

Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia przedstawia opinię do projektu zmian w rozporządzeniu o egzaminowaniu kandydatów na kierowców.

Postanowiliśmy omówić dokładniej przepisy o egzaminowaniu przyszłych kierowców w Polsce. Odbyliśmy w tym celu spotkanie Zarządu GSOS i uzgodniliśmy wspólnie potrzebę wyeliminowania ewidentnych prawnych błędów, w zakresie egzaminowania na każdą kategorię prawa jazdy. Jeżeli przepisy mają określać sposób przeprowadzania egzaminów, to nie powinny być instrukcją wykonania poszczególnych zadań, a jedynie wskazaniem sposobu przeprowadzania egzaminu. Egzaminator ma określić: proszę z tej pozycji wjechać tu, a nie wymagać od osoby egzaminowanej znajomości rozporządzenia o egzaminowaniu i w konsekwencji kolejności wykonania odpowiednich czynności. Obecnie codziennie jeżdżący kierowca skierowany na ponowny egzamin, nie ma szansy go zdać, jak nie odbędzie kilku szkoleniowych lekcji, które zresztą nie wiadomo kto ma przeprowadzić. Bo nie może takiego doszkalania wykonać OSK, super OSK i nawet ODTJ.

1. Podstawowa kat. B, B1:

- podczas przygotowania do jazdy na placu manewrowym jak i przed każdym parkowaniem, powinna być możliwość skorygowania ustawień lusterek,
- należy usunąć wyraz „płynna jazda” w czasie jazdy po łuku i dopuścić wykonanie korekty,
- podczas parkowania dopuścić możliwość wykonania kilku korekt ustawienia pojazdu.

2. Kategorie motocyklowe AM, A1, A2 i A:

- należałoby zrezygnować z pomiaru prędkości, ponieważ wykorzystywane obecnie urządzenia, jak również prędkościomierze w każdym pojeździe, podlegają warunkom legalizacji $\pm 10\%$. Więc dla prędkości 30 km/h poprawnym wynikiem powinno być 27 km/h, a dla 50 km/h też poprawne jest 45 km/h. Najlepiej odstąpić w ogóle od pomiaru prędkości. Na placu manewrowym ustalić prędkość bezpieczną, odpowiednią do panujących warunków atmosferycznych,

- odstąpić od dwukrotnego wykonywania zadań, czy to slalomu powolnego jak i hamowania. Powtórzenie zadania egzaminacyjnego powinno następować jedynie po błędnym wykonaniu któregoś manewru.

3. Kategoria C, C+E i D:

- nie należy tworzyć różne wymiary stanowisk dla różnych pojazdów i przyczep, tak jak nie różnicujemy zadań dla motocykli od zadań dla motorowerów na placu manewrowym. Nie powinno się ograniczać szerokości najazdu dla stanowisk na kat. C, a inne wymiary na kat. C+E i jeszcze inne z naczepą lub dla kat. D z podwójną tylną osią. Przecież nie powinny to być umiejętności cyrkowe, a uproszczenie placu skróci czas trwania egzaminu,

- wjazd tyłem do parkowania prostopadłego należy przeprowadzać jedynie z lewej strony,

- dopuścić wyjście z pojazdu osoby egzaminowanej, w celu sprawdzenia odległości zatrzymania pojazdu przed linią końcową stanowiska,

- sprzęganie przyczep i naczep powinno występować jedynie w programie szkolenia, ale absolutnie należy zrezygnować z tego manewru w czasie egzaminowania.

- długość zestawu 14 metrów na kat. C+E, jest wystarczająca dla nauczania techniki kierowania takim zestawem, a zmniejszy to koszty eksploatacyjne.

Z poważaniem:

Piotr Drapa

Przewodniczący Zarządu GSOS