby one pozostać, błędy popełniane na placu doliczałyby się do tych z miasta. Jeśli osoba popełniłaby 10 błędów na placu nie mogłaby wyjechać do ruchu drogowego. Potrącenie pachołka lub tyczki oraz przejechanie przez linię nadal skutkowałoby przerwaniem egzaminu.

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW** **propozycje nowych systemów oceny**

**Władysław Drozd – Zielona Góra**

### **KRYTERIA OCENY EGZAMINU PRAKTYCZNEGO METODA PUNKTOWA (MPE) – zarys**

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów od wielu lat wskazuje na potrzebę przeprowadzenia dokładniejszej analizy dotychczasowej oceny kryteriów oceny egzaminu w celu wyeliminowania błędów uchybień i wad dotychczasowym systemie (szczegółowa analiza biuletynie egzaminator 1 /2010).

Wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom proponuję nowelizację obecnego systemu. W proponowanym systemie egzaminator stwierdza zaistniałe nieprawidłowości, przeprowadza ich klasyfikację i w oparciu o przyjętą zróżnicowaną skalę, informuje zainteresowanego o ilości uzyskanych punktów, a w konsekwencji o wyniku egzaminu. Mając na uwadze powyższe w proponowanym systemie oceny istotnym aspektem jest hierarchizacja zaistniałych nieprawidłowości w czasie egzaminu (błędów) oraz trafne ich opisanie i przyporządkowanie nieprawidłowości (błędów) do właściwej grupy błędów. Nadrzędnym kryterium jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz te czynniki, które mają znaczący wpływ na to bezpieczeństwo np. brak upewnienia się, brak lub mylne sygnalizowanie swego zamiaru, brak zdolności do przewidywanych następstw, brak zachowania ostrożności, brak reakcji na znaki i sygnały czy zachowania innych użytkowników.

**Poniżej przedstawiamy przykładową gradację błędów i przypisanych im punktów.**

Gradacja błędów i wykroczeń - oraz ich wartości punktowe :

Błąd groźny - zagrożenie bg. - 18 pkt,

Błąd dyskwalifikujący bd - 18 pkt,

Błąd bardzo ważny ( podst.) bp - 9(6) pkt,

Błąd umiarkowany bu - 3 pkt,

Uchybienie (błąd mały ) bm - 2 pkt.

Zasady metody punktowej :

O wyniku egzaminu decyduje liczba punktów uzyskanych w czasie egzaminu.

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW** **propozycje nowych systemów oceny**

Wynik egzaminu jest negatywny jeżeli suma punktów jest większa lub równa „sumie określonej jako  $\sum \geq SG = \sum \geq 18$ ”.

Każdy błąd ma przypisaną liczbę punktów.

Egzamin z wynikiem negatywnym jest przerywany, jeżeli wystąpią błędy groźne lub dyskwalifikujące (bg i bd)

Zadanie, manewr lub czynność może być zaliczona warunkowo z uwzględnieniem punktów wynikających z błędu umiarkowanego lub uchybienia bm.

Egzamin na placu manewrowym jest integralną częścią w systemie oceny z egzaminu w uchu drogowym.

Zadanie nr 1 - przygotowanie do jazdy, jest zespolone z zadaniem nr 2 - jazda po łuku. Przygotowanie do jazdy jest sumą czynności ocenianych wg. obowiązującej skali błędów.

Nie zaliczone zadanie potraktowane jest jako błąd bardzo ważny ( podstawowe) bp.

### **Uwagi do „metodyki”**

W czasie przeprowadzania egzaminu praktycznego mamy do czynienia z różnymi formami zachowań i sytuacji wymagających zróżnicowanych zasad oceny.

Do sytuacji tych zaliczamy:

#### **Zadania**

Przy ocenie realizacji zadania egzaminator może : zadania nie zaliczyć, przerwać egzamin, nie zaliczyć próby i polecić wykonanie drugiej próby lub zaliczyć bez uwag. Egzaminator może również zaliczyć zadanie jeżeli wystąpiły błędy umiarkowane (małe) lub uchybienia. W tym ostatnim przypadku odnotowuje w ocenie końcowej, wartości punktowej przypisane w/w błędom.

#### **Manewry**

Manewry, to rodzaj zadania wynikający z warunków jazdy lub wydawanych przez egzaminatora poleceń lecz nie podlegają one obowiązkowi wykonania drugiej próby w przypadku negatywnej oceny. W tej sytuacji istotą oceny jest rodzaj wykroczenia, a nie rodzaj manewru. Jeżeli wykroczenie powtórzy się przy realizacji ważnego manewru wynik egzaminu jest negatywny np. przejazd przez linie ciągłą. Pozostałe zasady oceny jak przy realizacji zadania. pkt 1.

#### **Zachowanie :**

Ocena sytuacji, zachowań, dotyczy zarówno sposobu zachowań z obowiązującymi zasadami jak i zdarzeń losowych, zdolność przewidywania następstw, czy sposób upewnienia się przy realizacji zadania lub manewru. Przy ocenie zachowania istotnym aspektem jest tak, jak

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **proponuje nowe systemy oceny**

przy manewrze rodzaj błędu, czy wykroczenia. Kryteria i zasady oceny są podobne jak przy manewrach pkt 2.

Czynności :

Czynności są działaniami o charakterze manualnym, występują i są oceniane jako pojedyncze lub w zadaniach złożonych, wielofunkcyjnych jak np. „w przygotowaniu do jazdy”, ocenianie są zgodnie z klasyfikacją zawartą w hierarchii błędów.

Technika jazdy :

Respektowanie zasad techniki jazdy, panowanie nad pojazdem, zdolność oceny skutków zachowań, to niektóre z aspektów techniki jazdy. Błędy związane z techniką jazdy, są podporządkowane ogólnym zasadom metodyki. Wartość punktów tych błędów tak jak i w poprzednich przypadkach jest uwzględniana w końcowej ocenie egzaminu.

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

### propozycje nowych systemów oceny

#### Załącznik do MPE nr 1 (popozycje)

##### Główny błąd -Gradacja błędów

Błąd błędowi jest nie równy przynajmniej z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To stwierdzenie jest podstawą do klasyfikacji błędów

##### 1. **Błąd groźny** ( zagrożenie),( bg)

Stwierdzenie bezpośredniego zagrożenia powodujący interwencję egzaminatora w formie głosowej ( stop) czy manualne ( hamowanie, złapanie za kierownicę). Błąd groźny skutkuje przerwaniem egzaminu.

##### 2. **Błąd dyskwalifikujący** ( bd)

Błąd polegający na wykroczeniu bardzo istotnym z punktem widzenia bezpieczeństwo ruchu przepisów ustawy- prawo o ruchu drogowym jak również zasad technik jazdy. Efektem tego błędu jest przerwaniem egzaminu.

Uwaga p.1,2

Wykaz sytuacji , przy których egzaminator przerywa egzamin w załączniku.

##### 3. **Błąd bardzo ważny bp** ( podstawowy).

Błąd polegający na naruszeniu istotnych przepisów ruchu drogowego, zasad techniki jazdy, zachowanie skutkujące potencjalnym zagrożeniem czy nieprawidłowym realizowaniem zadań wynikających z arkusza oceny przebiegu egzaminu.

Dwukrotnie ten sam błąd bardzo ważny lub tego samego rodzaju skutkuje wynikiem negatywnym.

##### 4. **Błąd umiarkowany** ( bu) najczęściej dotyczy on błędów mniej istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego , techniki jazdy .

Mimo częstego występowania tego błędu w obecnym systemie oceny egzaminu jest ,staje się albo nie uwzględniany w ocenie albo równoprawny z błędami . Bardzo ważny p.3

##### 5. **Błąd oceny( bm)** błąd mały polega na nie precyzyjnym, nie dokładnym wykonywaniem zadaniach lub manewrów, nie stosowanie podstawowych zasad, techniki jazdy oraz kultury zachowując .Błąd w obowiązującym systemie najczęściej nie jest uwzględniany.

#### Uszczegółowienie dotyczące gradacji błędów.

##### Ad 1,2

Należą do grupy błędów, których występowanie skutkuje oceną negatywną z jednoczesnym przerwaniem egzaminu. Generalnie w ocenie tych błędów egzaminator nie stosuje „ taryfy ulgowej” tzn. nie klasyfikuje błędów na korzyść zdającego. Błędy powyższe ,są wyspecyfikowane w „wykaz przyczyn przerwania egzaminu praktycznego z dnia 09.06.2009r. przedstawia poniżej. Nie zależnie od powyższego, w opracowaniu zaprezentowane zostały błędy wynikające z dyrektywy Unii Europejskiej oraz zgłaszanie przez środowisko egzaminatorów.



## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

- najechanie na krawężnik przy pełnej prędkości( nie panowanie nad pojazdem)
- uszkodzenie ( utrudnienie innym użytkownikom)
- poważne zlekceważenie zasady ustąpienia pierwszeństwa
- nieprzestrzeganie innych znaków drogowych ze skutkiem możliwego zagrożenia
- naruszenie zakazu wyprzedzania
- omijanie autobusów szkolnych i liniowych, które stoją na przystanku z migającym światłem ostrzegawczym- z prędkością większą niż 20 km/h
- nie respektowanie znaków nakazu, zakazu
- zmiana pasów ruchu bez obserwacji ruchu
- brak reakcji przy dzieciach, osobach niepełnosprawnych i ludziach starszych
- zatrzymanie( zatamowanie) ruchu

### **Ad3**

Błędy istotne z punktu widzenia przepisów ruchu drogowego obowiązujących zasad i Brd uznawane jako błąd podstawowy (bp). Nie wykonanie zadania( bz).

1. Brak włączenia kierunkowskazów
2. Skręt lub zawracanie z niewłaściwego pasa
3. Brak upewnienia się
4. Wjazd na skrzyżowanie na światłach żółtych z postoju lub przy małej prędkości ( bez stworzenia zagrożenia)
5. Cofanie pojazdu na wzniesieniu w ruchu drogowym powyżej 0,2m. szczególnie bez zaciągniętego hamulca pomocniczego
6. Nie zachowanie – bezpiecznej odległości i zachowanie ostrożności przy omijaniu, wyprzedzaniu i wymijaniu
7. Wyprzedzanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych
8. Nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu dla autobusów Komunikacji miejskiej( mimo włączonego kierunkowskazu)
9. Zatrzymanie się na przejściu dla pieszych- przy dojeździe do skrzyżowania
10. Nie dostosowanie prędkości do warunków sytuacji drogowej- tamowanie ruchu, nieuwzględnienie stanu nawierzchni ,mgły oraz innych warunków atmosferycznych
11. Niewłaściwe zachowanie się w stosunku do pojazdów uprzywilejowanych
12. Brak reakcji na sytuacje drogowe i zachowanie innych użytkowników bez aspektów zagrożenia
13. Jazda bez zastosowanych pasów bezpieczeństwa
14. Zjazd z „ronda” bez włączonego kierunkowskazu
15. Zawracanie i ustawienie na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym o wielu pasach ruchu na pasie zewnętrznym
16. Wjazd na „trzeciego” bez zachowania należytej ostrożności
17. Tamowanie ruchu- nieposiadającego najmniejszego uzasadnienia zatrzymanie się przed wjazdem jak przy zjeździe ze skrzyżowania
18. Jazda środkowym pasem ruchu( minimum przez dwa skrzyżowania z jednoczesnym tamowaniem ruchu)
19. Przekroczenie dopuszczalnej prędkości
20. Najechanie na krawężnik
21. Niewłaściwe zajęcie pasa ruchu przy skręcaniu

## KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

### propozycje nowych systemów oceny

22. Nie zachowanie należytej odległości przy wyprzedzaniu lub omijaniu rowerzysty
23. Niewłaściwe zachowanie się w ruchu drogowym w przypadku wystąpienia prac porządkowych lub remontu drogi
24. W czasie wykonywania czynności na palcu: nie zapięcie pasa bezpieczeństwa, nie upewnienie się o możliwości cofania, utrata płynności jazdy na „łuku”, najechanie na linię, przekroczenie obrisy „koperty”, gaśnięcie silnika na wzniesieniu, cofnięcie się pojazdu powyżej 0,2m na wzniesieniu

#### Ad 4 , 5 Błędy i uchybienia mniej istotne (bu,bm)

1. Zmiana dyspozycji egzaminatora ( bez aspektów zagrożenia)
2. Gaśnięcie silnika
3. Niewłaściwy dobór przełożeń
4. Opóźnienia i włączenie kierunkowskazów lub zapomnienie ich wyłączenia ( bez aspektów utrudnienia lub zagrożenia dla innych użytkowników)
5. Dynamika jazdy ( bez aspektów tamowania ruchu)
6. Niewłaściwy tor jazdy ( np. środkiem jezdni itp.)
7. Spóźnione reakcje np. na wydawane dyspozycje egzaminatora zwracające uwagę na zachowanie się innych użytkowników dróg
8. Otarcie kołami o krawężnik
9. Błędy przy realizacji zadań np .jazda do tyłu na łuku pa pół sprzęgle, nie upewnienie się przy cofaniu, nie właściwe ustawienie lusterek itp.
10. Brak reakcji na sygnały świetlne ( szczególnie koloru czerwonego) na tablicy rozdzielczej wskaźników
11. Nieumiejętność lub niewłaściwe stosowanie mechanizmów, w które wyposażony jest pojazd
12. Włączony bieg przy zatrzymaniu się przed przejściem dla pieszych
13. Ruszanie na wzniesieniach bez zaciągniętego hamulca pomocniczego
14. Trzymanie kierownicy jedną ręką lub otwarta druga ręka na dźwigni zmiany biegów
15. Pozorowanie upewnienia się
16. Aspekty kultury zachowania uniemożliwienie wykonanie manewrów innym użytkownikom np. wyjazd z posesji, włączenia się do ruchu czy zmiany pasa ruchu itp.)
17. Niewłaściwy dobór przełożeń „ biegów”
18. Błędy przy realizacji zadań- brak czynności lub niewłaściwa realizacja, brak precyzji
  - ustawienie fotela
  - ustawienie zagłówka
  - ustawienie lusterka
  - jazda na pół sprzęgle ( szczególnie przy cofaniu lub ruszaniu na wzniesieniu)
  - zgaśnięcie silnika przy ruszaniu
  - ruszanie na wzniesieniu „ skokami”

**KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**  
**propozycje nowych systemów oceny**

Uwagi

Ostateczne definicje błędów zostaną ustalone po sprecyzowaniu nadrzędnych celów wynikających z ustawy o kierujących pojazdami . Klasyfikacja błędów do poszczególnych grup będzie rezultatem pracy zespołu powołanego do tego celu

# KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW

## propozycje nowych systemów oceny

### Załącznik nr 2 do MPE

#### WARIANTY MPE ( przykłady)

Przedstawiamy zarys metodyk jest punktem wyjścia do wybranych w procesie analizy i badań testowych wersji, które stanowią podmiot samorządowych opracowań w tworzeniu instrukcji egzaminowania

#### Wariant I

##### Założenia i uwarunkowania

W procesie oceny egzaminu praktycznego uwzględniamy realizację:

- a) zadań
- b) manewrów
- c) techniki i zasad jazdy
- d) czynności
- e) zachowań

Zadania stanowią niezależną do zasad oceny części egzaminu praktycznego. zadania są realizowane wszystkie lub losowo wybrane. Z pośród zadań uwzględniamy ich różnorodność np. zawracanie na skrzyżowaniu, na rondach o wielu pasach ruchu, na ograniczonej szerokości ( zawracanie na trzy, zawracanie z uwzględnieniem infrastruktury drogowej itp.) podobnie przy parkowaniu wyróżniamy skośne, prostopadłe przodem, równoległe np. w garażach wielokondygnacyjnych .

Zadania są oceniane zgodnie z dotychczasowymi zasadami

- w przypadku niezaliczenia pierwszej próby , przysługuje druga próba druga próba
- nie zaliczenie dwóch prób skutkuje wynikiem negatywny, z prawem kontynuowania egzaminu , wynik egzaminu oficjalnie jest ogłoszony jako negatywny
- stworzenie w czasie realizacji zagrożenia powoduje przerwania egzaminu z wynikiem negatywnym
- **w przypadku zrealizowania zadania w drugiej próbie wartość błędu z pierwszej próby nie jest uwzględniana w końcowej ocenie**
- natomiast uwzględnia się wartość błędów umiarkowanych i małych również w przypadku zaliczenia zadania

## **KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**

### **propozycje nowych systemów oceny**

- błędy w manewrach o charakterze zadań, które wystąpiły w czasie dalszej części egzaminowania są uwzględniane w końcowej ocenie egzaminu

#### Wariant II

Zasady oceny jak wariant I z wyjątkiem

- uwzględnienia w ocenie końcowej wartości błędu wynikającej nie zaliczenia pierwszej próby. dotyczy to również zadań realizowanych na placu manewrowym.

#### wariant III

Realizowane jest jak Wariant I lub wariant II lecz przy założeniu , że wartości błędów są różne przy równych zadaniach ( np. ruchanie na wzniesieniu, przygotowanie do jazdy są różne od zawracania parkowania itp.)

#### Wariant IV

Utrzymana jest zasada dwukrotności przy realizacji zdań lecz w ocenie końcowej uwzględniamy błędy wynikające z niezaliczenia zadań lecz suma błędów negatywnych , Ne decyduje o wyniku negatywnym z egzaminu.

To znaczy suma dwóch błędów z niezaliczonych zadań jest mniejsza od sumy błędów dopuszczalnych .

#### Wariant V

W wariantie tym nie obowiązuje kryterium dwukrotności zadań. Po nie zaliczeniu pierwszej próby możemy przystąpić do dalszych zadań i kontynuować egzamin zgodnie z zamierzeniami egzaminatora w końcu egzaminu egzaminator sumuje błędy i ogłasza wynik .

#### Wariant VI

Wariant jest kompilacją wariantów poprzednich jako wynik analizy i badan testowych

**KRAJOWE STOWARZYSZENIE EGZAMINATORÓW**  
**propozycje nowych systemów oceny**

**Załącznik numer 3 do MPE**

**I PROCEDURA WDRAŻANIA METODYKI:**

**1. Prezentacja na ogólnym forum**

- dyskusja

-uwagi, wnioski

**2. Wstępny wybór wariantów do dalszej pracy**

-opracowanie uszczegóławiające wybranej koncepcji

**3 Prace nad arkuszem pracy egzaminu praktycznego.**

**4 Zgłoszenie metodyki do M.I. w celu uzyskania zgody na prace badania testowe( udział trzeciej osoby w czasie egzaminu praktycznego).**

**5. Powołanie zespołu egzaminatorów oraz testujących i kwalifikujących błędy.**

**6. Przeprowadzenie cyklu badan zgodnie z przyjętym wcześniej planem**

**7. Opracowanie wyników.**

**II**

**1. Prezentacja wyników na forum środowiskowych z udziałem przedstawicieli MI, UM, KSD, KSE**

-dyskusja, wnioski, zatwierdzenie wersji

- formalne zgłoszenie założenia metodyki do MI

**2. Równoległe prace nad „METODYKA PRZEPROWADZANIA EGZAMINU PRAKTYCZNEGO”.**

**3. Przedstawienia MEP w WORDA-ach.**

Uwaga

Po zakwalifikowaniu MPE do dalszych prac koordynację nad wdrażaniem metodyki przejmuje M.I.