

## Prezes KSE dementuje

14 listopada 2024



Tomasz Dziuganowski egzaminator, prezes Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów (fot. ze zbiorów KSE)

**Tomasz Dziuganowski, Prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów dementuje: nie będzie zakończenia egzaminu za każdy błąd, egzamin nie będzie trudniejszy.**

Na początku czwartego kwartału 2024 roku Ministerstwo Infrastruktury, odpowiadając na propozycje zmian zgłaszanych od początku 2024 roku przez organizacje reprezentujące środowiska egzaminatorów: tj.: Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów (KSE), związki zawodowe: MOZ WORD i OSK, OZZP WORD oraz SOLIDARNOŚĆ 80, a także inne organizacje i stowarzyszenia, przygotowało nowelizację rozporządzenia w sprawie egzaminowania kierowców. Z chwilą obowiązywania nowego rozporządzenia – tj. od 1 stycznia br. - zasady przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy budziły w środowisku egzaminatorów dużo wątpliwości i kontrowersji w zakresie przerywania egzaminu jak i określania wyniku egzaminu.

Projekt nowelizacji rozporządzenia, określa jednoznacznie, kiedy egzamin będzie przerywany (zakończony), oraz w jakich przypadkach uzyskuje się wynik pozytywny lub negatywny. Nie jest tajemnicą, że pozytywny wynik egzaminu jest następstwem prawidłowo wykonanych manewrów (zadań egzaminacyjnych). Oczywiście podczas egzaminu praktycznego mogą zdarzyć się manewry (zadania egzaminacyjne) wykonane nieprawidłowo i ten fakt nie od razu musi oznaczać wynik negatywny, czy przerywanie egzaminu. Błędem jest np.: zmiana pasa ruchu bez właściwej sygnalizacji, czy przejechanie pojedynczej linii ciągłej, lub też zmiana kierunku jazdy bez właściwej sygnalizacji... Jeżeli błędy tego typu zdarzają się tylko jednokrotnie, to nie stanowią powodu do przerywania egzaminu, czy ogłoszenia wyniku negatywnego.

Od ponad 10 lat w zasadach egzaminowania kierowców obowiązuje katalog zachowań, które naruszają w sposób istotny zasady ruchu drogowego i do 31 grudnia 2023 roku takie zachowania powodowały przerywanie egzaminu. Od 1 stycznia 2024 roku w rozporządzeniu wprowadzono zapis, który nie zobowiązuje egzaminatora do przerywania egzaminu, ani nawet do ogłaszania wyniku negatywnego w przypadku naruszeń „katalogowych”. I właśnie ten zapis wzbudzał sprzeciw środowiska egzaminatorów reprezentowanych przez wspomniane organizacje, czego dowodem są dokumenty złożone do Ministra Infrastruktury w lutym 2024 roku.

Zmiana zasad egzaminowania podana w projekcie z 15.10.2024 (dokument nr WPLMI 87) zgodnie z przepisami:

art. 52 ust.2 ustawy o kierujących pojazdami oraz

art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym

określa jednoznacznie zasady kwalifikowania wyniku egzaminu praktycznego, a także przerywania tegoż egzaminu.

Egzamin praktyczny na prawo jazdy może być bowiem przerwany „...jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego. (art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami).

Oprócz tej ustawowej zasady Ministerstwo Infrastruktury - jak wcześniej wspomniałem – od ponad dziesięciu lat wprowadziło wykaz zachowań kierującego, które nie mogą być traktowane jako zwykły błąd, z uwagi na ciężar gatunkowy i niezwykle duże prawdopodobieństwo spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, co jest sprzeczne z art. 3 ust. 1 ustawy prawo o ruchu drogowym, z uwagi na obowiązek:

...unikania wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Wykaz zachowań niebezpiecznych został wyselekcjonowany w porozumieniu z organami Policji odpowiedzialnymi za kontrolę ruchu drogowego i stanowi zbiór 18 naruszeń przepisów ruchu drogowego (obecnie pod nazwą „Tabela Nr 9” załącznika do rozporządzenia) kwalifikowanych jako wykroczenia w ruchu drogowym.

Są to wykroczenia np.: spowodowanie kolizji lub wypadku, nieustąpienie pierwszeństwa: przejazdu na skrzyżowaniu, pieszemu wchodzącemu lub znajdującemu się na przejściu; niebezpieczne zachowania (wyprzedzania, omijania) w okolicach przejść dla pieszych; niezastosowanie się do sygnałów świetlnych i niektórych znaków drogowych; niestosowanie się do zakazów wyprzedzania; niebezpieczne zachowania podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowe; czy też utrata panowania nad pojazdem powodująca znaczne utrudnienia ruchu drogowego.

Należy podkreślić, że w świetle projektu nowelizacji rozporządzenia, naruszenie podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy jednego z zapisów Tabeli Nr 9 będzie oznaczało wynik negatywny. Nie jest to równoznaczne z przerywaniem egzaminu tak jak podają w mediach.

Przerwanie egzaminu może nastąpić jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.

Proponowane przez środowiska egzaminatorów zmiany wpisują się zbieżnie z podjętymi przez Ministerstwo Infrastruktury działaniami na rzecz wzmocnienia dyscypliny wśród uczestników ruchu drogowego w przedmiocie przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Naruszenia przepisów skatalogowane obecnie w Tabeli Nr 9 (wcześniej Tabeli Nr 1) są znanymi zasadami egzaminowania od ponad dziesięciu lat zarówno dla egzaminatorów jak i dla instruktorów nauki jazdy. Istotą szkolenia kierowców powinno być również wypracowanie i utrwalenie wiedzy oraz umiejętności w zakresie unikania zachowań, które prowadzą do sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz zdrowiu i życiu jego uczestników.

„Czego Jaś się nie nauczy, tego Jan nie będzie umiał” – to stare powiedzenie znajduje również zastosowanie w przypadku, gdy jako kierujący pojazdami uczestniczymy w ruchu drogowym. Cały proces edukacji kandydatów na kierowców (czyli szkolenie i egzaminowanie) powinien być spójny w zakresie przepisów ruchu drogowego z zasadami kontroli ruchu drogowego. Od początku edukacji należy podejmować skuteczne działania

w kierunku wypracowania szacunku dla obowiązującego prawa oraz poszanowania zdrowia i życia innych uczestników ruchu.

Z tego powodu nie można tworzyć warunków do zaistnienia sytuacji, w której np.: osoba uczestnicząca w egzaminie państwowym na prawo jazdy wjeżdża lub przejeżdża na czerwonym świetle przez skrzyżowanie, na którym nie ma innych kierujących czy pieszych, więc nie powoduje bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu, i nie popełniając podobnych błędów w dalszej części egzaminu, uzyskuje wynik pozytywny. Podobnych sytuacji w aktualnym stanie prawa jest więcej - stąd wnioski środowiska egzaminatorów o zmianę istniejących regulacji prawnych. Takie patologiczne sytuacje mogą budzić niepożądaną świadomość: *„skoro na egzaminie można przejeżdżać na czerwonym świetle, to również w podobnych przypadkach już z posiadaniem prawem jazdy też można prezentować podobne zachowania.”*

Wprowadzenie zmian opisanych w projekcie z dnia 15.10.2024 (pod numerem wykazu 87) nie stanowi kompleksowego rozwiązaniem problemów systemu szkolenia i egzaminowania kierowców, ale jest pierwszym krokiem naprawienia obecnej wadliwej regulacji prawnej, która obniża ciężar gatunkowy niebezpiecznych zachowań, wpływając niekorzystnie na świadomość przyszłych kierowców w kontekście bezpieczeństwa nas wszystkich.

Chciałbym podkreślić, że w kwestii uzyskania prawa jazdy problemem samym w sobie nie jest egzamin na prawo jazdy, który trwa zaledwie ok. 45-60 minut, lecz system szkolenia kandydatów na kierowców. W tej kwestii wypowiadało się wiele osób: Dyrektorzy WORD-ów, Kierownicy Ośrodków Szkolenia Kierowców, egzaminatorzy i instruktorzy oraz inni eksperci od bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Po ukazaniu się nowego projektu rozporządzenia z 15.10.2024 r. obserwujemy wręcz histerię dotyczącą następstw wejścia w życie nowelizacji przepisów dotyczących egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców. Kandydaci na kierowców bombardowani są informacjami, iż nowe rozporządzenie obniży zdawalność na egzaminach na prawo jazdy; czy aby na pewno...??? Minister Infrastruktury nie rozszerza Tabeli Nr 9, nie wprowadza radykalnych zmian w systemie, lecz wprowadza jawność i transparentność procesu egzaminowania kierowców. Ważne jest to, aby egzaminowany znał tzw. „reguły gry”, wiedział jaki jest cel egzaminu, czego się od niego oczekuje, i miał świadomość tego, dlaczego otrzymał taką, a nie inną ocenę. Istotne jest także to, aby istniała spójność pomiędzy obowiązującym prawem, wymaganiami na egzaminie, a tym, co powinno być zaoferowane i wskazane do opanowania na kursie nauki jazdy. Wymagania te również muszą – z jednej strony – być dostosowane do możliwości osób egzaminowanych, ale z drugiej strony – mieć na uwadze minimum, którego nie można już obniżyć, nawet gdyby to skutkowało powszechnym „oblaniem” egzaminu.

Określenie procedur egzaminacyjnych i kryteriów oceniania jest pomocne egzaminatorowi, gdyż ułatwia przygotowanie i właściwe przeprowadzenie egzaminu oraz jest pomocne dla instruktora i kandydata na kierowcę, gdyż wyznaczone są główne kierunki efektywnego procesu szkolenia. Kryteria egzaminu stymulują również poziom i program kształcenia. Generalnie rzecz ujmując, regulacje prawne w pewnym sensie krępują działanie egzaminatora, ale nie tylko w przypadku egzaminu na prawo jazdy. Z punktu widzenia osób egzaminowanych, regulacje prawne stanowią ograniczenie możliwej samowoli tych osób i mają służyć przewidywalności egzaminu (tak od strony procedury, jak i treści) oraz obiektywnej, a nie subiektywnej oceny ogłaszanych przez egzaminatorów wyników egzaminów na prawo jazdy.

Projekt zmiany zasad egzaminowania (dokument 87 z dnia 15 października 2024 roku) traktowany jest jako zerojedynkowy system oceny osób zdających egzamin na prawo jazdy.

Należy podkreślić, że egzamin na prawo jazdy zarówno teoretyczny jak i praktyczny kończy się wynikiem negatywnym lub pozytywnym, czyli też w filozofii zerojedynkowej – nie ma ocen pośrednich. W założeniach kodeksu karnego i kodeksu wykroczeń naruszenia przepisów ruchu drogowego związane z przestępstwami, czy wykroczeniami są kwalifikowane w założeniu: sprawca zdarzenia – podlega sankcji karnej (inaczej winny lub niewinny); czyli również zastosowanie znajduje filozofia zerojedynkowa. Więc dlaczego budzi wątpliwości stosowanie takiej reguły oceny na egzaminie na prawo jazdy? Zachowania kierujących określone w Tabeli Nr 9 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury należy traktować jako WYKROCZENIA, które muszą być eliminowane zarówno w procesie szkolenia jak i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców, jako zachowania szczególnie niebezpieczne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zdrowia i życia uczestników tego ruchu. Te zachowania zostały wyselekcjonowane jako sytuacje, które powinny skutkować sankcją w postaci wyniku negatywnego, w związku art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym.

Wraz z ogłoszeniem przez Ministerstwo Infrastruktury nowego projektu rozporządzenia obserwuje się medialne obawy wygłaszane – *a priori* – w sprawie drastycznej obniżki zdawalności. Zdawalność jako statystyczny parametr generowany przez system wspomagający obsługę osób egzaminowanych w WORD-ach jest wielkością zależną od wielu zmiennych, takich jak m. in.:

- predyspozycja do kierowania pojazdem,
- odporność na stres i narastające emocje,
- umiejętność dostosowania się do zmieniającej się w czasie rzeczywistości w ruchu drogowym,
- poziom wiedzy oraz praktyczna interpretacja przepisów ruchu drogowego czy wreszcie
- umiejętność stosowania zasad techniki kierowania pojazdem.

Starsi stażem egzaminatorzy pamiętają, jaka była wrzawa medialna z chwilą wprowadzania egzaminu teoretycznego przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego. Na początku był chwilowy spadek zdawalności na egzaminie teoretycznym, ale wzrosła bardzo zdawalność na egzaminie praktycznym, ten trend nie trwał dłużej niż trzy miesiące i zdawalność na egzaminie teoretycznym wróciła do poprzedniego poziomu. W przypadku egzaminu praktycznego nie wprowadza się nowych zadań egzaminacyjnych, ani nowych umiejętności.

Nie można sztucznie oddziaływać na wzrost zdawalności poprzez np.: łagodzenie zasad egzaminowania kierowców, czyli poprzez świadome „przymykanie oka” na brak określonej wiedzy lub umiejętności u osób zdających egzamin na prawo jazdy. Jest to innymi słowy przyzwolenie na to, aby w ruchu drogowym pojawiały się osoby bez odpowiedniej wiedzy i umiejętności z nadzieją, że osoby te „*douczą się we własnym zakresie*”; oznacza to również tolerowanie działalności nieskutecznych i nieefektywnych ośrodków szkolenia kierowców oraz niskiego poziomu wykształcenia kandydatów na kierowców. Obecnie prawo jazdy jest dokumentem, który nobilituje do samodzielnego poruszania się w ruchu drogowym, ale i zobowiązuje do szanowania i przestrzegania przepisów ruchu drogowego oraz zasad techniki kierowania pojazdem.

Z danych statystycznych wynika, że np. zdawalność na egzaminie praktycznym na prawo jazdy kat. B w Niemczech jest około dwa razy wyższa niż w Polsce, ale czy ktoś zadaje sobie pytanie: jaka jest różnica w poziomie wiedzy i umiejętności kandydata na kierowcę wykształconego w Niemczech, a wykształconego w Polsce? Chyba o wiele bezpieczniejsze i korzystniejsze dla zdrowia i życia jest wylewanie potu na kursie nauki jazdy, niż rozlewanie krwi w wyniku wypadków drogowych.

Poniżej pozwolę sobie przedstawić jedną z wypowiedzi z portalu onet.pl na temat egzaminu praktycznego osoby, która prawo jazdy zdała w wieku 40 lat:

***„- Może zabrzmi to okrutnie, ale uważam, że egzamin powinien być trudny z prostego powodu: tu chodzi o życie nasze i innych uczestników ruchu drogowego. Jeśli zadania egzaminacyjne są dla Ciebie za trudne, także z powodu paraliżującego stresu, to znak, że nie powinieneś jeszcze wsiadać samodzielnie za kółko – stwierdziła Magdalena.”***

Korzystając z okazji chciałbym również zaznaczyć, że Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów złożyło dwie propozycje zmiany systemu egzaminowania określając inne zasady oceny kwalifikacji wiedzy i umiejętności osób egzaminowanych. Odważnymi autorami tych propozycji byli członkowie KSE. Dodatkowo w latach 2015-2017 w ramach prac zespołu doradczego przy Ministrze Infrastruktury zostały nakreślone istotne zmiany zasad szkolenia i egzaminowania. W pracach tego zespołu uczestniczyli również odważni przedstawiciele KSE, przy współudziale przedstawicieli środowisk OSK. Niestety efekty ponad dwuletniej pracy całego zespołu za kadencji Pana Andrzeja Adamczyka jako Ministra Infrastruktury nie ujrzały światła dziennego.

Prezes Rady Głównej  
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów  
Tomasz Dziuganowski