

Jerzy CZECH¹

EGZAMIN SPRAWDZAJĄCY – WERYFIKACJA WIEDZY I UMIEJĘTNOŚCI - ELIMINACJA Z RUCHU DROGOWEGO KIEROWCÓW NIEBEZPIECZNYCH

Egzamin sprawdzający jest weryfikacją wiedzy i umiejętności kierowców, którzy popełnili przestępstwa lub wykroczenia w ruchu drogowym.

Niniejszy referat stanowi próbę odpowiedzi na pytanie czy egzamin sprawdzający jest formą eliminacji z ruchu drogowego kierowców niebezpiecznych. Opisuje procedury prawne związane z kontrolnym sprawdzeniem kwalifikacji kierowców oraz wyniki analiz statystyk dotyczących egzaminów teoretycznych i praktycznych kat. B przeprowadzonych w latach 2000 – 2009 w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krośnie.

Referat określa rolę i charakter egzaminu sprawdzającego oraz jego wpływ na kształtowanie bezpiecznych postaw i zachowań w ruchu drogowym.

CHECKING EXAMINATION – VERIFICATION OF KNOWLEDGE AND ABILITIES – ELIMINATION OF DANGEROUS DRIVERS FROM ROAD TRAFFIC

The checking examination is a verification of knowledge and abilities of the drivers who have committed crimes against the road safety.

This report is an attempt of answering the question if the checking examination is a form of eliminating dangerous drivers from the road traffic. It describes legal procedures related to a monitor checking of drivers' qualifications and the results of analyses of the statistics concerning theoretical and practical examination - category B in 2000 – 2009 in WORD Krosno.

The report defines the role and character of the checking examination and its influence on forming safe behaviours and attitudes towards the road traffic.

1. WSTĘP

Problem bezpieczeństwa ruchu drogowego jest współcześnie przedmiotem działań wielu osób i instytucji rządowych, pozarządowych: stowarzyszeń, fundacji, uczelni wyższych, placówek oświatowo-wychowawczych.

¹ Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, 38-400 Krosno; ul. Tysiąclecia 7,
Tel: +48 13 43-689-62, Fax: +48 13 43 689-63, E-mail: word@krosno.info.pl

Podjęmowanych jest wiele przedsięwzięć, akcji, kampanii społecznych, których rolą jest wzmacnianie świadomości społecznej oraz szeroko pojęta prewencja. Jedną z form zapobiegania tragediom na drogach są działania Policji przeciw sprawcom przestępstw i wykroczeń w ruchu drogowym, w wyniku których dochodzi do pozbawienia uprawnień do kierowania. Na skutek procedury administracyjnej, kierowcy są poddawani kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

2. PODSTAWA PRAWNA

2.1 Ustawa

Zgodnie z art. 114 Ustawy Prawo o ruchu drogowym kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji podlega:

- osoba posiadająca uprawnienie do kierowania pojazdem, skierowana decyzją starosty:
 - a) w razie uzasadnionych zastrzeżeń co do jej kwalifikacji,
 - b) na wniosek komendanta wojewódzkiego Policji, w razie przekroczenia 24 punktów otrzymanych na podstawie art. 130 ust.1
- osoba ubiegająca się o:
 - a) przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem cofniętego na okres przekraczający 1 rok lub w związku z utratą kwalifikacji,
 - b) zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia do kierowania tramwajem, którego była pozbawiona na okres przekraczający 1 rok”.

Decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, zgodnie z art.140 Ustawy, wydaje starosta w razie:

- 1) stwierdzenia na podstawie orzeczenia lekarskiego istnienia przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem;
- 1a) stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego, wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego (...) istnienia przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem;
- 2) utraty przez kierowcę kwalifikacji, co stwierdza się na podstawie wyniku egzaminu państwowego;
- 3) przekroczenia, w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy, liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego; decyzja o cofnięciu uprawnienia wydawana jest na wniosek komendanta wojewódzkiego Policji;
- 4) niepoddania się:
 - a) sprawdzeniu kwalifikacji w trybie określonym w art.114 ust.1 pkt 1,
 - b) badaniu lekarskiemu w trybie określonym w art.122 ust.1 pkt 3-5,
 - c) badaniu psychologicznemu w trybie określonym w art.124 ust. 1 pkt 2 lub 3.

Decyzję o przywróceniu kierowcy uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, z wyjątkiem ust. 1 pkt 3 /cytowany art.140/ wydaje starosta po ustaniu przyczyn, które spowodowały jego cofnięcie. Osobie, której uprawnienia zostały cofnięte za przekroczenie liczby 20 punktów /art.140 ust. 1 pkt 3/ przysługuje normalny cykl szkolenia tak jak kandydatowi ubiegającemu się o uprawnienia po raz pierwszy. Po odbyciu szkolenia w OSK musi ponownie przystąpić do egzaminu państwowego.

2.2 Rozporządzenie

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r., kontrolne sprawdzenie kwalifikacji przeprowadzane jest w formie egzaminu państwowego na warunkach i w trybie określonym w załączniku nr 5 do Rozporządzenia czyli Instrukcji Egzaminowania.

Egzamin sprawdzający przeprowadzany jest na takich samych zasadach jak egzamin dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi.

Podstawę przyjęcia na egzamin państwowy stanowi zaświadczenie o odbytych kursie dla kandydatów na kierowców i kierowców, natomiast podstawę przyjęcia na egzamin sprawdzający - skierowanie lub zaświadczenie wydane przez starostę powiatu.

Państwowy egzamin sprawdzający składa się z egzaminu teoretycznego i praktycznego dla osób kierowanych na egzamin przez starostę na wniosek komendanta wojewódzkiego Policji w związku z przekroczeniem 24 punktów karnych lub w przypadku przekroczenia w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów. Taka forma egzaminu obowiązuje także osoby ubiegające się o przywrócenie uprawnień lub zwrot zatrzymanego prawa jazdy na okres przekraczający 1 rok. Egzamin sprawdzający może mieć formę egzaminu teoretycznego lub praktycznego, gdy jest przeprowadzany w przypadku osób kierowanych na egzamin decyzją starosty w sytuacji zaistnienia uzasadnionych zastrzeżeń co do kwalifikacji danego kierowcy.

Egzamin teoretyczny ma na celu sprawdzenie znajomości przepisów ruchu drogowego, techniki kierowania i czynności kontrolno – obsługowych pojazdu oraz zasad udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadku.

Egzamin praktyczny obejmuje sprawdzenie umiejętności przygotowania pojazdu do jazdy, umiejętności sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy oraz umiejętności bezpiecznego panowania nad pojazdem, które są prezentowane na placu manewrowym oraz umiejętności jazdy w ruchu drogowym, która realizowana jest na drogach publicznych.

Egzamin teoretyczny przeprowadzany jest w formie testu komputerowego, polega na wskazaniu przy użyciu urządzenia egzaminacyjnego prawidłowych odpowiedzi na wyświetlane systemem losowym pytania ujęte w banku pytań zapisanych w formie elektronicznej i zatwierdzonych przez ministra właściwego ds. transportu. Bank pytań dla kategorii B gromadzi pytania testu zasadniczego i specjalistycznego w łącznej liczbie ok. 500 pytań. Zestaw testowy liczy 18 pytań. Aby uzyskać pozytywny wynik egzaminu teoretycznego osoba zdająca musi udzielić 16 bezbłędnych odpowiedzi.

Egzamin praktyczny polega na wykonaniu 3 zadań na placu manewrowym:

- 1) przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy,
- 2) ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu,
- 3) ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu.

Druga część egzaminu praktycznego polega na wykonaniu zadań w ruchu miejskim w czasie nie mniejszym niż 25 minut:

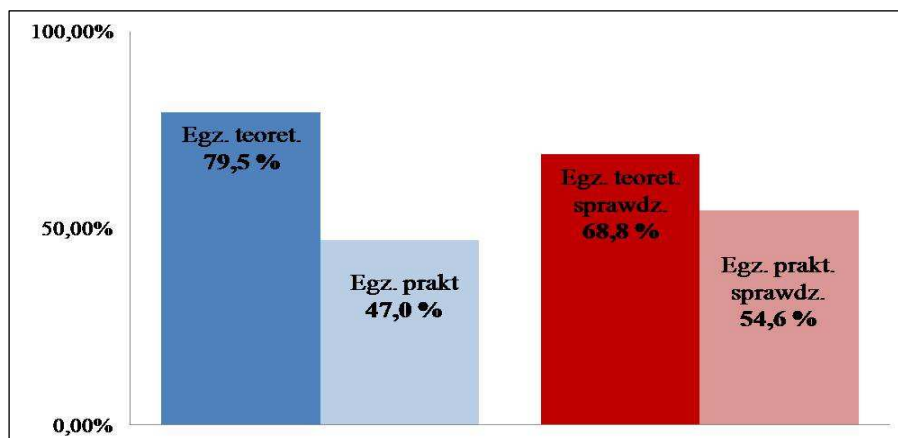
- 1) włączanie się do ruchu,
- 2) jazda drogami jednokierunkowymi i dwukierunkowymi,
- 3) przejazd przez różne rodzaje skrzyżowań,
- 4) zachowanie w rejonach przejść dla pieszych oraz obok przystanków,

- 5) przejazd przez torowiska,
- 6) wykonywanie manewrów: wyprzedzania, omijania, wymijania, zmiany pasa ruchu, zmiany kierunku jazdy, zawracania, parkowania, zatrzymania we wskazanym miejscu.

3. ANALIZA STATYSTYK EGZAMINACYJNYCH

W Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Krośnie w latach 2000 – 2009 zostało przeprowadzonych ogółem **382 650** egzaminów we wszystkich kategoriach. Liczba egzaminów teoretycznych wyniosła **152 363**, natomiast liczba egzaminów praktycznych **230 287**. W analizowanym okresie przeprowadzono **131 709** teoretycznych egzaminów kat. B oraz egzaminów praktycznych kat. B w liczbie **198 723** – zdawalność dla egzaminów teoretycznych kat. B wyniosła **79,5%**, dla egzaminów praktycznych kat. B **47,0%**.

Ogólna liczba teoretycznych egzaminów sprawdzających wyniosła **5 402**, liczba egzaminów praktycznych **5 317**, wskaźnik zdawalności wyniósł odpowiednio **68,8%** i **56,0%**. Wg statystyki, spośród egzaminów sprawdzających najczęściej zostało przeprowadzonych egzaminów kat. B - liczba teoretycznych wyniosła **4 664** - liczba praktycznych **4 649**, natomiast procentowy wskaźnik zdawalności wyniósł dla egzaminów teoretycznych kat. B **68,8%**, a dla praktycznych **54,6%**.



Rys.1. Wskaźnik zdawalności egzaminów kat. B oraz egzaminów sprawdzających kat. B przeprowadzonych w latach 2000 – 2009.

Jeśli chodzi o egzamin teoretyczny kandydatów na kierowców procentowo większa zdawalność – 79,5 % w stosunku do 68,8 % zdawalności egzaminów teoretycznych sprawdzających podyktowana jest tym, iż bieżące szkolenie kursowe odbywa się pod kątem konkretnych pytań testowych – pytań egzaminacyjnych.

Kierowcy zdający egzamin teoretyczny sprawdzający, pomimo, iż w ruchu drogowym poruszają się od lat, często nie są świadomi własnej nieznanomości zasad teoretycznych,

nieznajomości definicji poszczególnych manewrów, nieumiejętności rozróżniania manewru wyprzedzania, wymijania, omijania, zatrzymania i postoju, włączania się do ruchu.

Na podstawie opinii egzaminatorów WORD na temat poziomu poprawności zadań wykonywanych przez egzaminowane osoby ubiegające się o uprawnienia /kandydatów na kierowców/ możemy wskazać następujące niewłaściwe zachowania:

- niewłaściwa technika jazdy
- brak dynamiki jazdy
- brak dostatecznych umiejętności psychomotorycznych tzn. jednoczesnego postrzegania, oceny sytuacji na drodze, oceny zachowania ze strony innych uczestników ruchu drogowego oraz wykonywania czynności związanych z obsługą pojazdu: operowanie skrzynią biegów, pedałem przyspieszenia, pedałem sprzęgła, sygnalizowanie zamiaru skrętu za pomocą kierunkowskazu - brak wymienionych umiejętności skutkuje niepoprawnym wykonywaniem manewrów wyprzedzania, omijania, zmiany pasa ruchu
- czynności złożone „rozkładają na czynniki pierwsze”, brak koordynacji psychoruchowej, opóźniony czas reakcji wpływają niekorzystnie na dynamikę jazdy
- przesadna przezorność w sytuacji/w miejscu przecinania się kierunków jazdy odbywa się kosztem dynamiki jazdy

Przedstawione zachowania potwierdzają procentowo niższą zdawalność egzaminów praktycznych przez kandydatów na kierowców – 47% zdawalność w stosunku do 54,6% zdawalności egzaminów praktycznych sprawdzających.

Należy jednak zaznaczyć, iż kandydaci na kierowców w większym stopniu niż „kontrolni” przestrzegają zasad ruchu drogowego:

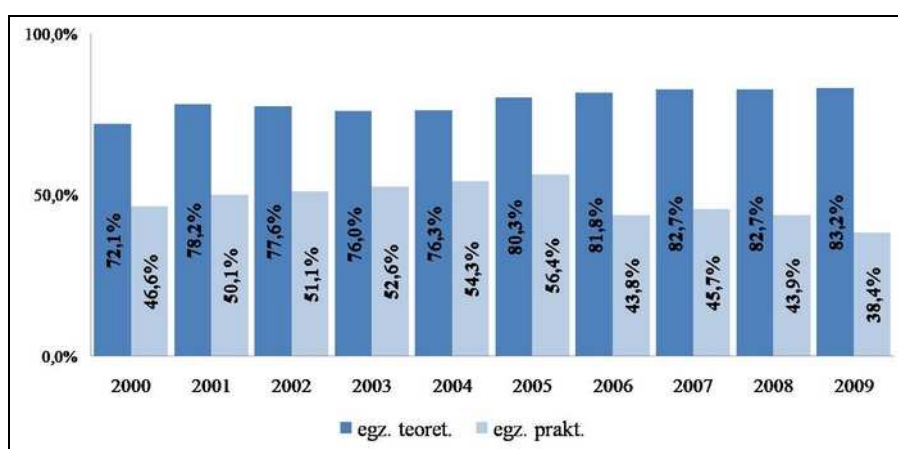
- zasada bezwzględnego zatrzymania za znakiem B20 „Stop”
- zasada bezwzględnego zatrzymania przed sygnalizatorem S2 „z zieloną strzałką”
- zasada nienajeżdżania/ nieprzejeżdżania przez linię podwójną ciągłą

Osoby poddawane kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji – kierowcy z doświadczeniem – w sposób prawidłowy, poprawny pod względem technicznym prowadzą pojazd, zachowując odpowiednią dynamikę jazdy.

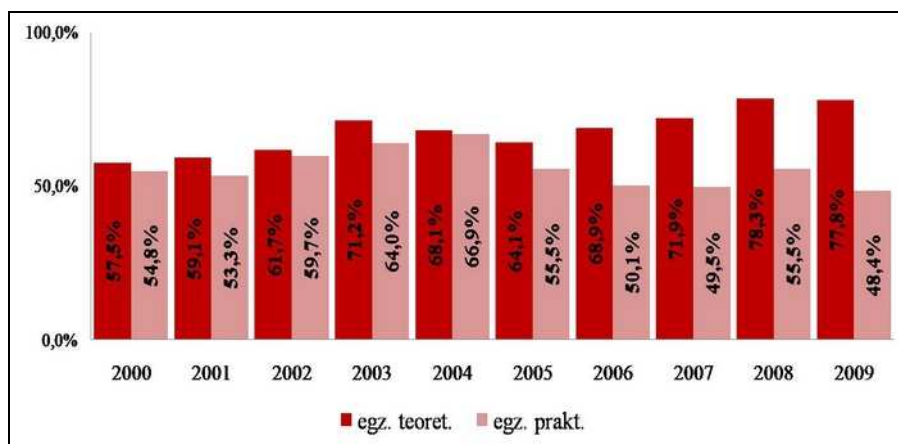
Do często popełnianych błędów na sprawdzającym egzaminie praktycznym skutkujących negatywną oceną należą:

- niestosowanie się do zasad przepisów ruchu drogowego
- brak bezwzględnego zatrzymania przy znaku B20 „Stop” – upewnienie się jedynie o wolnej przestrzeni
- niezatrzymanie się przed sygnalizatorem kierunkowym S 2 „z zieloną strzałką” - upewnienie się następuje za sygnalizatorem bezpośrednio na skrzyżowaniu
- niezastosowanie się do znaków – np. linia podwójna ciągła
- niezachowanie szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowe strzeżone (istnieje błędne przekonanie, że przejazd otwarty zwalnia z obowiązku upewnienia się o bezpiecznym przejeździe)
- niezachowanie /niezajęcie/ właściwej pozycji na drodze/jezdni przy zmianie kierunku jazdy w lewo
- przekraczanie prędkości.

Analiza statystyk egzaminacyjnych dowodzi temu, iż na przestrzeni dziesięciu lat obserwuje się tendencję wzrostową jeśli chodzi o zdawalność egzaminów teoretycznych kat. B – zarówno kandydatów na kierowców, jak i osób poddawanych kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji. Fakt ten może świadczyć o większym dostępie do materiałów dydaktycznych, bogatszej ofercie wydawniczej czy też wzrastającym poziomie szkoleń prowadzonych w OSK. Wyższa zdawalność warunkować może również wzrost motywacji do nauki osób zdających, której źródłem może być potrzeba posiadania uprawnień do kierowania pojazdem, który w obecnych czasach jest powszechnym środkiem komunikacji, często gwarantem podjęcia pracy zarobkowej.

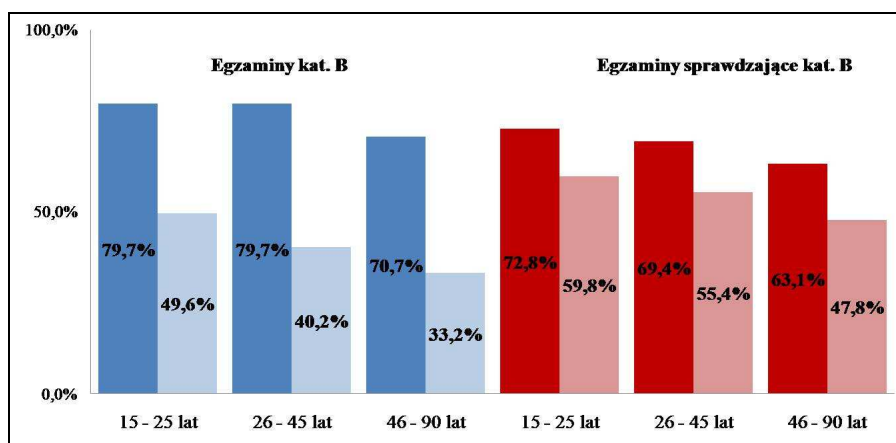


Rys.2. Wskaźnik zdawalności egzaminów praktycznych i teoretycznych kat. B w latach 2000 – 2009.



Rys.3. Wskaźnik zdawalności egzaminów sprawdzających praktycznych i teoretycznych kat. B w latach 2000 – 2009.

W analizowanym dziesięcioleciu zauważa się natomiast w latach 2006 - 2009 tendencję spadkową jeśli chodzi o zdawalność egzaminów praktycznych kat. B. Zdawalność egzaminów praktycznych kandydatów na kierowców z 56,4% w roku 2005 spadła do 38,4% w roku 2009, natomiast zdawalność egzaminów praktycznych sprawdzających z 66,9% w roku 2004 i z 55,5% w roku 2005 spadła do 48,4% w roku 2009. Taki stan rzeczy tłumaczyć należy z roku na rok nasilającym się ruchem pojazdów na drogach publicznych, a przede wszystkim przeniesieniem większości zadań egzaminacyjnych /do końca 2005 r. wykonywanych na placu manewrowym/ do ruchu miejskiego, które powodują trudności u zdających i są przyczyną niepowodzeń egzaminacyjnych. Istotną przyczyną nieodpowiedniego wykonywania zadań egzaminacyjnych przez zdających są silne emocje i stres.



Rys.4. Wskaźnik zdawalności egzaminów kat. B oraz egzaminów sprawdzających w poszczególnych przedziałach wiekowych w latach 2000 – 2009.

Jak pokazują statystyki wpływ na poziom zdawalności egzaminów kat. B ma wiek osób zdających. Okazuje się, iż spośród 3 grup wiekowych, tj. 15 – 25 lat, 26 – 45 lat i 46 – 90 lat najwyższą zdawalność, zarówno na egzaminie teoretycznym, jak i praktycznym, prezentuje najmłodsza grupa wiekowa 15 – 25 lat. Zdawalność wśród kandydatów na kierowców tej grupy wiekowej na egzaminie teoretycznym wynosi 79,7%, natomiast zdawalność na egzaminie teoretycznym sprawdzającym wynosi 72,8%. Jak widać, lepsze wyniki osiągają osoby, które przystępują do egzaminu teoretycznego bezpośrednio po ukończonym szkoleniu kandydatów na kierowców w ośrodku szkolenia. Zdawalność kandydatów na kierowców najmłodszej grupy wiekowej na egzaminie praktycznym wynosi 49,6%, natomiast zdawalność na egzaminie praktycznym sprawdzającym wynosi 59,8%. Stosunkowo wyższa zdawalność u kierowców „kontrolnych” wynika z faktu posiadania pewnego doświadczenia w prowadzeniu pojazdu i poruszaniu się po drogach publicznych.

Zdawalność w drugiej grupie wiekowej, tj. 26 – 45 lat, w przypadku egzaminów teoretycznych kandydatów kształtuje się na takim samym poziomie jak zdawalność kandydatów w pierwszej grupie, a więc wynosi 79,7%. Zdawalność na egzaminach teoretycznych sprawdzających w tej grupie wiekowej wynosi 69,4% czyli jest niższa od zdawalności na egzaminach teoretycznych sprawdzających w pierwszej grupie wiekowej

o 3,4% oraz o 10,3% niższa niż zdawalność egzaminów teoretycznych kandydatów w tej samej kategorii wiekowej /26 – 45 lat/.

Znaczny spadek zdawalności w przypadku drugiej grupy wiekowej obserwuje się na egzaminie praktycznym dla kandydatów - wskaźnik zdawalności wynosi 40,2%, a zatem różnica w stosunku do najmłodszej grupy wiekowej wynosi 9,4%. W przypadku praktycznych egzaminów sprawdzających wskaźnik zdawalności wynosi 55,4%, a więc różnica w stosunku do pierwszej grupy wynosi 4,4%.

Tendencja spadkowa utrzymuje się również w przypadku zdających z trzeciej grupy wiekowej, tj. 46 – 90 lat. Zdawalność egzaminów teoretycznych kandydatów kształtuje się na poziomie 70,7% - a więc w porównaniu ze zdawalnością kandydatów drugiej grupy wiekowej jest niższa o 9%. Zdawalność na egzaminach teoretycznych sprawdzających w tej grupie wiekowej wynosi 63,1% i jest niższa od zdawalności egzaminów teoretycznych sprawdzających z drugiej grupy o 6,3%.

Analizując zdawalność poszczególnych grup wiekowych, nietrudno zauważyć znaczny spadek zdawalności przede wszystkim w trzeciej grupie – prawidłowość ta dotyczy zarówno kandydatów na kierowców, jak i kierowców „kontrolnych”. Najwyższą zdawalność prezentuje najmłodsza grupa. Wiąże się to głównie z warunkowaną wiekiem sprawnością intelektu oraz sprawnością motoryczną osób młodych. Zdający pierwszej grupy to osoby w większości uczące się, a więc aktywne umysłowo, dysponujące lepszą pamięcią i percepcją.

Istotne jest również to, iż wyższą zdawalność na egzaminach teoretycznych prezentują kandydaci na kierowców niż kierowcy „kontrolni”. Świadczy to o rzetelniejszym przygotowaniu do egzaminu kandydatów – zarówno w wyniku odbytego szkolenia w OSK, jak również w wyniku własnej pracy. Podstawę przygotowania do egzaminu sprawdzającego stanowi, w wielu przypadkach, tylko doświadczenie za kierownicą.

Kolejną kwestią jest to, iż na egzaminach praktycznych lepiej wypadają kierowcy „kontrolni”. Wskaźnik procentowy zdawalności egzaminów praktycznych sprawdzających w stosunku do zdawalności kandydatów jest, w pierwszej grupie wiekowej, wyższy o 10,2%, w drugiej grupie wiekowej wyższy o 15,2%, w trzeciej grupie - wyższy o 14,6%. Procentowo wyższa zdawalność na egzaminach sprawdzających jest podyktowana doświadczeniem kierowców, które odzwierciedla się w sprawnej obsłudze pojazdu, dynamicznej i technicznie lepszej jeździe.

Na uwagę zasługuje również problem zdawalności egzaminów przez kierowców „kontrolnych” przy pierwszym podejściu. Okazuje się, iż najwyższą średnią zdawalność przy pierwszym podejściu, w analizowanym dziesięcioleciu, prezentuje grupa wiekowa 15 – 25 lat, której zdawalność wyniosła na egzaminie teoretycznym 74,84%, a na praktycznym 62,4%. Należy podkreślić, że w roku 2006 i 2008 na egzaminie teoretycznym w tej grupie wyniosła 100%. Tak wysokiej zdawalności nie osiągnęły nigdy dwie pozostałe. Istotne jest również to, iż zdawalność 100% nie została osiągnięta w żadnej grupie wiekowej na egzaminie praktycznym. Stąd wniosek, iż kierowcy „kontrolni” łatwiej zdają teorię niż praktykę. Różnica procentowa między zdawalnością egzaminów praktycznych a teoretycznych w poszczególnych grupach wiekowych wynosi od 9,8% do 15,32%.

4. WNIOSKI

Egzamin sprawdzający **weryfikuje wiedzę i umiejętności kierowców**, którzy popełnili wykroczenia w ruchu drogowym. Ocena pozytywna uzyskana na egzaminie **potwierdza kwalifikacje kierowcy** i ponownie dopuszcza go do uczestnictwa w ruchu drogowym. Negatywna – **zmusza kierowcę do aktywności: do uzupełnienia aktualnej wiedzy** z zakresu przepisów Prawa o ruchu drogowym, **doskonalenia umiejętności**, a także do wyzbycia się niewłaściwych nawyków prowadzenia pojazdu. Ocena negatywna **przedłuża okres eliminacji kierowcy z ruchu drogowego**. Eliminacja na skutek decyzji administracyjnych i decyzji egzaminatora WORD trwać może nawet kilka miesięcy i niewątpliwie **spełnia rolę wychowawczą**. Rygorystyczne kryteria oceny na egzaminie praktycznym i trudność w prawidłowym wykonaniu poszczególnych zadań egzaminacyjnych uświadamiają kierowcy „kontrolnemu” wagę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena egzaminatora jest dla zdającego odzwierciedleniem poziomu własnej wiedzy i umiejętności, **zmusza do samooceny i refleksji nad niewłaściwym zachowaniem na drodze** powodującym zagrożenie w ruchu drogowym.

5. BIBLIOGRAFIA:

- [1] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. z późn. zm.
- [2] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów.
- [3] Statystyki egzaminacyjne 2000 – 2009 Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krośnie.