

Seminarium Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym i Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, oraz Polskiego Klastra Edukacyjnego

Zarządy Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym i Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, wraz z Polskim Klastrem Edukacyjnym, zorganizowały Seminarium na temat:

„Ustawa o zawodzie instruktora nauki jazdy i egzaminatora warunkiem postępu w branży i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego? Przegląd ustaw o zawodach zaufania publicznego w Polsce”.

Seminarium odbyło się w środę, 15 listopada 2023 r., w godz. 11.00-15.30, w siedzibie Centralnego Instytutu Ochrony Pracy – Państwowego Instytutu Badawczego (sala 143, budynki B, ul. Czerniakowska 16, Warszawa).

Osoby zaproszone do wystąpienia związanego z tematyką Seminarium:

prof. Marcin Ślęzak (Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego),

Tomasz Matuszewski (Sekretarz Mazowieckiej Rady BRD),

Andrzej Najmiec (psycholog transportu, CIOP-PIB),

Witold Wiśniewski (Prezes Prezydium Polskiego Klastra Edukacyjnego).

Temat:

„Ustawa o zawodzie instruktora nauki jazdy i egzaminatora warunkiem postępu w branży i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego? Przegląd ustaw o zawodach zaufania publicznego w Polsce.” – „Czy jest nam potrzebna ustawa kompetencyjna?”

Panel dyskusyjny został zaplanowany po przerwie kawowej, w godzinach 13.10-14.40.

Moderator: Tomasz Matuszewski, uczestnicy:

- **Adam Bernard** - prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy,
- **Andrzej Bogdanowicz** – dyrektor generalny w OZPTD,
- **Tomasz Dziuganowski** – prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów RP,
- **Adam Próchnicki** – OSK Jacek w Siedlcach, Członek Prezydium PKE,
- **Michał Szypura** – OSK Rotrans w Nisku.

Wstępnie – w zależności od rozwoju dyskusji – w uzgodnieniu z Moderatorem, zaproponowano podjęcie podczas Panelu następujących zagadnień:

- **Czy w Polsce jest i czy jest potrzebny wystandaryzowany sposób przygotowania do udziału w ruchu drogowym kierowców, a do realizacji zadań zawodowych – instruktorów, egzaminatorów i instruktorów nauki jazdy?**
- **Jakie kryteria powinien spełniać, czyli jak powinien być szkolony współczesny polski kierowca – zarówno amator, jak i zawodowiec?**
- **Czy potrzebna jest nam ustawa o zawodzie instruktora nauki i techniki jazdy oraz egzaminatora?**

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów reprezentowali: Tomasz Dziuganowski i Robert Dorosz.

OPINIA RADY GŁÓWNEJ KRAJOWEGO STOWARZYSZENIA EGZAMINATORÓW
przedstawiona podczas dyskusji:

TEMAT 1

Osadzenie zawodów instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora w realiach rynku pracy jako zawodu zaufania publicznego, wykonywanych w warunkach szczególnych i podwyższonego

ryzyka utraty zdrowia lub życia. Istnieje obiektywna potrzeba określenia warunków pracy w trybie dopuszczalnego dobowego czasu pracy oraz zakresu pracy w trybie awaryjnym tj. np. po kolizji lub wypadku.

TEMAT 2

Ważnym i istotnym elementem zawodu jest niezależność i samodzielność egzaminatora w procesie oceny kwalifikacji kandydata na kierowcy i kierowcy (osoby egzaminowanej). Konieczne jest tworzenie ogólnokrajowych standardów kształcenia egzaminatorów oraz budowanie od podstaw osobowości egzaminatora jako niezależnego i samodzielnego eksperta w zakresie przepisów ruchu drogowego i techniki kierowania pojazdem. Może warto zastanowić się nad „**powrotem do korzeni**” i rozważyć określenie wstępnych kryteriów kwalifikacyjnych:

dla kandydata na egzaminatora, kryterium wyższego wykształcenia oraz preferowanych kierunków wykształcenia oraz

dla kandydata na instruktora nauki jazdy/techniki jazdy, kryterium przynajmniej średniego wykształcenia oraz preferowanych kierunków wykształcenia.

Dotychczasowe doświadczenia w tym zakresie jednoznacznie wskazują na nie trafione lub wręcz chybione próby modyfikowania prawa w określaniu warunków/kryteriów wstępnych do spełnienia przez kandydatów na egzaminatorów/instruktatorów. Nieporozumieniem staje się zatrudnianie np.: z wykształcenia muzyka na etacie egzaminatora, czy w roli instruktora.

TEMAT 3

Uniwersalność instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora (praca w pełnym wymiarze posiadanych uprawnień bez sztucznych ograniczeń). Występuje obiektywna potrzeba tworzenia sprzyjających warunków do budowania rzetelnego warsztatu zawodowego i zdobywanie w szerokim zakresie bogatego i ustawicznie pogłębianego doświadczenia zawodowego, które jest cennym walorem pracy instruktora oraz egzaminatora.

TEMAT 4

Nadzór nad procesem egzaminowania. Kto (jaka instytucja lub jaki podmiot) powinien pełnić nadzór nad szkoleniem, egzaminowaniem i jednostką organizującą proces egzaminowania kierowców. Kompetencje, kwalifikacje, tryb nadzoru. Brakuje aktualnie sprecyzowanych kwalifikacji i trybu powoływania osób odpowiedzialnych za nadzór bezpośredni i pośredni nad procesem szkolenia i egzaminowania oraz organizacją procesu egzaminowania, w tym trybu powoływania lub zatrudniania dyrektora/kierownika odpowiednich instytucji. Doświadczenia z 25 lat funkcjonowania obecnego systemu egzaminowania wskazują na konieczność określenia „kadencji” stanowisk kierowniczych oraz właściwe kwalifikacje osób aplikujących do zarządzania majątkiem państwowym oraz wysoko wykwalifikowanymi kadrami.

TEMAT 5

Modyfikacja/zmiana zasad szkolenia i egzaminowania. W ostatnim okresie 3-4 lat do Ministerstwa Infrastruktury zgłaszane były projekty nowych zasad zwłaszcza egzaminowania. Niestety nadal są to tylko projekty, które nawet nie doczekały się szczegółowych analiz i prób. Warto rozważyć model, który może powstać na zasadzie konwergencji metody oceny kwalifikacji „punktowej” (punkty za błędy: graniczna suma punktów – ocena negatywna; z uwzględnieniem wyselekcjonowanych wykroczeń uzasadniających wprost wynik negatywny jak również uzasadniających przerwanie egzaminu praktycznego).

Egzamin praktyczny w tym wariantcie odbywałby się na placu manewrowym, a następnie w rzeczywistym układzie infrastruktury drogowej bez powtarzania nieprawidłowo wykonanych zadań egzaminacyjnych – manewrów. W rzeczywistości ruch drogowy jest bezwzględny weryfikatorem błędów jego uczestników, a wykroczenia czy przestępstwa ujawniane „*na gorąco*” są również „*na gorąco*” weryfikowane – do zatrzymania prawa jazdy łącznie. Nadal występuje w opinii środowiska egzaminatorów sprzeczność dwóch przepisów w dwóch ustawach sejmowych: art. 3 ust. 2 PRD oraz art. 52 ust. 2 UKP. Prawo nie może tworzyć podstaw do istnienia takich wykluczających się wzajemnie zasad.

W przypadku systemu szkolenia, może nadchodzi najwyższy czas odstąpienia od „limitu minimalnej ilości godzin”, po wyjeździe której OSK wysyła kandydatów na kierowców na egzamin państwowy na prawo jazdy. Można rozważyć np.: I, II i III czasowy etap szkolenia. Po ukończeniu każdego etapu szkolenia, instruktor nauki jazdy wspólnie z kierownikiem OSK sporządzają informację dla kandydata na kierowcę o prognozowanym wyniku egzaminu. Po uzyskaniu prognozy w zakresie możliwości uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu, instruktor nauki jazdy wspólnie z kierownikiem OSK podejmują decyzję wysłania kandydata na kierowcę na egzamin państwowy na prawo jazdy.

TEMAT 6

Jasne i precyzyjne ogólnokrajowe standardy/zasady finansowania procesu egzaminowania zarówno w zakresie przychodów instytucji uczestniczących w procesie egzaminowania jak i wydatków środków finansowych, które wpływają z tytułu przeprowadzanych egzaminów oraz pozostałych form działalności jednostek organizujących proces egzaminowania. Niezbędne jest również opracowanie nowoczesnych mechanizmów pozwalających na zachowanie płynności finansowej jednostek organizujących proces egzaminowania, jak również nowoczesnych mechanizmów zapewniających utrzymywanie odpowiedniego poziomu wynagrodzenia osób (nie tylko egzaminatorów) uczestniczących w obsłudze procesu egzaminowania. Obecnie istniejące przepisy dotyczące: ustalania wysokości opłat za przeprowadzanie egzaminów oraz zasad wynagradzania egzaminatorów są źródłem – już teraz – dużych dysproporcji w skali całego kraju i mogą być przyczyną „turystyki egzaminacyjnej” oraz różnicować poziom obsługi osób egzaminowanych. Tolerowanie tego typu sytuacji w konsekwencji może prowadzić do zjawisk patologicznych.