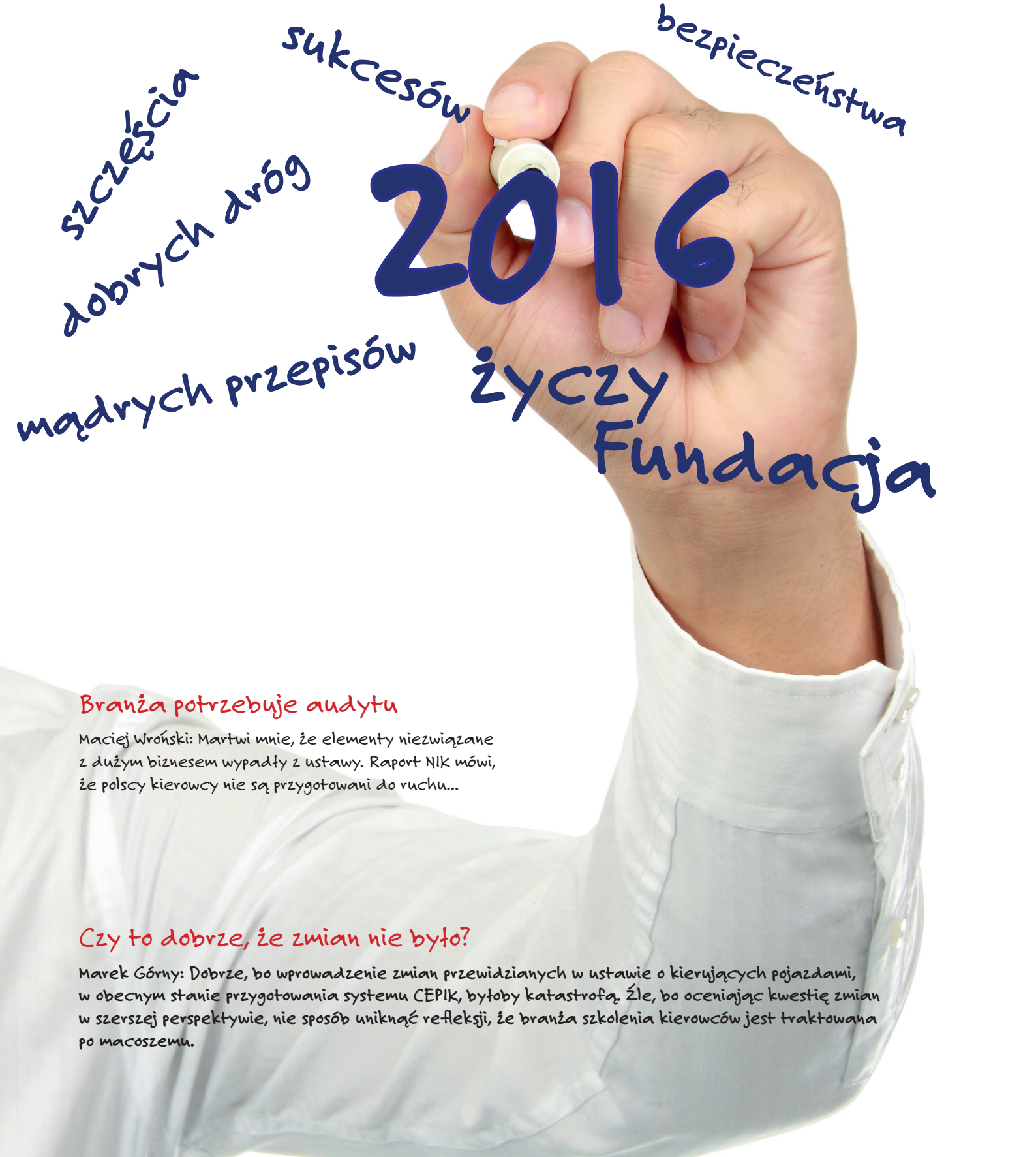
ISSN 1507-7853
1/20 (2016)

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym



Branża potrzebuje audytu

Maciej Wroński: Martwi mnie, że elementy niezwiązane z dużym biznesem wypadły z ustawy. Raport NIK mówi, że polscy kierowcy nie są przygotowani do ruchu...

Czy to dobrze, że zmian nie było?

Marek Górny: Dobrze, bo wprowadzenie zmian przewidzianych w ustawie o kierujących pojazdami, w obecnym stanie przygotowania systemu CEPIK, byłoby katastrofą. Źle, bo oceniając kwestię zmian w szerszej perspektywie, nie sposób uniknąć refleksji, że branża szkolenia kierowców jest traktowana po macoszemu.

Piszą i mówią u nas...

Może być tylko lepiej

Krzysztof Bandos, Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców

Ceny niskie mimo koniunktury

Krzysztof Szymański, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców

Nasze priorytety

Dariusz Marek Szczygielski, Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie

Samych szczęśliwych wyjazdów i powrotów

Henryk Grabowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Suwałkach

„Złoty rok" dla branży i trochę dziegciu

Karol Kreft, skarbnik Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy

Nadzieje i obawy

Krzysztof Skałecki, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Pile

Liczę na istotne zmiany

Jan Szymczak, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Sieradzu, Sekretarz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców

To był ciężki rok

Henryk Pantkowski, prezes Regionalnego Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Bydgoszczy

Miliony na BRD

Mirosław Oliferuk, sekretarz WR BRD na Podlasiu, Dyrektor WORD w Łomży, dziekan Korpusu Ambasadorów Fundacji

Wierzę, że nastąpi przełom

Andrzej Biszek, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie

Wszyscy chcieli zdążyć przed zmianami

Bogdan Sarna, sekretarz Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Branża potrzebuje audytu

Maciej Wroński, Przewodniczący orgzaniacji pracodawców „Transport i logistyka Polska"

Podnoszenie kompetencji kadr

Zuzanna Wiśniewska, psycholog transportu

Zmiany w szkoleniu kierowców

Adam Goss, zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklub Polski

Problemy związane ze szkoleniem kierowców zawodowych
Czy to dobrze, że zmian nie było?
Marek Górny, metodyk szkolenia kierowców

Przetwarzanie danych osobowych w przedsiębiorstwie
Joanna Arendarska, Specjalista ds. prawnych w kancelarii prawnej TransLawyers Widuch i Wspólnicy sp. k.

Agresja niejedno ma imię

Andrzej Markowski, psycholog transportu

Administracja samorządowa a kompetencje kierowców

Tomasz Matuszewski, Starosta Gostyniński

Kolej na...

Małgorzata Kaniewska, Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji

Przygotujemy do realnej jazdy

Zdzisław Sas, właściciel Ośrodka Szkolenia Kierowców „Wałowa" w Siedlcach i ODTJ

oraz

- Wykaz WORD-ów
- Transport drogowy XXI wieku
- Jakie przepisy przesunięto na 2017 r.

Od redakcji

Jest rok 2016. Po 4 stycznia nie było rewolucji w zakresie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Czy to dobrze, czy źle? Nie ma co do tego zgody. Zainteresowani bez trudu wskazują zarówno zalety, jak i wady tego rozwiązania. W artykułach i wywiadach zamieszczonych na kolejnych stronach Biuletynu, do lektury których zapraszam, prezentujemy wiele opinii na ten temat.

Nie ferujemy ocen – oczekujemy, że ustawodawca wykorzysta rok, który dzieli nas od wprowadzenia zmian, uporządkuje zapisy prawa, które budzą wątpliwości. Spodziewamy się też, że powstaną sprawne systemy informatyczne, programy szkolenia i niezbędna infrastruktura w takich lokalizacjach, że odległość od miejsca zamieszkania młodych kierowców do nich nie będzie wynosiła kilkaset kilometrów.

Zależy nam na bezpieczeństwie w ruchu drogowym. Wysiłki w tym zakresie nie przynoszą spektakularnych sukcesów, ale nie zniechęcamy się. Podobnie jak nasi Czytelnicy, szukamy nowych form działania, zabiegamy o jakość szkolenia kierowców, kompetencje kadry i kierowców zawodowych, edukację komunikacyjną itp., itd. Konsekwentnie rozwijamy Polski Klaster Edukacyjny. Są nowi, zacni członkowie, przybywa inicjatyw nie tylko o wymiarze lokalnym czy krajowym, ale także międzynarodowym. Potrzeby i oczekiwania są wielkie. Starajmy się za nimi nadążyć.

Bożenna Chlabicz, Redaktor Naczelna

Fotogaleria

FUNDACJA ZAPOBIEGANIE WYPADKOM DROGOWYM

Zarząd Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Bożenna Chlabicz – Prezes Zarządu
(Redaktor Naczelna Portalu Edukacyjnego Wychowania Komunikacyjnego „Bezpieczna droga do szkoły", Partnera Stowarzyszenia „Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego", organizator i uczestnik licznych przedsięwzięć z zakresu brd o zasięgu lokalnym i krajowym).

Andrzej Grzegorczyk – Wiceprezes Zarządu
(ekspert z dziedziny brd, były wieloletni Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, aktualnie także Wiceprezes „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego", rzeczoznawca, również Komisji Europejskiej (Taiex) oraz ekspert Banku Światowego, wykładowca na studiach podyplomowych z psychologii transportu w SWPS oraz na Uniwersytecie Warszawskim).

Wojciech Pasieczny – Wiceprezes Zarządu
(b. radca, mł. inspektor Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji, ekspert i biegły sądowy ds. rekonstrukcji wypadków drogowych, wykładowca na podyplomowych studiach na Wydziale Psychologii Uniwersytetu Warszawskiego, inicjator wielu akcji na rzecz poprawy brd, podróżnik, żeglarz).

Kwartalnik: Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 1/20
Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz
Stale współpracują: Adam Goss, Marek Górny, Jolanta Michasiewicz, Jakub Szadkowski
Wydawca: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym
KRS: 0000165780; REGON: 010944940; NIP: 524-10-15-572
Adres redakcji i wydawcy: ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa
fundacja@mniejofiar.org.pl, www.mniejofiar.org.pl
Projekt, skład, łamanie: Piotr Wagner **Druk:** M Druk, Warszawa

Warszawa, styczeń 2016
Egzemplarz bezpłatny
ISSN 1507-7853

Wszelkie prawa zastrzeżone,
Przedruk całości lub fragmentów bez zgody wydawcy zabroniony.

Może być tylko lepiej

Krzysztof Bandos, *Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców*

Rentowność ośrodków szkolenia kierowców maleje, rok 2015 nie był więc wyjątkowy i pogłębił spadek. Dobrzy instruktorzy, wysokiej klasy fachowcy, odchodzą z zawodu. Ośrodki, które szkolą rzetelnie i zgodnie z obowiązującym programem, nie wytrzymują konkurencji – nie jakościowej, lecz cenowej. I upadają. To smutne i przykre.

Jako PFSSK próbowaliśmy coś zmienić. Odbyliśmy merytoryczne spotkania zarówno z posłami z Sejmowej Komisji Infrastruktury, jak i przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Byliśmy bardzo blisko wypracowania kompromisu dotyczącego ceny minimalnej, ale zmienił się wiceminister. Nowy podjął temat w ostatniej chwili, ale nie zdążył z realizacją. Tysiące przejechanych kilometrów, dziesiątki godzin spędzonych na przekonywaniu, uzasadnianiu i... nic.

Rok 2015 był też rokiem dobrej współpracy wszystkich organizacji branżowych. Był dialog, rozmowy, wspólne opinie do projektów ustaw i rozporządzeń. Chciałbym podziękować PIGOSK w Piastowie, OIGOSK z s. w Koszalinie i ZGLOK w Warszawie za pełną i merytoryczną współpracę. Dziękuję szczególnie prezesom tych organizacji, panom: Krzysztofowi Szymańskiemu, Romanowi Stenclowi i Grzegorzowi Jarząbkowi. Dziękuję Wam, koledzy prezesi.

Jako PFSSK zorganizowaliśmy w Bełchatowie. Konkurs „Instruktor roku 2015". Impreza była bardzo udana. Zgromadziła przedstawicieli branży szkoleniowej z całego kraju, którzy w sportowej rywalizacji konkurowali o miano najlepszego. Była rywalizacja, ale była też integracja – krótko mówiąc, super. Zorganizowaliśmy też, jak co roku, wyjazd szkoleniowy. Odwiedziliśmy Włochy, szczegółowo zapoznaliśmy się z obowiązującym tam systemem szkolenia i egzaminowania. Wycieczka udana, a zadowoleni uczestnicy zaraz po powrocie dopytywali, dokąd pojedziemy za rok.

W 2015 roku pożegnaliśmy naszych dwóch kolegów. Długoletni szkoleniowcy, zasłużeni dla swoich regionalnych organizacji, wielcy społecznicy, porządni ludzie. Odeszli od nas na zawsze: kol. Józef Kwiecień, prezes Stowarzyszenia OSK w Opolu i kol. Tadeusz Sobotka, członek Stowarzyszenia Pomorskiego w Gdyni.

Plan na 2016 rok to kontynuacja tego, co rozpoczęliśmy w 2015 roku. Głęboko wierzymy, że Ministerstwo i posłowie obecnej kadencji bardziej przychylnie niż robili to ich poprzednicy spojrzą na nasze i naszych kursantów problemy związane z uzyskiwaniem prawa jazdy. Podobno wiara czyni cuda, dlatego nie mam obaw. Bo jakie dziś można mieć obawy? Jest tak źle, że gorzej już nie będzie. Dlatego mam nadzieję, że może Ustawy o kierujących pojazdami nie napiszemy od nowa, ale przy czynnym udziale strony społecznej, praktyków – egzaminatorów i instruktorów, poprawimy ją i zmienimy w taki sposób, by dostęp młodego człowieka do prawa jazdy w naszym kraju był podobny do tego, jaki jest w innych krajach UE.

Inne plany? Konkurs „Instruktor roku 2016" odbędzie się w Pile. Wyjazd szkoleniowo-integracyjny planujemy do Norwegii lub Chorwacji.

Korzystając z okazji, chciałbym złożyć wszystkim Czytelnikom życzenia noworoczne.

Kolejny rok 2016 niech przyniesie szczęście, pomyślność oraz spełnienie w życiu zawodowym i osobistym.

Ceny niskie mimo koniunktury

Krzysztof Szymański, *prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców*

Kiedyś wrzesień i październik były na tyle „obfitymi" miesiącami, że zyski pozwalały przetrwać zimę. Mówię to na podstawie 20-letniego doświadczenia. Teraz, niestety, nie jest łatwo prowadzić działalność. Zmiany tylko pozornie przynoszą wzrost zainteresowania ze strony klientów. Nie ma stabilizacji, równowagi, gwarancji funkcjonowania. Ostatnio mamy do czynienia z boomem na szkolenia. Jednak nie spowodowało to wzrostu zbyt niskiej ceny kursu, a przecież poprawa koniunktury powinna przynieść taki efekt.

Z perspektywy ośrodków mających ustabilizowaną pozycję poprzedni rok był podobny do roku 2014. Oczywiście, ostatni kwartał to zauważalny wzrost liczby kursantów, o około 20 proc. Spodziewam się, że z tego powodu nieco trudniej będzie przetrwać pierwsze dwa, trzy miesiące 2016 roku. Klientów będzie mniej, a koszty stałe nie zmienią się.

reklama

news.prawodrogowe.pl

Nasze priorytety

Dariusz Marek Szczygielski, *Dyrektor WORD Warszawa*

Rok 2015 dla Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie był rokiem wielu nowych inicjatyw i działań podejmowanych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym regionie. Priorytetem w tych działaniach jest promowanie bezpiecznych zachowań wszystkich uczestników ruchu drogowego. Współpracujemy w tym zakresie z wieloma podmiotami działającymi na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym województwie, takimi jak Mazowiecka Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Policja, Mazowieckie Kuratorium Oświaty, Mazowieckie Samorządowe Centrum Doskonalenia Nauczycieli, Służba Więzienna, a także inne instytucje i stowarzyszenia działające na terenie Mazowsza i kraju. W naszej opinii jedynie współdziałanie i zaangażowanie wszystkich tych podmiotów pozwoli na zrealizowanie założonego celu zawartego w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, jakim jest zmniejszenie do roku 2020 liczby ofiar śmiertelnych wypadków o 50% oraz liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010.

W ramach priorytetowych działań zawartych w Strategii poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarze województwa mazowieckiego WORD Warszawa zainicjował cykl konferencji i szkoleń mających na celu utworzenie, dla potrzeb placówek oświatowych, stanowiska konsultanta ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Partnerami tego przedsięwzięcia są instytucje zaangażowane w proces kształtowania bezpiecznych postaw najmłodszych i niechronionych użytkowników dróg lokalne WORD, MSCDN oraz Wojewódzka Komenda Policji. Dzięki tej inicjatywie w całym województwie powstały struktury tworzone przez nauczycieli-pasjonatów, których zadaniem jest stałe podnoszenie poziomu kształcenia wychowania komunikacyjnego oraz propagowanie bezpiecznych zachowań na drodze.

W minionym roku, współpracując ze Służbą Więzienną, w coraz większym zakresie wykorzystywaliśmy formułę „Peer-mentor" polegającą na organizacji spotkań z osobami skazanymi za przestępstwo w ruchu drogowym. Podczas szkoleń redukujących punkty karne, kursach reedukacyjnych, spotkaniach z instruktorami nauki jazdy, a także z młodzieżą szkół ponadgimnazjalnych, osoba odbywająca karę pozbawienia wolności za przestępstwa w komunikacji dzieliła się ze słuchaczami swoimi doświadczeniami, opisując tragiczne skutki swojego postępowania. Z naszych analiz wynika, że działania te były bardzo wysoko oceniane przez uczestników tych szkoleń i spotkań.

Zdajemy sobie sprawę, że w znacznej mierze to od zachowania kierujących, którzy po raz pierwszy uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdami, zależy bezpieczeństwo na naszych drogach.

Z analizy statystyk wynika, że w 2015 nastąpiła poprawa bezpieczeństwa na naszych drogach, ale w dalszym ciągu wśród sprawców wypadków najwięcej jest młodych ludzie, którzy prawo jazdy otrzymali stosunkowo niedawno i nie mają dużego doświadczenia.

W ostatnim kwartale 2015 r. odnotowaliśmy duży wzrost zainteresowania uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami. W mojej ocenie, spowodowane to było zbliżającą się datą planowanego wejścia w życie nowych przepisów dotyczących okresu próbnego. Wejście w życie tych zmian przesunięte zostało na 2 stycznia 2017 roku. W związku z tym należy uspokoić wszystkich tych, którzy obawiali się, iż nie zdążą zdać egzaminu przed zmianą przepisów – czasu jest jeszcze dużo, ale nie należy zostawiać tego na ostatnia chwilę.

Dla Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie rok 2016 będzie rokiem wytężonej pracy. Planujemy zintensyfikowanie naszych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich obszarach dotychczasowych działań. Pozyskiwanie kolejnych partnerów do współpracy oraz zaangażowanie się w nowych obszarach i dziedzinach wpływających na bezpieczeństwo ruchu drogowego, pozwolą nie tylko na umocnienie pozycji WORD Warszawa jako niekwestionowanego lidera działającego na rzecz BRD w naszym regionie, ale przede wszystkim na zmniejszenie wymiaru tragedii, której na co dzień doświadczamy na naszych drogach.

reklama

polski klaster edukacyjny

Nowoczesność
Współpraca
Innowacyjność
Przyszłość

www.pke.org.pl

Samych szczęśliwych wyjazdów i powrotów

Henryk Grabowski, *dyrektor WORD Suwałki*

Mamy za sobą nerwowy dla WORD-ów czas. Wynikało to z zapowiedzianym na 4 stycznia 2016 r. wejściem w życie zmian w ustawie o kierujących, w tym wprowadzenie CEPIK, co dla WORD-ów oznaczało konieczność wyboru nowego dostawcy systemu teleinformatycznego. Zmiany te to także wprowadzenie pakietu dotyczącego młodego kierowcy i związane z tym wątpliwości, gdzie odbyć obowiązkową godzinną jazdę w ODTJ, których w Polsce brakuje. To spowodowało, iż mimo sprzecznych w trakcie roku informacji, czy te zmiany wejdą w życie – a z dobrze poinformowanych źródeł płynęły informacje, że CEPIK nie będzie gotowy - oficjalne komunikaty ministerstw były takie, że na pewno wszystko będzie gotowe, musieliśmy podjąć odpowiednie przygotowania. W związku z tym:

1. Ponieśliśmy koszty organizacyjne i finansowe związane z wyłonieniem nowego dostawcy systemu teleinformatycznego.
2. Część WORD-ów poniosła koszty związane z budową, bądź przygotowaniem infrastruktury ODTJ – gdyż mimo tego, że to nie jest ustawowo określone zadanie WORD, większość władz lokalnych, a także społeczeństwo, słysząc o nowym obowiązku młodych kierowców, patrzyło w naszą stronę, jakby to WORD-y były odpowiedzialne, że w niektórych regionach te ośrodki nie powstają.
3. Większość WORD-ów przygotowała bazę - sale szkoleniowe, materiały, informacje oraz kadrę wykładowców - do szkolenia obowiązkowej teorii młodych kierowców. A niektóre wybudowały już ODTJ – kto dopłaci do ich utrzymania?
4. Przez ostatnie 4 miesiące WORD-y przeżywały prawdziwe oblężenie kandydatów na kierowców starających się uzyskać prawo jazdy na dotychczasowych zasadach. To powodowało niepotrzebną nerwowość i czasami nadmierny wysiłek pracowników, ale też kandydatów.

Te działania okazały się zbędne w sytuacji, gdy zmiany ustawowe zostały przesunięte.

Zwiększony napływ kandydatów spowodował jednak, że spodziewamy się zakończyć ten rok lepszymi wynikami finansowymi niż można było tego oczekiwać na początku roku.

Ta sytuacja ogólna ma także odniesienie do sytuacji naszego WORD-u i adekwatnie to wszystko można odnaleźć u nas. Wniosek z tego jeden – zmiany są potrzebne, wprowadzajmy je, ale przed terminem wdrożenia przetestujmy, czy wszystko jest gotowe i może ruszyć o wyznaczonej godzinie ZERO.

W Nowym Roku oczekiwałbym bardziej przemyślanych decyzji regulujących naszą działalność, konsekwencji w ich wdrożeniu, a także bieżącego, lepszego monitorowania, czy jest szansa, by to, co się zakłada, wdrożyć. To wyeliminuje zbędne stany „falowania" tak w egzaminowaniu, jak i szkoleniu kandydatów, pozwoli lepiej planować działalność, a w konsekwencji, służyć będzie większemu bezpieczeństwu na naszych drogach. Przesunięcie o rok zapowiadanych zmian każe oczekiwać, iż w tym roku wiele zdarzeń może się powtórzyć. Oczekiwałbym, by już w pierwszych miesiącach tego roku można było mieć pewność, czy te zmiany nastąpią na pewno, a jeśli tak, winno to być poparte jasnymi decyzjami co do terminów, skali i osób – instytucji odpowiedzialnych.

Wszystkim czytelnikom, pracownikom WORD-ów, instruktorom życzę, by był to rok spokojniejszy, byśmy wszyscy do zapowiadanych zmian mogli się dobrze przygotować i wdrażać je systematycznie z odpowiednim wyprzedzeniem. Życzę samych szczęśliwych wyjazdów i powrotów w 2016 r.

reklama

ZUPEŁNIE NOWE
PODEJŚCIE DO SZKOLENIA
www.ekz.com.pl

„Złoty rok" i trochę dziegciu

Karol Kreft, *skarbnik Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorw Nauki Jazdy*

To był złoty rok; nie w każdym regionie kraju było tak dostatnio, ale na Pomorzu na pewno. Tutaj kilkoro znanych mi przedsiębiorców weszło na drugi próg podatkowy (!) w drugiej połowie roku! To w naszej branży nie takie łatwe, prawda?

Świetny dla budżetu szkoły jazdy, ale czy także dla naszego klienta, dla przeciętnego Kowalskiego, który chcąc „zdążyć przed zmianami", rozpoczął w sierpniu lub wrześniu 2015 r. kurs prawa jazdy? Twierdzę, że nie. Oczywiście, narażę się na falę branżowego hejtu, ale cóż. Jak mawiała moja mama – „lepsza najgorsza prawda od najlepszego kłamstwa". Więc wytoczę ten bęben i trochę powalę w swoją branżę. W końcu, po kilkunastu latach utrzymywania z niej rodziny, mam jakieś prawo do wypowiadania się na ten temat.

No to co z tymi kursantami? Ano, schemat znany mi już od lat. Kolejna zmiana (która to już – nie zliczę) przepisów i jej data zaczyna być nagłaśniana przez media wszelkiej maści. Oczywiście, braki merytoryczne i nieprzygotowanie części artykułów i przekazów tylko podsycają kolejny ogólnonarodowy zryw pod hasłem „Zdążyć po staremu!". Tak, tak. Zdecydowana większość kursantów była święcie przekonana, że zmienią się także przepisy dotyczące samego egzaminowania (bo tak przeważnie bywało w latach ubiegłych), a nie tylko okresu po uzyskaniu uprawnień. W sierpniu i wrześniu fala kandydatów dotarła do OSK. I zaczęło się! Zaczęło się wszystko, poza podniesieniem cen do poziomu pozwalającego na rzetelne wyszkolenie. A była taka dobra okazja po temu, prawda? Tak się jednak nie stało. Po co, skoro właściciele OSK w naszym kraju to „cudotwórcy", potrafiący za 800 złotych wyszkolić dobrze kursanta, utrzymać lokal, pojazdy i instruktorów. Ha, ha!

Zaczęły się więc JAZDY. I, na przykład, „szybsze kursy 24-godzinne", by zdążyć do końca roku (!). Tak, tak, kursant wszystko wyśpiewa, gdy u innego instruktora poczuje się pewniej. Zaczęło się zatrudnianie „na dzieło" kolejnych przypadkowych instruktorów („warsztaty zrobi później, teraz musi wyjeździć mi ludzi"). Tak, to cytaty dosłowne! Jazdy raz w tygodniu, albo co 10 dni, bo „widzi pani, ile jest chętnych...". „Może chce pani kod do testów państwowych? Trzydniowy, za jedyne 100 złotych" - tak właśnie w Trójmieście dorabiał na naiwnych kursantach pewien właściciel OSK, bo przecież ceny za kurs nie może podnieść, bo nie! I tak sobie jeździli i jeździli od świtu do nocy, a ludziska pod kasą w PORD stali i stali, płacąc za kolejne egzaminy. A jak mieli, przepraszam, „do jasnej ciasnej", zdać ten egzamin, skoro byli kompletnie do niego nieprzygotowani? Bo „wyjeździli", albo i nie, godziny ze śpiącym, dorabiającym do emerytury całe 10 PLN/ godz. instruktorem? I schemat się powtarza. Który to już raz?

W moim przekonaniu ten słynny tegoroczny raport NIK, w dziale dotyczącym szkolenia, wcale nie był taki znowu miażdżący. Rzekłbym nawet, że był „lajtowy". I nie uwzględnił całego spectrum patologii, jakie mają miejsce w nauce jazdy.

Teraz, gdy kolejne odroczenie terminu zakończyło to szaleństwo, można jakiejś części z tych osób pomóc i w trakcie uczciwego szkolenia uzupełniającego otworzyć im oczy na poziom umiejętności w kierowaniu pojazdem nabytym w u pseudoinstruktora, w nieszanującym się OSK. Swoją drogą, nigdy nie przestanie mnie zadziwiać naiwność świadomego przecież swych praw przeciętnego obywatela, który płacąc za produkt, jakim jest usługa szkoleniowa, daje sobie wcisnąć taki chłam. Pewnie duże znaczenie ma tu jednorazowość tej usługi – wszak prawo jazdy z reguły robi się raz w życiu. Partacza, np. wulkanizatora, będziemy omijać z daleka przy kolejnej wymianie opon, a tu raz i już. Albo rzetelnie, albo nie. Częściej to drugie, niestety.

A' propos szkoleń uzupełniających i świadomości prawa, nasunęło mi się takie spostrzeżenie – spójrzcie Państwo, ilu właścicieli OSK reklamuje oficjalnie, w internecie i nie tylko, usługę pt.: szkolenia dla osób posiadających prawo jazdy. Nawet w rozbiciu na: z własnym autem lub na naszym pojeździe... Przecież wciąż nie możemy tego robić, niestety! Ale kto by tam czytał przepisy, gdy trzeba jeździć i zarabiać! Tyle że, jak mawia jeden z ostatnich uczciwych, naprawdę zaangażowanych, społecznie niestety, przedstawicieli branży: Biznes to był w latach 90. Potem było tak sobie, a od kilku dobrych lat szkolenie kierowców to MISJA. I tylko misja. Zgadzając się z nim (pozdrawiam, Kolego!), dodam nieśmiało, że nawet misjonarz jeść i odziać się musi, by dalej swą misję czy powołanie realizować.

Czegóż może wszystkim życzyć taki kontestator, jak ja? Aby było normalniej. Aby wyszło MĄDRE rozporządzenie o szkoleniu, a najlepiej nowa, MĄDRA ustawa i rozporządzenia napisane przez fachowców, a nie kolegów z wojska w domku letniskowym. A potem - by było stabilnie i spokojnie – choć przez parę lat. Abyśmy mieli kiedyś reprezentantów czy też, jak kto woli, lobbystów branżowych z prawdziwego zdarzenia, zawodowców opłacanych i rozliczanych przez nas, przedsiębiorców OSK, którzy „kręcąc się" przy posłach, pilnowaliby interesów branży. Życzę też sobie i całemu środowisku, by młodzi, szanujący się i czujący „bluesa" instruktorzy wyparli z zawodu nieuczciwych czy niekompetentnych partaczy. Jakże przyjemnie było posłuchać na uroczystej kolacji w Bełchatowie młodego zwycięzcy konkursu „Instruktor Roku 2015", gdy opowiadał, na ile wycenia swą pracę i umiejętności i jak to się ma do ceny kursu w jego mieście Wałbrzychu. Jak najwięcej takich instruktorów i takiego podejścia do trudnej MISJI szkoleniowca.

Nadzieje i obawy

Krzysztof Skałecki, *prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Pile, Przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiej Federacji Szkół Kierowców*

Fot. Dariusz Gil

Nasi klienci nie do końca zdawali sobie sprawę ze zmian, jakie są projektowane i jakie miały wejść 4 stycznia. Około połowy roku wybuchła panika. Ruszył szturm na ośrodki szkolenia kierowców.

Nie ukrywam, że pracy mieliśmy co niemiara. Około połowy grudnia zaczęły docierać półoficjalne informacje o odłożeniu nowych przepisów. Wtedy ci, którzy chcieli zdążyć przed końcem roku, trochę sobie odpuścili. Mijający rok był więc do połowy spokojny, szalony zrobił się dopiero później.

2016 rok niesie zarówno nadzieje, jak i obawy. Za nami wiele rozmów prowadzonych m.in. przez przedstawicieli PFSSK. Za każdym razem, po zmianie władzy, padały coraz to nowe obietnice, że nasze głosy będą brane pod uwagę, ale wiadomo, jak to się kończyło. Mam nadzieję na normalizację, uspokojenie aktualnego stanu rzeczy. Zwiedzamy każdego roku zagraniczne szkoły jazdy i na pierwszy rzut oka widać, czego brakuje u nas. Spokoju, świadomości tego, co może przynieść jutro i nadziei na to, że za rok czy za dwa będzie tak samo stabilnie. W naszym systemie nagłe zmiany często odwracają wszystko. Na Nowy Rok życzyłbym sobie spokoju i normalności. Żeby w końcu rządzący raczyli słuchać nas, fachowców. Bo my się dobrze znamy na swojej pracy.

Liczę na istotne zmiany

Jan Szymczak, *prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Sieradzu, Sekretarz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców*

Fot. Dariusz Gil

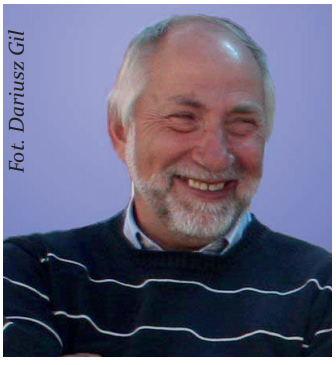
W szkoleniu w roku 2015 nikt nie osiągnął wyników olimpijskich. Końcówka tego roku nakreśliła działalność OSK przez przyspieszenie szkolenia.

Oceniam to, porównując do sytuacji, w której uczeń, idąc do pierwszej klasy szkoły podstawowej, w pierwszym roku przerabia nie tylko aktualnie przeznaczony dla niego materiał, ale także połowę przyszłorocznego. To nie znajduje żadnego umocowania w systemie szkolenia. Program powinien mieć swój określony czas i należy go w nim zrealizować.

Jeśli chodzi o 2016 rok, to mam nadzieję na istotne zmiany w szkoleniu. Oczekiwałbym, żeby były one gruntowne, ale jakie konkretnie – na to jeszcze za wcześnie. Mamy już pewien zarys. Być może na wiosnę uda się nam coś dokładniej powiedzieć. Na szczegóły przyjdzie czas, jak umocujemy nasze pomysły na konkretnych fundamentach.

To był ciężki rok

Henryk Pantkowski, *prezes Regionalnego Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Bydgoszczy*


Fot. Dariusz Gil

Jestem w tej branży 45 lat. Pamiętam lata 80., początek 70. Wtedy była normalność. Przepisy nie zmieniały się. Zmiany, które obserwuję obecnie, nie idą według mnie w dobrą stronę. Nie uważam, żeby np. sposób oceny jazdy kandydata podczas egzaminu był dobrym rozwiązaniem. Takie metody na pewno nie wpływają pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Efekt jest taki, że uczymy, jak zdać, a nie, jak jeździć. Zdarza się, że dosłownie słyszymy to od kursantów: „Chcę się nauczyć tak, żeby zdać". No i gorszy zdaje, lepszy nie. Bo kandydat lepszy, przytomny, z talentem, za późno, albo za wcześnie włączy kierunkowskaz i egzamin „odhacza" mu błąd. A ten, co się nauczy na pamięć, często nawet konkretnej trasy, zda i dostanie prawo jazdy, mimo że o prawdziwej jeździe nie ma pojęcia.

Było to bardzo ciężki rok, a końcówka szczególnie intensywna. Wielu klientów chciało zdążyć przed zmianami, jakie miały wejść w styczniu w życie. Słyszałem, że niektórzy nie mieli nawet pewności, że zdążą, chociaż stosunkowo wcześnie zaczęli szkolenie.

Miliony na BRD

Mirosław Oliferuk, sekretarz WR BRD na Podlasiu, Dyrektor WORD w Łomży, dziekan Korpusu Ambasadorów Fundacji

Stwierdzenie, że WORD-y odgrywają niezwykle istotną rolę w upowszechnianiu bezpieczeństwa ruchu drogowego, faktycznie znajduje potwierdzenie w praktyce. Mam na to liczne dowody nie tylko z regionu, ale także z całej Polski. Najłatwiej mi jednak posłużyć się przykładem i doświadczeniami WORD w Łomży.

Zgodnie z zapisami ustawowymi, co roku finansujemy zadania w ramach BRD na kwotę ponad 100 tysięcy złotych. W sumie, od 1998 roku, WORD w Łomży wydał na te cele ponad 2 miliony złotych!

Poza ogólnopolskimi zadaniami, które realizujemy we współpracy z policją, strażą pożarną czy inspekcją transportu drogowego, wspieramy też autorskie działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Wśród najważniejszych jest coroczne kształcenie kadr BRD, czyli osób odpowiedzialnych za utrzymanie porządku i przestrzeganie zasad BRD podczas przemarszu ludzi czy pielgrzymek. Ponadto, każdego roku wydajemy książeczkę edukacyjną pt. „Kieruj się miłością na drodze". Publikacja jest rozdawana kierowcom podczas kontroli drogowych.

Współorganizujemy wojewódzki konkurs BRD dla dzieci i młodzieży szkolnej „Caritas – Bliźnim". Poprawia on świadomość młodych na temat zagrożeń w ruchu drogowym. Od 2012 roku organizujemy też konkurs „Bezpieczna rodzina w sprawnym aucie". Wartość łączna puli nagród wyniosła w nim do tej pory 160 tys. złotych. Na potrzeby komend powiatowych i miejskich policji kupujemy takie urządzenia, jak tablety, które służą do wykonywania planu miejsca wypadku.

Wyposażamy szkoły oraz miejskie i gminne centra BRD. Współorganizujemy festyny edukacyjne promujące bezpieczeństwo: „Św. Krzysztof w trosce o bezpieczeństwo", „Motoserce" – podczas którego prowadzona jest zbiórka krwi. W Międzynarodowym Dniu BRD organizujemy akcję „Przechodź tylko na zielonym" i kolejne edycje „Marszu Zebry".

reklama

KOMPLETNA
BAZA PYTAŃ

NAUKA umożliwia poznawanie wszystkich pytań podzielonych tematycznie

EGZAMIN taki sam, jak w WORD, poczuj się jak na egzaminie, poznaj zasady

AKTUALIZACJE program jest na bieżąco dostosowywany do zmian w przepisach

DODATKI nowość w wersji 2016

PIERWSZE ZADANIE EGZAMINACYJNE
w samochodach WORD

www.grupaimage.eu

Wierzę, że nastąpi przełom

Andrzej Biszek, ***prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie***

Środowisko na przestrzeni ostatnich lat nie doświadcza zbyt łaskawych procedur. Mam na myśli zmiany prawa, nowe rozporządzenia i inne tym podobne kroki.

Coraz trudniej funkcjonować, a widać to najlepiej na przykładzie ilości instruktorów tzw. wyższych kategorii, czyli C, C+E, D. Instruktorzy rezygnują z pracy, bo jako ludzie dobrze przygotowani, wyszkoleni, którzy dużo zainwestowali w swoje kompetencje, nie mogą się odnaleźć w branży ze względów finansowych. Spotykam się z kolegami z innych województw, wymieniamy się doświadczeniami i obserwacjami i mogę powiedzieć, że wszędzie problemy są takie same, a upatrywać ich można – jak wspomniałem – w nieprzemyślanych zmianach. Istotny jest także brak zdrowej konkurencji, która mogłaby być oparta na solidności. Rzeczywistość jest taka, że dziś warunki prowadzenia OSK spełnia Ośrodek, który ma biuro na VII piętrze jakiegoś wieżowca, sale wykładowe wynajmuje na godziny, a plac ma – jeśli nie za stodołą, to gdzieś z doskoku. Jednocześnie istnieją szkoły dobrze przygotowane, solidnie wyposażone, kompetentne i one funkcjonują w tych samych realiach prawnych. Nie trzeba chyba wspominać, że takie szkoły dzieli przepaść jeśli chodzi o koszty działalności.

Na nadchodzący rok życzyłbym sobie, żeby w końcu podjęto rzeczywiste prace w celu przywrócenia normalności. Mam tu na myśli wiele spraw, ale głównie ciągłe zmiany ustaw i wdrażanie absurdalnych pomysłów. Zaliczam do takich, między innymi, przeniesienie egzaminów na kategorię AM dla czternastolatków do Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Niech oceną tego pomysłu będzie liczba osób zainteresowanych dzisiaj takimi uprawnieniami. Poza tym, sam za siebie mówi raport Najwyższej Izby Kontroli.

Jestem jednak optymistą. Funkcjonuję w środowisku już 34 lata i wierzę, że wkrótce nastąpi przełom i wszyscy otrząśniemy się z tego marazmu. Chcę także życzyć wszystkim, którym bliskie jest szkolenie kierowców i bezpieczeństwo ruchu drogowego, zdrowia, wytrwałości i sukcesów w 2016 roku.

Wszyscy chcieli zdążyć przed zmianami

Bogdan Sarna, ***sekretarz Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie***

Zapisy ustawowe były przez różne organy władzy w różny sposób, często niekorzystny dla przedsiębiorców, interpretowane. Straciliśmy przez to dużo nerwów i pieniędzy, by po dwóch latach ,,zakazu" powrócić do normalności. Zwiastunem dobrych wiosennych zmian dla środowisk szkoleniowych z całego kraju była decyzja MTBiGM na temat możliwości szkolenia na kat. AM i A2.

Drugim ważnym wydarzeniem było umożliwienie kandydatom na kierowców podchodzenie do egzaminu bez konieczności odbycia części teoretycznej szkolenia, w myśl zasady: ,,Ucz się sam i zdawaj egzamin państwowy teoretyczny. Do szkoły zgłosisz się tylko na kurs ratownictwa i jazdy". Ta uchwała sejmowa budziła wiele kontrowersji, jednakże z perspektywy czasu, stworzenie drugiej ścieżki edukacyjnej było, w mojej ocenie, dobrym posunięciem. Polacy są zdolnym narodem i do tematu podeszli z dużą rozwagą. Większość dalej szkoli się klasyczną metodą, czyli: wykład – jazdy – egzamin. Jednak dla osób zapracowanych formuła: egzamin teoretyczny – jazdy – egzamin praktyczny też się sprawdził. Wprowadzenie do szkolenia i egzaminowania umiejętności jazdy energooszczędnej nie było takie straszne, jak na początku się wydawało. Egzaminatorzy do tematu podeszli w sposób bardzo rozważny i tylko w skrajnych sytuacjach element ten decydował o wyniku egzaminu. Korzyść dla kursanta? Z pewnością jest, bo stanie się on bardziej świadomym uczestnikiem ruchu. Od 4 stycznia 2015 roku miała wejść w życie dość restrykcyjna decyzja dotycząca ograniczeń dla młodych stażem kierowców. Jednakże prawdziwe ,,oblężenie" ośrodki szkolenia zaczęły przeżywać po doniesieniach medialnych. Nie był to komfortowy czas, bo wszyscy chcieli zdążyć przed zmianami, jeździć bardzo intensywnie i szybko zakończyć kurs. Im bliżej końca roku, tym większa nerwowość panowała wśród kursantów. To destabilizowało pracę zarówno instruktorów, jak i ośrodków. Nauka wymaga spokoju, a z tym bywało różnie. Na szczęście, ustawa została odroczona. W mojej ocenie, od początku była nierealna. Sztuczne szkolenie między 4. i 8. miesiącem, mimo wzniosłych ideałów i haseł, nie miało szansy powodzenia. Ten zapis ustawy wymaga jeszcze dopracowania.

Podsumowując, nie był to zły rok. Branża szkoleniowa coraz bardziej konsoliduje się w swych działaniach, podejmując wiele inicjatyw zmierzających do eliminowania błędnych zapisów ustawowych, które tylko utrudniają i dezorganizują szkolenie. Z natury jestem optymistą i wierzę, że rok 2016 będzie jeszcze lepszy.

E-WYKŁADY 2016

WSZYSTKO... czego potrzebujesz, żeby przeprowadzić kurs na prawo jazdy

CZYTELNY PODZIAŁ ułatwiający omawianie poszczególnych zagadnień

ILUSTRACJE I FILMY pokazujące ruch drogowy dziś

LEKCJE zgodne z rozporządzeniem o szkoleniu i egzaminowaniu

SYTUACJE DROGOWE pokaż zamiast opowiadać

CIĄGŁE AKTUALIZACJE zgodne ze zmianami w prawie

www.grupaimage.eu, tel.: 22 811 01 99

Fot. Jolanta Michasiewicz

Branża potrzebuje audytu

Z Maciejem Wrońskim, Przewodniczącym Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", rozmawia Bożenna Chlabicz

– Z racji sprawowanej funkcji zapewne skupia Pan obecnie uwagę przede wszystkim na transporcie i logistyce, ale przecież problemy związane np. ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców nie są Panu obce. Dotyczą zresztą także tej „poważnej" części ruchu drogowego. Jak ocenia Pan zmiany i aktualne zawirowania w tym zakresie?

– Dla osób związanych z transportem i logistyką kwestie szkolenia nie są drugorzędne, ani mało istotne. Stworzenie jednego miejsca pracy w transporcie, to wydatek rzędu co najmniej pół miliona złotych. Dlatego wykształcenie i umiejętności nabywane w trakcie szkolenia kursowego na kolejne kategorie prawa jazdy, kwalifikacja wstępna etc. powinny być realizowane na poziomie proporcjonalnym do majątku, który powierza się kierowcy. Na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, na którym branży transportowej z oczywistych wymienionych wcześniej przyczyn zależy, ogromny wpływ mają także kierowcy-amatorzy. To nieprawda, co zarzucają niektórzy, że transportowcy tworzą lobby przeciwko bezpieczeństwu, że ich propozycje podwyższają zagrożenie na drogach, a „TIR-y zabijają dzieci". Jeśli wysyła się taki majątek na drogę, bezpośrednio odpowiada się za zdrowie i życie pasażerów oraz przewożone ładunki, to każda, nawet najmniejsza kolizja jest bardzo kosztowna. I nie chodzi tu tylko o bezpośrednią szkodę, ale także o przestoje oraz ubezpieczenia. Każdy poważny przewoźnik współpracuje z brokerem, ma indywidualnie ustalane warunki i wysokość ubezpieczeń, która zależy od szkodowości w danej firmie. Wymiana uszkodzonego lusterka w samochodzie osobowym to koszt kilkuset złotych. W przypadku dużego sprzętu – nawet kilku tysięcy złotych. Dlatego nikt inny nie jest bardziej zainteresowany bezpieczeństwem na drogach niż przewoźnicy, przedsiębiorcy, którzy stosują rachunek ekonomiczny, a działając w nowoczesny sposób, widzą więcej niż ceny paliwa i bezpośrednie stawki frachtów.

Wymiana uszkodzonego lusterka w samochodzie osobowym to koszt kilkuset złotych. W przypadku dużego sprzętu – nawet kilku tysięcy złotych. Dlatego nikt inny nie jest bardziej zainteresowany bezpieczeństwem na drogach niż przewoźnicy, przedsiębiorcy, którzy stosują rachunek ekonomiczny

– Jak zatem, także w tym kontekście, ocenia Pan zmiany w zakresie szkolenia i egzaminowania kierowców? Czy idą one we właściwym kierunku i sprawią, że na drogach będzie bezpieczniej?

– Powiem szczerze – jestem w kropce. Teoretycznie, oceniając tylko na podstawie samych haseł czy nazw wprowadzanych instytucji, idziemy w dobrym kierunku. Diabeł tkwi jednak w szczegółach i rozłożeniu akcentów. Na początku tego stulecia Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w której miałem zaszczyt i przyjemność pracować, zaprojektowała reformę systemu, który już pod koniec lat 90. okazał się niewydolny. Miała ona służyć przede wszystkim bezpieczeństwu ruchu drogowego. Niestety, z tych założeń nowego systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami powybierano jedynie pewne elementy, zapominając, że tylko całościowe działanie daje efekt synergii. Powiedzmy brutalnie, są to elementy biznesowe, które dają zarobek dostawcom oprogramowania, baz danych oraz możliwość realizacji dużych zamówień publicznych przez administrację. Śmiem wątpić, czy są one potrzebne.

Jak się nazywa do niczego niepotrzebny numerek, który jest sztandarowym elementem reformy? Numerek wymyślony przez jednego z dostawców oprogramowania? Profil Kandydata na Kierowcę?

Jak się nazywa do niczego niepotrzebny numerek, który jest sztandarowym elementem reformy? Numerek wymyślony przez jednego z dostawców oprogramowania? Profil Kandydata na Kierowcę? Tadeusz Jarmuziewicz, były wiceminister, uzasadniał z trybuny sejmowej zamiar wprowadzenia tego numerka koniecznością zapobiegania zapisywaniu się na kurs prawa jazdy osób, wobec których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. A ja się pytam: co by się stało, gdyby taka osoba zapisała się na kurs i odbyła szkolenie? Nic, bo i tak by nie dostała prawa jazdy. Następne pytanie: ile było takich osób, które z zakazem uczestniczyły

w szkoleniu? Na palcach obu rąk można to policzyć. A dziś student mieszkający w Rzeszowie, uczący się w Szczecinie, musi jechać do „swojego" starostwa i wykonać prawny obowiązek związany z uzyskaniem PKK. I jest to prawdziwy „numer", pozwalający wypompować co najmniej kilkadziesiąt milionów złotych z rąk kandydatów na kierowców, od przedsiębiorców prowadzących OSK, od WORD-ów, od samorządów, do kasy firm działających na zlecenie ministerstwa. Mówię to głośno i wyraźnie.

– Szkoda, że nikt nie słucha.

– Właśnie. Jedna z większych nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami poświęcona była m.in. temu, jak zarządzać bazą pytań. Mój Boże! To przecież w ogóle nie powinno interesować ustawodawcy! Należy zlecić ministrowi, aby w klarowny sposób zorganizował przygotowanie bazy pytań i przekazał ją właściwym instytucjom. Ale gdyby nie nowelizacja ustawy, to wprowadzony przez urzędników, dość kuriozalny, wybór instytucji zarządzającej pytaniami egzaminacyjnymi mógłby zostać zakwestionowany. Podmiot zarządzający bazą pytań nie mógłby skuteczniej prowadzić innych działań marketingowych związanych ze szkoleniem kierowców. I wreszcie, gdyby nie nowelizacja, to urzędnicy piszący za posłów ustawę nie mogliby się załapać na dobrze płatne funkcje w utworzonych przez ustawę komisjach i zgodnie z prawem tworzyć dla siebie kolejne źródła dochodów. Jestem za tym, aby opłacać rządowych specjalistów za pomocą wysokiego wynagrodzenia zasadniczego, nie wprowadzając i nie akceptując rozwiązań powodujących kolizję interesów. Urzędnik powinien koncentrować się na pracy dla społeczeństwa, a nie na wymyślaniu coraz to nowych ministerialnych komisji weryfikacyjnych, egzaminacyjnych i innych, w których później będzie zasiadał, pobierając odrębne wynagrodzenie. Na dodatek, szefami tych komisji zostają urzędnicy, w których zakresie obowiązków, jako referentów lub naczelników, leży nadzór nad tymi komisjami. Ktoś na to pozwala i akceptuje. To jest chore i wymaga radykalnej zmiany!

Jestem za tym, aby opłacać rządowych specjalistów za pomocą wysokiego wynagrodzenia zasadniczego, nie wprowadzając i nie akceptując rozwiązań powodujących kolizję interesów. Urzędnik powinien koncentrować się na pracy dla społeczeństwa, a nie na wymyślaniu coraz to nowych ministerialnych komisji weryfikacyjnych, egzaminacyjnych i innych, w których później będzie zasiadał, pobierając odrębne wynagrodzenie.

– Czego zatem w tej reformie zabrakło?

– Martwi mnie, że elementy niezwiązane z dużym biznesem wypadły z ustawy. Raport NIK mówi, że polscy kierowcy nie są przygotowani do ruchu. A jak mają być przygotowani, skoro dość ważny element projektowanej reformy – obowiązek przeprowadzania części egzaminu praktycznego poza terenem zabudowanym, także z niej wypadł? „Kasa, misiu, kasa". Komuś się to nie spodobało, bo wyjazd za miasto byłby kosztowny i nie generował przy tym zysku. Tymczasem tłumy „świeżych" kierowców nie mają pojęcia, jak się zachować na takiej drodze. Nie umieją wykonać prostego manewru wyprzedzania, nie są w stanie ocenić odległości, nie byli nigdy uczeni, w jaki sposób przygotować się do tego manewru. Widzimy osoby, które podjeżdżają do poprzedzającego pojazdu na odległość 2 m i nagle wychylają się poza oś jezdni... To nie jest właściwa technika.

W ustawie zabrakło także innych rozwiązań, takich jak edukacja komunikacyjna dla dzieci i młodzieży, karta rowerowa dla każdego sprawnego fizycznie dziecka, możliwość szkolenia w formie jazdy z osobą towarzyszącą dla 16-latków i wielu innych. W założeniach reformy była mowa o cenie kursu na prawo jazdy. Można to uregulować wprowadzając stałą cenę urzędową lub określić cenę minimalną. Jest taka potrzeba. Widzę, co się dzieje na rynku, szczególnie w zakresie wyższych kategorii. Bywa, że koszt kursu nie pokrywa nawet 1/3 kosztów paliwa wykorzystanego podczas szkolenia. To porażka. Wymyśla się systemy teleinformatyczne, bo niby jest to potrzebne urzędnikom nadzoru. A wystarczyłoby, żeby urzędnik ze starostwa zadzwonił do ośrodków szkolenia z danego terenu, zapytał o cenę kursów, porównał ją z przygotowaną przez eksperta kalkulacją kosztów wynikających z ustawy i momentalnie wdrożył ostrą kontrolę w tych OSK, które stosują cenę poniżej kosztów rynkowych. Za takie ceny nie da się stale prowadzić szkolenia zgodnie z prawem i obowiązującymi standardami!!!

– Z informacji, które do nas docierają wynika, że nadzór jest raczej czysto formalny i właściwie nie dotyczy kwestii merytorycznych. Nikt nie ocenia poziomu kursów.

– To świadczy o słabości naszej administracji. Zlecając powiatom nadzór nad szkoleniem, należało zadbać lub wymusić na starostach zatrudnienie odpowiedniej liczby kompetentnych urzędników i dobrze im zapłacić. Jeżeli nas na to nie stać, to zlikwidujmy ten nadzór, aby nie stwarzać fikcji i nie deprecjonować państwa i stanowionego przezeń prawa. Słabość systemową administracji samorządowej widać także w jej postulatach. Zgodnie z kierunkiem tych postulatów, najlepiej byłoby w rozporządzeniach określić dla ośrodków

szkolenia jak najwięcej szczegółowych „ostrych" parametrów technicznych. Na przykład liczbę toalet, w tym liczbę „oczek" przypadających na określoną liczbę kursantów. Wtedy sprawujący nadzór urzędnik łatwo by wskazał, które OSK, ze względu na naruszenie przepisów, należy zamknąć. Mierzalne parametry są najłatwiejsze do oceny, ale najmniej wnoszą! A bywa, że mimo to dla „szukających prawdy absolutnej" są powodem do dalszych rozważań. W latach 90. przedstawiciele ministerstwa organizowali specjalne narady i w towarzystwie panów egzaminatorów i instruktorów po kilka godzin dyskutowali, czy słupek na stanowisku manewrowym ma być przed linią, na linii czy za linią. Roztrząsali, jak powinny być wykonywane manewry na placu egzaminacyjnym, co w żaden sposób nie przekładało się na udział w ruchu drogowym.

Aby dokonać sanacji systemu uzyskiwania prawa jazdy, należy przedtem dokonać jego bardzo szczegółowego audytu. I powinni dokonać tego profesjonaliści, ludzie z zewnątrz, którzy wcale nie muszą znać przepisów ruchu drogowego i wiedzieć, w którym momencie skręcić w lewo czy jakie światła zapalić, powinni i potrafią natomiast wskazać, gdzie leży problem.

– Niemała jest jednak grupa osób związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem, którym zależy na jak najlepszym przygotowaniu kandydatów na kierowców. Może ich aktywność doprowadzi do zmian.

– Dlaczego ludzie związani ze środowiskiem mają cokolwiek uzdrawiać? To nie jest ich rola i nie będą do końca w tym obiektywni oraz skuteczni. Jeżeli ktoś jest dobrym przedsiębiorcą lub dydaktykiem, to jest małe prawdopodobieństwo, że będzie dobrym rzecznikiem interesów branży, bo to wymaga innej wiedzy i innych umiejętności. Aby dokonać sanacji systemu uzyskiwania prawa jazdy, należy przedtem dokonać jego bardzo szczegółowego audytu. I powinni dokonać tego profesjonaliści, ludzie z zewnątrz, którzy wcale nie muszą znać przepisów ruchu drogowego i wiedzieć, w którym momencie skręcić w lewo czy jakie światła zapalić, powinni i potrafią natomiast wskazać, gdzie leży problem. Powiem tak: ja sam tego nie wiem pomimo, że patrzę na problem z odpowiedniej perspektywy. Doświadczenie zawodowe nauczyło mnie pokory. Dlatego trzeba zatrudnić specjalistów od ekonomii, zarządzania, socjologów i psychologów społecznych, którzy potrafią ocenić proces, jakiemu poddawany jest młody człowiek, pracę z nim i wskazać, gdzie są błędy systemu, a gdzie program jest realizowany w niewłaściwy sposób. Aby uzdrowić cały ten proces, dałbym ekspertom rok czy nawet półtora, żeby przyjrzeli się, jak to wygląda. To gigantyczna praca. Wymaga wizji, wyobraźni i odwagi. Samo środowisko instruktorów sobie z tym nie poradzi. Niestety, raport NIK to za mało. Jest dość powierzchowny, ogólnikowy i populistyczny, a niektóre wnioski w nim zawarte prowadzą na manowce.

– Środowisko szkoleniowców nie jest wystarczająco silnie i skonsolidowane, aby takie przedsięwzięcie przeprowadzić oraz sfinansować. Wydaje się, że rząd, odpowiadający za bezpieczeństwo obywateli, powinien podjąć się takiego zadania.

Za wcześnie jest na recenzowanie rządu, który dopiero zaczyna działać. Trzeba jednak jak najszybciej zacząć rozmawiać z jego przedstawicielami.

– Trzymam kciuki za nową władzę. Byłem zwolennikiem zmian, bo to, co się działo szczególnie w ciągu ostatnich czterech lat, trudno określić przyjaznym, konstruktywnym działaniem na rzecz społeczeństwa. Za wcześnie jest na recenzowanie rządu, który dopiero zaczyna działać. Trzeba jednak jak najszybciej zacząć rozmawiać z jego przedstawicielami. Mam nadzieję, że nowe kierownictwo resortu transportu nie pójdzie śladem swoich poprzedników. Natomiast, jeśli ktoś pytałby mnie o zdanie, to bym powiedział tak: jeżeli są jakieś unijne środki o przeznaczeniu innym niż na infrastrukturę, to przede wszystkim przeznaczyłbym je na analizę systemową procesów i branż, za których regulacje odpowiada państwo. Tylko wiedza i pełna informacja może być podstawą jakichkolwiek późniejszych działań. Działania nie mogą być oparte o wiedzę intuicyjną i subiektywne poglądy wynikające z osobistego doświadczenia. Czyli analiza, ale pod warunkiem, że to nie Unia i procedury unijne wyznaczą nam instytucje, które mają to robić. Aczkolwiek zapytanie ofertowe skierowałbym do firm i podmiotów, które słyną z niezależności i działają w skali ogólnoświatowej.

– To z pewnością cenna diagnoza i sugestia. Nie zapominajmy jednak, że niezależnie od problemów i mankamentów, na naszych drogach jest bezpieczniej.

– Ale ja nie wiem, czy jest bezpieczniej.

– Jest mniej ofiar wypadków drogowych.

– Skąd to wiemy?

– Ze statystyk...?

– Kto i na jakiej podstawie je robi? Przecież prowadzą je służby, które są oceniane przez pryzmat tychże statystyk. Przypominają mi się czasy studenckie. W trakcie miesięcznych

wakacyjnych praktyk pracowałem m.in. w prokuraturze. I tam poznałem mechanizm tworzenia statystyk zgodnie z zapotrzebowaniem jej kierownictwa. Liczba przestępstw zależała od tego, czy socjalistyczna władza chciała mieć wzrost przestępczości czy jej spadek. Np. kradzieże akumulatorów i opon na jakimś osiedlu można było liczyć jako osobne przestępstwa lub połączyć w jedno przestępstwo. Mieliśmy albo kilkadziesiąt zdarzeń, albo jedno. Dlatego nie wierzę specjalnie w policyjne statystyki. Oceną bezpieczeństwa i robieniem statystyk powinna zająć się niezależna instytucja w rodzaju np. amerykańskiej Narodowej Rady Transportu czy placówka, o jakiej pisał prof. Krystek w zintegrowanym programie poprawy bezpieczeństwa transportu. Instytucja badawcza, nieuwikłana w politykę, niezainteresowana wypinaniem piersi do orderów.

Bezpieczeństwo musiało się, oczywiście, poprawić z chwilą oddania autostrad. Dochodzi na nich wprawdzie do wypadków, które niejednokrotnie jednostkowo wywołują dużo większe straty i szkody, co jest związane z prędkością, ale dzięki autostradom ruch tranzytowy w miejscowościach i na drogach regionalnych, lokalnych, jest mniejszy. Ponadto, jeździmy coraz lepszymi samochodami. Wzrósł stopień zróżnicowania zamożności społeczeństwa i spadła mobilność biedniejszej jego części. W dodatku, liczna grupa najbardziej „wypadkogennych", czyli młodych kierowców, wyemigrowała z Polski. To tak, jakby milion czy półtora miliona potencjalnych sprawców wypadków wyjechało. Nie zachwycajmy się więc, jak jest dobrze, tylko zróbmy badania, które by ujęły wszystkie czynniki związane z bezpieczeństwem. To także nie jest praca do wykonania przez jakiś resortowy instytut, tylko zadanie dla ludzi oderwanych od środowiskowych układów, nieukładających tez pod swoje partykularne interesy.

Mieliśmy albo kilkadziesiąt zdarzeń, albo jedno. Dlatego nie wierzę specjalnie w policyjne statystyki. Oceną bezpieczeństwa i robieniem statystyk powinna zająć się niezależna instytucja w rodzaju np. amerykańskiej Narodowej Rady Transportu czy placówka, o jakiej pisał prof. Krystek w zintegrowanym programie poprawy bezpieczeństwa transportu. Instytucja badawcza, nieuwikłana w politykę, niezainteresowana wypinaniem piersi do orderów.

– Czy zatem, Pańskim zdaniem, jesteśmy mniej bezpieczni na drodze?

– Nie ulega wątpliwości, że w niektórych regionach jest bezpieczniej. Poprawa nastąpiła przede wszystkim w miastach. Kierujący pojazdami częściej zatrzymują się nawet przed przejściami dla pieszych, chociaż przepisy w tej kwestii się nie zmieniły. Jak widać, nie trzeba wdrażać nowych regulacji i wysyłać do więzień osób, które nie przepuszczą pieszego. Kij ma jednak dwa końce. Bardziej niebezpieczni są ci, którzy łamią prawo. Są wariaci, którzy nie zatrzymują się nawet wtedy, gdy inni, na sąsiednim pasie, stają. Wiemy, czym się to kończy.

– Czy wzmożone kontrole ruchu drogowego są metodą na bezpieczeństwo?

– Nie musi być ostrych sankcji. Wystarczy reakcja. Jak często widzimy na ulicy, że patrol zagadanych funkcjonariuszy przechodzi obok źle zaparkowanego samochodu. Policjant nie widzi, że ktoś obok niego łamie przepisy. Albo że radiowóz przejeżdża prawym pasem obok

reklama

kogoś, kto jedzie pasem lewym. W pobliżu warszawskiego Centrum Handlowego na Targówku zauważyłem taką tabliczkę: „Kierowco, stań bliżej sygnalizatora", który dopiero wtedy się zapali. To kuriozum. Ludzie powinni wiedzieć, że zatrzymać się należy na linii zatrzymania. Tych, którzy nie mają o tym pojęcia, nie należy karać mandatem czy kierować sprawę do sądu, ale kontrolować i instruować. Gwarantuję, że zwykła rozmowa, reakcja, może pomóc w dyscyplinowaniu kierowców, szczególnie tych, którzy zawsze się gdzieś spieszą. Okazać bowiem by się mogło, że szybciej dojedziesz do celu jadąc wolniej i przestrzegając wszystkich przepisów.

Tolerowanie drobnych naruszeń powoduje rozluźnienie norm społecznych, prawnych i innych, wprowadza relatywizm. Zaczynamy wtedy sądzić, że jesteśmy uprawnieni do oceny, co jest złe, a które przepisy są mądre. Szlag mnie trafia, gdy moi serdeczni koledzy eksperci prowadzą „niemądre" publiczne dyskusje, że znaki drogowe są źle ustawione i dlatego kierowcy łamią przepisy.

Tolerowanie drobnych naruszeń powoduje rozluźnienie norm społecznych, prawnych i innych, wprowadza relatywizm. Zaczynamy wtedy sądzić, że jesteśmy uprawnieni do oceny, co jest złe, a które przepisy są mądre. Szlag mnie trafia, gdy moi serdeczni koledzy eksperci prowadzą „niemądre" publiczne dyskusje, że znaki drogowe są źle ustawione i dlatego kierowcy łamią przepisy. Jeżeli jesteś ekspertem, to zainterweniuj, wykaż obywatelską postawę. Ale nie opowiadaj społeczeństwu dyrdymałów, że są złe znaki lub przepis jest głupi. W ten sposób deprecjonujesz zasady ruchu drogowego. Zamiast tego, działaj. Spójrzmy na siebie i przestrzegajmy prawo, a jeżeli uważamy, że jakiś przepis jest mało ważny, to go po prostu zlikwidujmy. O przestrzeganiu przepisów powinien decydować ustawodawca, nie zainteresowany uczestnik ruchu lub podpowiadający mu takie zachowanie „eksperci".

– Czy zna Pan taki system szkolenia, który możemy powiedzieć, że jest naprawdę dobry? Co robią w innych krajach, że kierowcy są zdyscyplinowani i jest mniej wypadków?

– W wielu krajach, o lepszym poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie ma zinstytucjonalizowanego szkolenia kierowców – amatorów, co nie oznacza, że powinniśmy automatycznie przejmować to, co robią inni. Chcąc ocenić, co w danym kraju dało najlepsze efekty, potrzebne są pogłębione analizy i badania. Można intuicyjnie formułować pewne hipotezy, z mniejszym lub większym prawdopodobieństwem wskazywać, jaki element do czego się przyczynia, natomiast takich oczywistych oczywistości nie ma. Nikt inny, jak my w Polsce, nie potrafi tak zamotać i skomplikować nawet najprostszą rzecz. Wcale nie jest nam z tym lepiej. Może należałoby w którymś momencie przyjąć wizję zero, zaryzykować i zlikwidować istniejące procedury, by zobaczyć, co się będzie działo. Podejrzewam, że nic. Bezpieczeństwo nie pogorszyłoby się, ani nie polepszyło. Mogłoby się okazać, że szkolenie to sztuka dla sztuki. Podobnie, jak egzamin. Bo obecnie realia są takie, że albo się człowiek nauczy jeździć, albo zginie. Albo sam się nauczy, albo kogoś zabije. Tak to wygląda.

– Smutna, wręcz ponura diagnoza.

Na szczęście, jesteśmy bardzo zdolnym narodem i pomimo nieracjonalnych działań ustawodawcy, potrafimy to jakoś jako społeczeństwu kompensować.

– Realne życie nie jest takie ponure. Podam przykład. Wielu przewoźników ma własne ośrodki szkolenia, które działają tylko na ich użytek. Praktycznie wszyscy poważni przedsiębiorcy, zatrudniając kierowcę, na nowo go uczą. W transporcie profesjonalnym daje to efekty i mamy w transporcie wypadkowość o rząd wielkości mniejszą niż w krajowych statystykach. Jeżeli dodamy do tego liczbę przejeżdżanych przez zawodowców kilometrów w ciągu roku, to ten obraz poprawia się jeszcze bardziej na korzyść. Ale jest to często efekt wewnętrznego szkolenia, a nie powołanych ustawowo kursów na prawo jazdy, kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych.

– Skoro potrafimy szkolić kierowców zawodowych, to może jest nadzieja, że amatorów też się uda lepiej przygotować do udziału w ruchu drogowym?

– W przedsiębiorstwach szkolą ludzie, którzy albo w nich na co dzień pracują, albo mają doświadczenie zawodowe w transporcie. W ośrodku szkolenia firmy transportowej właściciel czy menedżer bardzo ściśle wskazuje, jakie efekty ma osiągnąć instruktor i to się sprawdza. W tzw. systemie państwowym są, niestety, zupełnie inne cele i priorytety. Dla szkół i ośrodków określają je urzędnicy. Tam ma być porządek w papierach. Na szczęście, jesteśmy bardzo zdolnym narodem i pomimo nieracjonalnych działań ustawodawcy, potrafimy to jakoś jako społeczeństwu kompensować. Znam wielu znakomitych zwykłych szkoleniowców, którzy do swoich ustawowych obowiązków dokładają pasję. To oni, to my, zwykli ludzie powodujemy, że pomimo przeszkód nasz kraj, nasze społeczeństwo przetrwało i się rozwija.

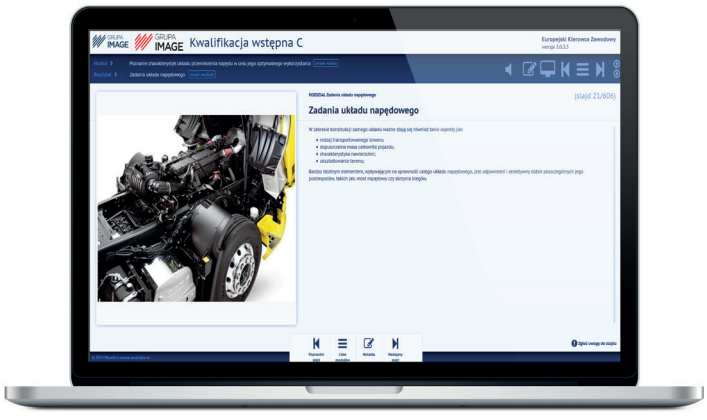
– Bardzo dziękuję za tę jednak pełną nadziei puentę.

EKZ

Europejski Kierowca Zawodowy

Kompletna platforma szkoleniowa dla kierowców zawodowych powstała z myślą i przy współpracy z Ośrodkami Szkolenia

- Wszystkie rodzaje szkoleń
- Niezawodność i nowoczesność
- Stale rozwijana i aktualizowana
- Wsparcie techniczne



- Wersja tradycyjna i online
- Zgodność z przepisami prawa
- Prowadzenie dokumentacji
- Pełne zarządzanie oddziałami

Skontaktuj się z nami:

www.ekz.com.pl

pomoc@ekz.com.pl 22 811 01 99

6 listopada 2015 roku we Wrocławiu z inicjatywy Polskiego Klastra Edukacyjnego odbyła się I Międzynarodowa Konferencja Naukowa „Transport drogowy XXI wieku". Organizatorami byli: Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu, Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym, Polski Klaster Edukacyjny oraz The Chartered Institute of Logistics and Transport (UK) – Polska.

TRANSPORT DROGOWY XXI WIEKU

Celem konferencji było opisanie potrzeb kompetencyjnych transportu drogowego oraz dyskusja na temat nowych systemów w transporcie i logistyce. Konferencja była też forum wymiany doświadczeń w zakresie kształcenia i doskonalenia kadr w transporcie i logistyce.

Komitet naukowy konferencji utworzyli:

- **prof. dr hab. Leszek Mindur** - Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu
- **prof. dr hab. inż. Zdzisław Kordel** – Uniwersytet Gdański
- **prof. dr hab. inż. Ladislav Šimak** – Žilinska Univerzita v Žiline, Słowacja
- **prof. dr hab. inż. Miroslaw Seidl** – Žilinska Univerzita v Žiline, Słowacja
- **prof. dr hab. inż. Volodymyr Kharchenko** – Narodowy Uniwersystet Lotniczy w Kijowie, Ukraina
- **dr inż. Zbigniew Sebastian** – Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu
- **dr Marcin Pawęska** – Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu
- **dr inż. Anna Dzikowska** – Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu
- **dr hab. Adam Tarnowski** – Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie
- **dr inż. Krzysztof Grzegorczyk** – Transportowy Dozór Techniczny
- **płk dr hab. inż Tomasz Smal** – Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych we Wrocławiu.

Przewodniczącym Komitetu Organizacyjnego:
Janusz Pawęska – kanclerz MWSLiT.

Partnerami konferencji byli: Automobilklub Polski, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Organizacja Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", Polska Unia Transportu oraz Grupa IMAGE.

Patroni medialni Konferencji: tygodnik „Prawo Drogowe @ News", magazyn ZMPD „Przewoźnik", kwartalnik „Transport Manager", miesięcznik „Polski Traker", Wrocławskie Wydawnictwo Oświatowe ATUT, czasopismo „Magazynowanie i Dystrybucja", czasopismo „Top Logistyk", portal logistyczny.com

Fot. Jolanta Michasiewicz

The Chartered Institute of Logistics and Transport - Polska

FUNDACJA ZAPOBIEGANIE WYPADKOM DROGOWYM

polski klaster edukacyjny

MIĘDZYNARODOWA WYŻSZA SZKOŁA LOGISTYKI I TRANSPORTU WE WROCŁAWIU

Konferencję otworzył Rektor Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu we Wrocławiu, dr inż. **Zbigniew Sebastian**. Prowadzili ją: **Katarzyną Pilarczyk** z MWSLiT oraz **Mirosław Oliferuk**, Dziekan Korpusu Ambasadorów Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, Dyrektor WORD w Łomży.

Tezy referatów:

- **dr Marcin Pawęska,** *Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu*

Logistyka przyszłości. Najbardziej prawdopodobny scenariusz zmian w logistyce do roku 2015: niepowstrzymana gospodarka – zbliżający się upadek; olbrzymia wydajność w wielkich miastach; style życia dostosowane do wymagań; globalna elastyczność – miejscowe przystosowanie.

- **dr Stanisław Kwaśniowski,** *Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu*

Szkolenia CKZ i ADR w warunkach akademickich. Jakie są wymagania, kompetencje i program szkolenia w zakresie CKZ oraz doradcy ds. ADR? Sylwetka absolwenta MWSTiL obejmuje zarówno wiedzę z zakresu nauk ekonomicznych, prawnych, organizacji i zarządzania, techniczną, jak i wiedzę kierunkową: prawo transportowe, spedycja, bezpieczeństwo i ubezpieczenia w transporcie.

- **Małgorzata Kaniewska,** *prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji*

Dobra reputacja przewoźnika. Ocena branży transportowej z punktu widzenia urzędu sprawującego nadzór nad tym rynkiem nie jest, niestety, w pełni pozytywna. Na tym tle rodzi się refleksja o potrzebie skorygowanie niektórych zapisów prawa obowiązującego w tym zakresie.

- **Maciej Wroński,** *przewodniczący Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"*

Co dalej z transportem drogowym w Polsce – kolejne ciosy w branżę. Główne bariery rozwoju transportu drogowego w Polsce i w Europie to: infrastruktura drogowa, ryzyko legislacyjne, brak kierowców, nieuczciwa konkurencja, protekcjonizm w Europie. W latach 2014-2015 branża odczuła skutki: embarga i innych działań rosyjskiej administracji, uchwały Sądu Najwyższego w sprawie ryczałtów za nocleg, walki z rzekomym „dumpingiem socjalnym" przez Niemcy i kolejne państwa EU 15.

- **dr inż. Krzysztof Grzegorczyk,** *główny specjalista Transportowego Dozoru Technicznego*

Szkolenie kierowców przewożących towary niebezpieczne. Ważne są nie tylko zasady szkolenia, program, ale także ocena efektywności kursów w stosunku do oczekiwanych celów. Pojawia się także aspekt praktycznych zagrożeń, o których należy pamiętać planując i prowadząc szkolenia kierowców przewożących towary niebezpieczne.

- **Leszek Luda,** *prezes Polskiej Unii Transportu*

Nieuczciwa konkurencja a jakość szkolenia. Sytuacje można by traktować żartobliwe, gdyby nie dotyczyły poważnych spraw. Branża transportowa chce kształcenia kierowców na jak najwyższym poziomie. Tego też oczekuje rynek usług, nie tylko międzynarodowych.

- **dr hab. Adam Tarnowski,** *prof. Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej*

Innowacyjne narzędzia diagnozy psychologicznej kierowców, wnioski z badań. Psychologia w transporcie drogowym, oprócz badań i diagnozy, wspiera proces szkolenia, dostarcza zaawansowane narzędzia szkolenia, pomaga w zarządzaniu zasobami ludzkimi i w osobistym rozwoju pracowników, przeciwdziała negatywnym skutkom pracy kierowcy, pomaga w kształceniu instruktorów.

- **Euzebiusz Jasiński,** *dyrektor Centralnego Ośrodka Szkolenia Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce*

Kursy uzupełniające dla kandydatów na kierowców w transporcie międzynarodowym. Postulaty branży transportowej to m.in.: reaktywacja szkół zawodowych o profilu kierowca-mechanik, opracowanie podstawy programowej szkoleń, określenie minimalnej wiedzy kierowców - szczególnie praktycznej, wypracowanie modelu finansowania szkoleń kierowców zawodowych, stworzenie funduszu szkoleniowego zarządzanego przez wybraną przez środowisko organizację ogólnopolską, konieczna konsultacja przepisów dotyczących szkoleń kierowców z przedsiębiorcami.

- **Adam Goss,** *zastępca dyrektora ds. szkoleń Automobilklub Polski*

Doskonalenie techniki jazdy w warunkach specjalnych. Najczęstsze błędy stwierdzone u osób szkolonych: zła pozycja za kierownicą, niewłaściwe operowanie kołem kierownicy, brak panowania nad pojazdem w sytuacjach dynamicznych, brak umiejętności redukcji biegów, brak podstawowej wiedzy działania systemów bezpieczeństwa czynnego.

- **Tomasz Matuszewski,** *Starosta Gostyniński*

Rola administracji w podnoszeniu kompetencji kierowców. Starosta ma wpływ na kompetencje kierowców jako organ prowadzący szkoły ponadgimnazjalne, sprawujący nadzór nad działaniem OSK, przez działania Powiatowej Rady BRD i nadzór nad kierującym w rozumieniu Ustawy o kierujących pojazdami.

Przygotowanie młodych ludzi do sprawnego i bezpiecznego poruszania się po drogach to niełatwe zadanie. Mimo rozbudowanej organizacji procesu szkoleniowo-egzaminacyjnego, młodzi kierowcy od lat stanowią grupę najwyższego ryzyka na drodze.

Podnoszenie kompetencji kadr

Zuzanna Wiśniewska, psycholog transportu

Jak działać, by wypracować najskuteczniejsze metody kształtowania odpowiednich postaw i zachowania u przyszłych kierowców? Jakie umiejętności i wiedza są niezbędne teraz, a jakie będą za kilka czy kilkanaście lat? W jaki sposób efektywnie uczyć i testować nabyte podczas szkoleń umiejętności?

Wykładowcy, instruktorzy i egzaminatorzy, wspólnie z ekspertami – prawnikami, psychologami, metodykami – szukają nowych rozwiązań szkoleniowych i egzaminacyjnych. Konferencje i szkolenia branżowe stanowią dobrą ku temu okazję. W artykule przedstawię wybrane, zrealizowane branżowe przedsięwzięcia szkoleniowo-doradcze.

Pierwszym w Polsce projektem szkoleniowym, zbudowanym wokół idei społecznej odpowiedzialności biznesu w branży szkolenia kierowców, był ogólnopolski cykl konferencji pod tytułem „Społeczna misja nauczyciela jazdy", zorganizowany w latach 2007-2009 przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, Sekretariat KR BRD, Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Jazdy, regionalne stowarzyszenia osk oraz wydawnictwo Grupa IMAGE Sp. z o.o.

Celem głównym przedsięwzięcia była poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego przez doskonalenie kompetencji instruktorów i wykładowców. W ramach projektu odbyło się 16 konferencji, w których udział wzięło 1600 pracowników i właścicieli ośrodków szkolenia kierowców. Zajęcia warsztatowe dotyczyły podstaw andragogiki i psychologii kształcenia dorosłych, praktycznych problemów w pracy instruktorów i przedsiębiorców prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców oraz innowacji i trendów technologicznych.

Dodatkowo, jednym z celów szczegółowych projektu była diagnoza największych problemów i wyzwań branżowych. W tym celu przygotowano badanie ankietowe, które przeprowadzono wśród uczestników i uczestniczek projektu (678 mężczyzn i 134 kobiety). Najczęstszymi problemami branżowymi okazały się niejasne i często zmieniające się przepisy – 79% ankietowanych uznało to za duży problem. Ponadto, 81% ankietowanych jako duży problem wskazało uciążliwości administracyjne i kłopoty z organizacją pracy. Poprawa rentowności w działalności osk została oceniona jako najważniejsze wyzwanie przez 84% ankietowanych.

Uczestnicy badania odpowiadali też na pytania mające na celu oszacowanie potrzeb szkoleniowych wśród kadr szkolenia kierowców. W następujących aspektach wskazano luki kompetencyjne oraz chęć podwyższenia kwalifikacji: przepisy dotyczące szkolenia, dokumentacji, praw i obowiązków instruktora – 92% ankietowanych potwierdziło potrzebę podnoszenia własnych kwalifikacji w tym zakresie; zmiany w przepisach ruchu i transportu drogowego – 89% ankietowanych; umiejętność rozwiązywania sytuacji konfliktowych, panowanie nad stresem, asertywność, przeciwdziałanie wypaleniu zawodowemu – 74% ankietowanych; wiedza z zakresu pedagogiki i metodyki prowadzenia zajęć z dorosłymi – 65% ankietowanych.

Wyniki badań wskazały wysoki poziom świadomości w zakresie potrzeb kwalifikacyjnych wśród kadr osk. Ponadto stanowiły podstawę do opracowania mapy potrzeb szkoleniowych i ram programu merytorycznego do dalszych działań edukacyjnych. To stało się gruntem do wypracowania idei projektu szkoleniowego zorganizowanego na bazie spersonalizowanych modułów tematycznych. W efekcie powstał największy w historii polskiej branży szkolenia kierowców projekt edukacyjny pt.: „Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców", współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego, realizowany w latach 2010-2011.

Instytut Transportu Samochodowego, jako Projektodawca, założył przeszkolenie 5000 osób z terenu całej Polski. Zgodnie z założeniem, wsparciem w ramach projektu została objęta ta część grupy docelowej, która wskazała największe luki kompetencyjne z zakresu wiedzy psychologicznej i metodycznej, znajomości przepisów oraz nowych rozwiązań technicznych w pojazdach. Duży nacisk położono na zainteresowanie projektem kobiet instruktorów, a proces rekrutacji prowadzony był zgodnie z polityką równych szans i zrównoważonego rozwoju.

Modułowy charakter projektu pozwolił na uwzględnienie w tematyce szkoleniowej problemów i wyzwań zawodowych o zasięgu lokalnym. W ramach modułu „Prawo", uczestnikom przekazywano wiedzę z zakresu: prawa o ruchu drogowym, praw i obowiązków instruktora, ustawy o kierujących, zdawalności, błędów na egzaminie. W ramach modułu „Psychologia" – wiedzę z zakresu: wybranych zagadnień psychologii transportu, percepcji, kształcenia indywidualnego i grupowego, przykładowych

ćwiczeń warsztatowych. Moduł „Metodyka" dotyczył: specyfiki nauczania dorosłych, technik efektywnościowych kształtowania postaw, zarządzania czasem, oceny postępów szkolenia. W ramach modułu „Narzędzia" uczestnikom przekazywano wiedzę z zakresu: nowych narzędzi dydaktycznych, techniki jazdy, ekologicznej jazdy, wykorzystania symulatorów, e-learningu.

O skali projektu świadczą dane dotyczące liczby podmiotów i osób zaangażowanych w jego realizację. Projekt był wspomagany przez 75 organizacji, w tym: 45 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców i 14 stowarzyszeń regionalnych, Ogólnopolską Izbę Gospodarczą OSK z s. w Koszalinie, Biuro Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, 12 szkół jazdy oraz Tygodnik Prawo Drogowe @ News.

W realizację projektu zaangażowanych zostało 150 trenerów, wykładowców i konsultantów – prawników, psychologów, metodyków oraz egzaminatorów nadzorujących. Ich doświadczenia, nabyte w trakcie realizacji projektu, należy traktować jako dodatkowy wskaźnik efektywności szkolenia. Będą oni w przyszłości stanowić trzon kadry prowadzącej obowiązkowe warsztaty dla instruktorów i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców.

Szkolenie składało się z trzech etapów: 1. Jednodniowe szkolenie stacjonarne w postaci wykładów z elementami ćwiczeń i dyskusji; 2. Pięciodniowe samokształcenie e-learningowe wg indywidualnego harmonogramu; 3. Jednodniowe szkolenie warsztatowe. Warunkiem uczestnictwa w etapie trzecim był udział w poprzednich dwóch etapach i pozytywny wynik testu. Wszyscy uczestnicy, którzy ukończyli szkolenie, otrzymali stosowne zaświadczenia.

Kontynuację tego projektu stanowiły dwa kolejne przedsięwzięcia szkoleniowe o zasięgu ogólnopolskim, współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Projekty pt. „Wdrożenie telematyki ekologicznej w 100 przedsiębiorstwach transportowych" oraz „Wdrożenie polityki ECO drivingu w 300 szkołach jazdy", zrealizowane w latach 2014-2015 przez Instytut Transportu Samochodowego, w partnerstwie z Grupą IMAGE sp. z o.o., skierowane zostały do pracowników i przedsiębiorców branży transportowej i branży szkolenia kierowców. Celem obydwu projektów było wdrożenie indywidualnej polityki ekologicznej w każdym z przedsiębiorstw objętych wsparciem w ramach projektu. Działania szkoleniowo-doradcze dotyczyły aspektów ekologicznych w zarządzaniu przedsiębiorstwem, komunikacji z klientami i otoczeniem firmy, metodyki szkolenia kierowców i stosowania narzędzi cyfrowych.

Wnioski płynące z opisanych przedsięwzięć szkoleniowo-doradczych oraz wyniki badań efektywności przeprowadzone wśród uczestników wskazują na istnienie wysokiego poziomu motywacji do podnoszenia kompetencji merytorycznych i społecznych wśród kadr ośrodków szkolenia kierowców i firm transportowych. Stanowi to podstawę do planowania i wdrażania dalszych działań mających na celu rozwój w zakresie szkolenia kadr, a tym samym – wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

reklama

Poradnik: aktualny, przydatny, niezbędny

Książka została przygotowana z myślą o nauczycielach ze szkół podstawowych, gimnazjów oraz szkół ponadgimnazjalnych, którzy podczas prowadzonych przez siebie lekcji podejmują problematykę z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym

We wstępie czytamy:

Łączy nas świadomość zagrożeń czyhających na najmłodszych użytkowników dróg, dołóżmy więc wspólnie starań, aby nasi podopieczni czuli się bezpiecznie i sami nie byli sprawcami drogowych nieszczęść. Zdarzenia drogowe coraz częściej odnotowujemy na drogach lokalnych, do niedawna pustych i sennych, a obecnie pełnych nie zawsze sprawnych pojazdów, które niejednokrotnie prowadzą młodzi, niedoświadczeni kierowcy. Aby to zmienić, kolejne pokolenia musimy wychowywać tak, aby były świadome zagrożeń i reguł komunikacyjnych, które stanowią podstawę tzw. kultury drogowej. To zadanie nie na rok czy dwa, ale na dziesiątki lat.

Zamówienia: www.grupaimage.eu

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogo

Województwo dolnośląskie

1. WORD Jelenia Góra, www.wordjg.pl
1-1. WORD Jelenia Góra, OT w Bolesławcu, www.wordjg.pl
1-2. WORD Jelenia Góra, OT w Głogowie, www.wordjg.pl
2. WORD Legnica, www.word-legnica.pl
2-1. WORD Legnica - OT w Lubinie, www.word-legnica.pl
3. WORD Wałbrzych, www.word.walbrzych.pl
3-1. WORD Wałbrzych - OT w Kłodzku, www.word.walbrzych.pl
3-2. WORD Wałbrzych - OT w Świdnicy, www.word.walbrzych.pl
4. WORD Wrocław, www.word.wroc.pl

Województwo kujawsko-pomorskie

5. WORD Bydgoszcz, www.word.bydgoszcz.pl
5-1. WORD Bydgoszcz - OT w Inowrocławiu, www.word.bydgoszcz.pl/oddzial-inowroclaw/
6. WORD Toruń, www.word.torun.pl
6-1. WORD Toruń – OT w Grudziądzu, www.word.torun.pl
7. WORD Włocławek, www.word.wloclawek.pl

Województwo lubelskie

8. WORD Biała Podlaska, www.wordbp.pl
8-1 WORD Biała Podlaska – OT Łuków, www.wordbp.pl
9. WORD Chełm, www.word.chelm.pl
10. WORD Lublin, www.word.lublin.pl
10.1. WORD Lublin – OT Puławy, www.word.lublin.pl
11. WORD Zamość, www.word.zamosc.pl

Województwo lubuskie

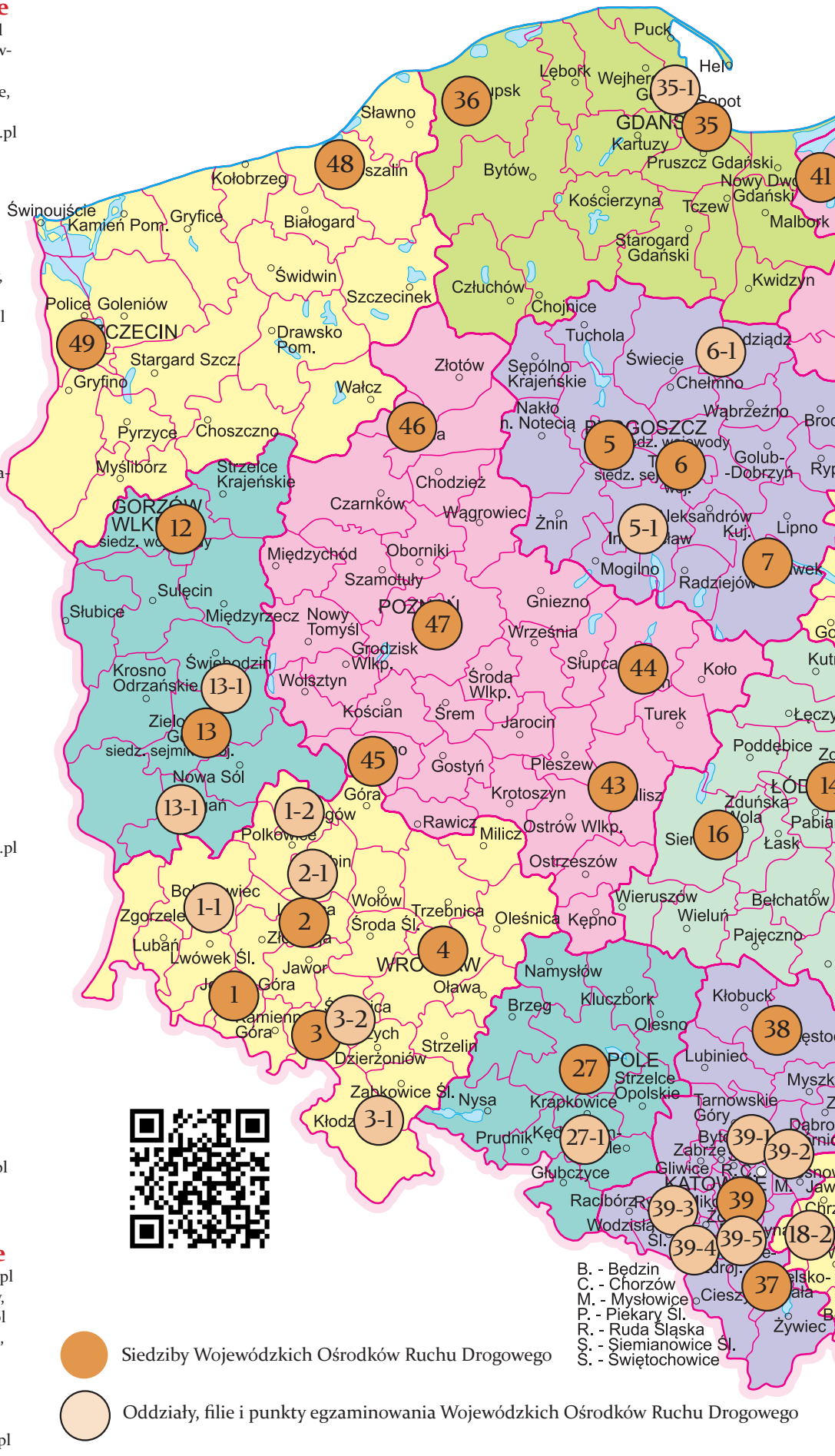
12. WORD Gorzów Wlkp., www.wordgorzow.pl
13. WORD Zielona Góra, www.zgora.wordy.pl
13-1 WORD Zielona Góra – OT Żagań, www.zgora.wordy.pl

Województwo łódzkie

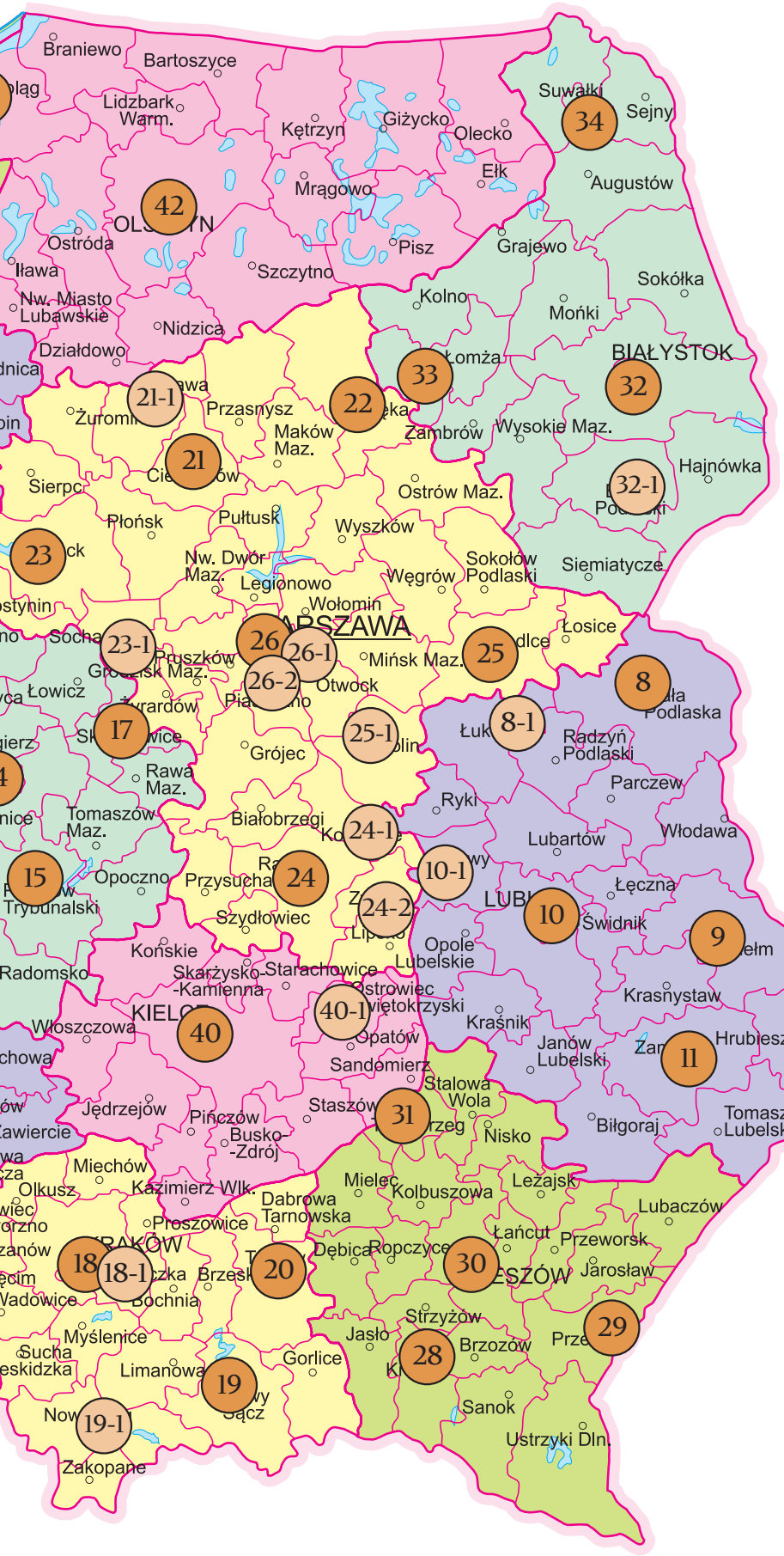
14. WORD Łódź, www.word.lodz.pl
14-1. WORD Łódź PE Łódź
15. WORD Piotrków Trybunalski, www.word-piotrkow.pl
16. WORD Sieradz, www.wordsieradz.pl
17. WORD Skierniewice, www.word-skierniewice.pl

Województwo małopolskie

18. MORD Kraków, www.mord.krakow.pl
18-1. MORD Kraków OT Kraków, Kraków, ul. Balicka 127, www.mord.krakow.pl
18-2. MORD Kraków – OT w Oświęcimiu, www.mord.krakow.pl
19. MORD Nowy Sącz, www.mord.pl
19-1 MORD Nowy Sącz – OT Nowy Targ www.mord.pl
20. MORD Tarnów, www.mord.tarnow.pl



wego, filie i oddziały terenowe



Województwo mazowieckie

21. WORD Ciechanów, www.word.ciechanow.pl
21-1. WORD Ciechanów – OT Mława, word.ciechanow.pl
22. WORD Ostrołęka, www.word-ostroleka.pl
23. WORD Płock, www.wordplock.pl
23-1. WORD Płock – OT Sochaczew, www.wordplock.pl
24. WORD Radom, www.word.radom.pl,
24-1. WORD Radom – OT Zwoleń, www.word.radom.pl,
24-2. WORD Radom – OT Kozienice, www.word.radom.pl,
25. WORD Siedlce, www.word.siedlce.pl,
25-1. WORD Siedlce – OT Garwolin, www.word.siedlce.pl,
26. WORD Warszawa, www.word.waw.pl
26-1. WORD Warszawa – filia www.word.waw.pl
26-2. WORD Warszawa - filia www.word.waw.pl

Województwo opolskie

27. WORD Opole, www.word.opole.pl
27-1. WORD Opole – OT Kędzierzyn Koźle, www.word.opole.pl

Województwo podkarpackie

28. WORD Krosno, www.wordkrosno.pl
29. WORD Przemyśl, www.wordprzemysl.pl
30. WORD Rzeszów, www.word.rzeszow.pl
31. WORD Tarnobrzeg, www.word.tarnobrzeg.pl

Województwo podlaskie

32. WORD Białystok, www.word.bialystok.pl
32-1. WORD Białystok – OT Bielsk Podlaski, www.word.bialystok.pl
33. WORD Łomża, www.word.4lomza.pl
34. WORD Suwałki, www.word.suwalki.pl

Województwo pomorskie

35. PORD Gdańsk, www.pord.pl
35.1 PORD Gdańsk – OT Gdynia, www.pord.pl
36. WORD Słupsk, www.word.slupsk.pl

Województwo śląskie

37. WORD Bielsko-Biała, www.word.bielsko.pl
38. WORD Częstochowa, www.word.czest.pl
39. WORD Katowice, www.word.katowice.pl
39-1. WORD Katowice – OT Bytom, www.word.katowice.pl
39-2. WORD Katowice – OT Dąbrowa Górnicza, www.word.katowice.pl
39-3. WORD Katowice – OT Rybnik, www.word.katowice.pl
39-4. WORD Katowice – OT Jastrzębie Zdrój, www.word.katowice.pl
39-5. WORD Katowice – OT Tychy, www.word.katowice.pl

Województwo świętokrzyskie

40. WORD Kielce, www.word.kielce.pl
40-1. WORD Kielce – OT Ostrowiec Świętokrzyski, www.word.kielce.pl

Województwo warmińsko-mazurskie

41. WORD Elbląg, www.word.elblag.pl
42. WORD-RCBRD Olsztyn, www.word.olsztyn.pl

Województwo wielkopolskie

43. WORD Kalisz, www.word.kalisz.pl
44. WORD Konin, www.word.konin.pl
45. WORD Leszno, www.word.leszno.pl
46. WORD Piła, www.word.pila.pl
47. WORD Poznań, www.word.poznan.pl

Województwo zachodniopomorskie

48. ZORD Koszalin, www.zord.pl
49. WORD Szczecin, www.word.szczecin.pl

Kto zasiada w Komisji Infrastruktury?

Źródło: pl.wikipedia.org

W najważniejszej z punktu widzenia branży Sejmowej Komisji Infrastruktury pracują:

- **Jerzy Bielecki** (PiS) – inżynier elektryk z okręgu lubelskiego (ur. w Janowie Lubelskim). Zasiadał też w Sejmie V kadencji.
- **Zbigniew Biernat** (PiS) – pierwszy raz w Sejmie, wybrany w okręgu chrzanowskim. Wcześniej burmistrz Zatora.
- **Magdalena Błeńska** (Kukiz15) – urodzona w Gdyni posłanka z okręgu Gdańskiego. Jedna z najmłodszych członkiń komisji – ma 32 lata. Z zawodu architekt.
- **Wojciech Buczak** (PiS) – lider listy PiS w Rzeszowie. Ma 60 lat, jest inżynierem mechanikiem. W Sejmie po raz pierwszy.
- **Małgorzata Chmiel** (PO) – gdańska radna, z zawodu architekt. Po raz pierwszy w Sejmie.
- **Sylwester Chruszcz** (Kukiz15) – urodzony w Głogowie, do Sejmu wybrany (po raz pierwszy) w Szczecinie. Architekt.
- **Artur Dunin** (PO) – po raz trzeci w Sejmie, poprzednio nie był w komisji infrastuktury. Z zawodu geodeta. Pochodzi z Lublina, do Sejmu wybrany w Sieradzu.
- **Cezary Grabarczyk** (PO) – piąta kadencja w Sejmie. Łódzki poseł, adwokat, były minister infrastruktury, minister sprawiedliwości.
- **Jan Kilian** (PiS) – inżynier mechanik. W Sejmie po raz pierwszy (wybrany w Gdańsku). Wcześniej Przewodniczący Klubu Radnych Rady Powiatu Starogardzkiego.
- **Tomasz Kostuś** (PO) – po raz pierwszy w Sejmie, wybrany z listy opolskiej. Wicemarszałek województwa opolskiego, angażował się w sprawy przewozów kolejowych i spółki Przewozy Regionalne.
- **Kazimierz Kotowski** (PSL) – do Sejmu wybrany po raz pierwszy. Od 2010 do 2015 członek zarządu województwa świętokrzyskiego.
- **Piotr Król** (PiS) – poseł na Sejm poprzedniej kadencji z Bydgoszczy. Wcześniej miejski radny.
- **Anna Krupka** (PiS) – debiut w Sejmie. 34-letnia socjolożka, jedynka PiS w Kielcach.
- **Stanisław Lamczyk** (PO) – to jego czwarta kadencja w Sejmie. Poprzednio również członek komisji. Z zawodu inżynier mechanik, do Sejmu startował w Gdyni.
- **Józef Lassota** (PO) – został posłem po raz trzeci. W poprzednim Sejmie również w komisji infrastruktury. Wybrany z okręgu krakowskiego.
- **Józef Leśniak** (PiS) – politolog, w Sejmie po raz pierwszy. Ma 47 lat, był radnym powiatu nowosądeckiego. Urodził się w Limanowej, mieszka w Chełmcu.
- **Tomasz Ławniczak** (PiS) – pierwszy raz w Sejmie (okręg kaliski). Z zawodu historyk, przewodniczył lokalnym strukturom PiS, a od 2007 r. był dyrektorem biura poselskiego Andrzeja Dery.
- **Anna Milczanowska** (PiS) – pedagog, absolwentka pedagogiki kulturalno-oświatowej Uniwersytetu Opolskiego. Wybrana w Piotrkowie Trybunalskim.
- **Piotr Misiło** (N) – sejmowy debiutant, w przeszłości był urzędnikiem w UG Police, pracował jako menedżer w JW Construction.
- **Aldona Młyńczak** (PO) – posłanka na Sejm V i VI, VII i VIII kadencji. Pracowała w Komisji Gospodarki i Komisji Infrastruktury. Architekt.
- **Robert Mordak** (Kukiz15) – pierwszy raz zasiada w ławach sejmowych. Ukończył Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Łódzkiej.
- **Aleksander Mrówczyński** (PiS) – od 40 lat związany z oświatą, od 2006 roku był radnym powiatowym.
- **Paweł Olszewski** (PO) – po raz czwarty wybrany na posła. W rządzie PO od maja 2015 roku pełnił funkcję wiceministra infrastruktury i rozwoju.
- **Anna Paluch** (PiS) – doświadczona posłanka, w Sejmie od czterech kadencji. Od 2011 roku była członkiem komisji infrastruktury.
- **Jerzy Paul** (PiS) – od 2006 do 2010 roku był radnym gminy Nowa Sarzyna, w roku 2010 wybrany na burmistrza gminy. Był przewodniczącym struktur PiS w powiecie leżajskim.
- **Jerzy Polaczek** (PiS) – poseł od 1997 roku, w latach 2005-2006 pełnił funkcję ministra transportu i budownictwa, a po rekonstrukcji rządu ministra transportu.
- **Bogdan Rzońca** (PiS) – po raz pierwszy wybrany na posła w 2011 roku, już wcześniej był członkiem komisji infrastruktury.
- **Grzegorz Schreiber** (PiS) – w latach 2006-2007 wiceminister sportu i turystyki, wcześniej sekretarz klubu parlamentarnego PiS w Sejmie III kadencji – **przewodniczący Komisji.**
- **Krystyna Sibińska** (PO) – posłanka od 2011 roku, zasiadała już w komisji infrastruktury.
- **Mirosław Suchoń** (N) – debiutujący poseł. Ekonomista i informatyk, związany z branżą bezpieczeństwa systemów informatycznych.
- **Artur Szałabawka** (PiS) – to jego pierwsza kadencja w Sejmie. W swojej karierze pełnił funkcję dyżurnego technicznego miasta w UM Szczecin, był głównym specjalistą ds. polityki społecznej, radnym w Szczecinie.
- **Jacek Tomczak** (PO) – był członkiem komisji infrastruktury od 2011 roku, poseł V i VI kadencji.
- **Rafał Weber** (PiS) – był dyrektorem biura europosła Tomasza Poręby, a od 2015 roku – wicedyrektorem WORD w Tarnobrzegu.
- **Monika Wielichowska** (PO) – w Sejmie oraz komisji infrastruktury od 2011 roku.
- **Grzegorz Adam Woźniak** (PiS) – poseł i członek komisji infrastruktury od 2011 roku.
- **Artur Zasada** (PiS) – w przeszłości związany z Platformą Obywatelską i partią Polska Razem.
- **Maria Zuba** (PiS) – w Sejmie od 2011 roku, członek komisji finansów publicznych. W latach 1994-1997 burmistrz Suchedniowa.
- **Ireneusz Zyska** (Kukiz15) – został posłem po raz pierwszy, zasiada również w komisji samorządu terytorialnego i polityki regionalnej.
- **Stanisław Żmijan** (PO) – poseł od 2011 roku, był przewodniczącym komisji infrastruktury.

Jakie przepisy przesunięto na 2017 rok?

24 grudnia 2015 roku została opublikowana ustawa z dnia 16 grudnia 2015 roku o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2015 roku poz. 2183). Lektura tego dość zawiłego tekstu oraz sprzeczne (nie zawsze zgodne z faktami) informacje medialne zainspirowały nas do „rozszyfrowania" zawiłości art. 139 ustawy o kierujących pojazdami. Trudno uchwycić pełny kontekst bez żmudnego przeszukiwania ustawy. Mamy nadzieję, że ta „ściąga" pozwoli zrozumieć przepisy zawieszone do 1 stycznia 2017 roku.

W art. 3 pkt. 7 nowelizacja ustawy zawiera odniesienia do:

- **Art. 13. ust. 1 pkt 1 lit. b** – o treści „b) prawo jazdy kategorii B uzyskane po raz pierwszy wydaje się na okres, o którym mowa w art. 91 ust. 1, z zastrzeżeniem art. 92 ust. 1;"

Podsumowanie: *wprowadzenie okresu próbnego z jego wszelkimi konsekwencjami zostało zawieszone.*

- **Art. 43 ust. 2 pkt 4** – o treści „2. Przy sprawowaniu nadzoru ze starostą współpracują:
  4) administrator centralnej ewidencji kierowców – w zakresie przekazywania informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnionych przez kierowców, którzy ukończyli szkolenie w danym ośrodku szkolenia kierowców".

Podsumowanie: *Wydaje się to proste i oczywiste, gdyż ciężko współpracować z czymś, co jest wirtualne.*

- **Art. 44 ust. 1 pkt 2 lit. b** – o treści „ Starosta, o którym mowa w art. 28 ust. 3 (właściwy miejscowo), kontroluje ośrodek szkolenia kierowców:
  b) analiza statystyczna naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku, w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii,"
- Art. 44 ust. 3 pkt 2 – o treści „3. Analizę statystyczną, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i b, sporządza starosta na podstawie danych uzyskanych:
  2) od administratora centralnej ewidencji kierowców – w zakresie informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnionych przez kierowców, którzy ukończyli szkolenie w danym ośrodku szkolenia kierowców".

Podsumowanie: *Brak informacji z niefunkcjonującej centralnej ewidencji kierowców nie pozwala na realizację zadań nadzorczych przez Starostę. Na marginesie warto zwrócić uwagę na zakres danych dostarczanych Staroście, a stanowiących podstawę doraźnych kontroli. Pod jakim kątem kontrole te będą prowadzone?*

- **Art. 67 ust. 2 pkt 2** – o treści „2. Przy sprawowaniu nadzoru z marszałkiem województwa współpracują:
  2) administrator centralnej ewidencji kierowców – w zakresie przekazywania informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego popełnionych przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego."

Podsumowanie: *sytuacja analogiczna jak przy OSK.*

- **Art. 82 ust 1 pkt 4 lit. c** – o treści: „1. Badaniu psychologicznemu przeprowadzanemu w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, zwanym dalej „badaniem psychologicznym w zakresie psychologii transportu", podlega:
  4) kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, jeżeli:
  c) w okresie próbnym popełnił co najmniej dwa wykroczenia w ruchu drogowym przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;

Podsumowanie: *Przesunięcie okresu próbnego zawiesza jego konsekwencje.*

- Art. 91 – ze względów na obszerność treści jest trudny do zacytowania w całości. Dotyczy on okresu próbnego, w tym:
  - 2-letniego czasu trwania okresu próbnego
  - obowiązku ukończenia kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym
  - oznakowania pojazdu „zielonym listkiem"
  - ograniczenia prędkości poruszania się pojazdem
  - zakazu wykonywania pracy zarobkowej jako kierowca
  - prowadzenia działalności gospodarczej związanej z prowadzeniem pojazdu
  - objęcia okresem próbnym osób, które ponownie uzyskały 24 punkty w 5-letnim okresie po kursie reedukacyjnym, jak również popełniły 3 wykroczenia w okresie próby
  - okresu próbnego dla uzyskujących prawo jazdy poza granicami kraju.

Podsumowanie: *Zakaz wykonywania zawodu i prowadzenia działalności gospodarczej związanej z transportem nie obejmuje i nie dotyczy osób, które uzyskały stosowną kwalifikację wstępną, określoną w przepisach ustawy o transporcie drogowym.*

- **Art. 92** – również, zważywszy na obszerność treści, przedstawiam w skrócie. Dotyczy on warunków

przedłużenia okresu próbnego, szczególnie z powodu wykroczeń związanych z przekraczaniem prędkości, naruszeniami bezpieczeństwa w ruchu drogowym, niestosowania się do sygnałów świetlnych itp.

Podsumowanie: *Perspektywa przedłużenia okresu próbnego z jego ograniczeniami ma wpłynąć prewencyjnie na potencjalnych sprawców wykroczeń. Warto jednakże zauważyć, że sprawcami największej liczby wykroczeń są kierowcy w wieku 25-39 lat wykorzystujący najczęściej pojazd jako narzędzie pracy. Teoretycznie są to kierujący z większym stażem niż przewidziany okres próbny.*

- **Art. 93** – obejmuje zagadnienia organizacji i programu kurs dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego organizowanego przez WORD. Ukończenie takiego kursu będzie obowiązkowe w okresie 8 miesięcy po uzyskaniu prawa jazdy.
- **Art. 94** – analogicznie prezentuje założenia programowe szkolenia praktycznego w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym organizowanego przez ODTJ. To również będzie obowiązkowy zakres szkolenia w okresie próbnym.
- **Art. 95** – jest legitymacją dla ministra ds. transportu do wydania rozporządzeń w zakresie programów szczegółowych do szkoleń wynikających z poprzednich artykułów ustawy.

Podsumowanie: *W artykule 95 określono również urzędowe ceny szkoleń na poziomie budzącym zazdrość środowiska szkoleniowego. Przy takich stawkach kurs na kat. B prawa jazdy powinien kosztować 7500 zł!*

- **Art. 98** – dotyczący nowego systemu naliczania punktów karnych. Przepisy tego artykułu określały zasady nakładania punków, ewidencjonowania oraz usuwania z rejestru kierowców. Wobec zawieszenia, nadal wszystko pozostaje jak dotychczas, czyli można zredukować swoje punkty przez uczestnictwo w szkoleniu.
- **Art. 99** ust. 1 pkt 3 lit. c – o treści: „1. Starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na:

3) badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu, jeżeli:

c) w okresie próbnym popełniła dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji".

- **Art. 99 ust. 1 pkt 4** – o treści: „1. Starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na:
  4) kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 3, jeżeli:
     a) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego,
     b) w okresie próbnym popełniła co najmniej dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji".
- **Art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b i ust. 3** – dotyczą wzajemnej wymiany informacji między starostą i centralną ewidencją kierowców w zakresie kierowania na kursy reedukacyjne, badania lekarskie i psychologiczne. Realizacja zawieszona wobec niefunkcjonowania CEK.
- **Art. 100** – dotyczy organizacji i programu kursów reedukacyjnych:
  - w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
  - w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii.

Podsumowanie: Pewną niekonsekwencją jest przesunięcie wdrożenia przepisów dotyczących programów i organizacji kursów reedukacyjnych w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii w kontekście niezawieszenia terminu wejścia w życie art. **99 ust. 1 pkt 5**. o treści: „Starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na:

5) kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, jeżeli kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu."

Powyższy artykuł, wraz art. 100, powinien funkcjonować już od 01.07.2015 (podstawa art. 139 ust. 2a ustawy o kierujących).

- **Art. 101** – omawia obowiązki osoby skierowanej na badania lub kurs reedukacyjny. Przesunięcie terminu wejścia w życie jest konsekwencją zawieszenia art. 100.
- **Art. 102 ust. 1 pkt 2** – dotyczy zatrzymania uprawnień do kierowania przez Starostę w przypadku niewywiązania z terminu dostarczenia zaświadczenia o ukończeniu:
  - kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego
  - praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym
  - kursów reedukacyjnych.
- Art. 103 ust. 1 pkt 2 i 3 – o treści „Starosta wydaje decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku:
  2) ponownego przekroczenia liczby 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od dnia wydania skierowania na kurs reedukacyjny, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 4 lit. a;
  3) popełnienia w okresie próbnym trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;"

Podsumowanie: *Jest to bardzo restrykcyjny przepis szczególnie dla kierowców prowadzących pojazdy w związku z wykonywaną pracą np. przedstawiciele handlowi. Praktyka wskazuje, że okres 5 lat będzie bardzo ciężkim doświadczeniem dla tej grupy kierowców, gdyż nierzadko potrafią oni zdublować liczbę punktów karnych w roku.*

- **Art. 103 ust. 2** – zobowiązuje administratora centralnej ewidencji kierowców do przekazywania wszelkich informacji stanowiących podstawę do cofnięcia uprawnień do kierowania.

- Art. 105 ust. 1 – daje legitymację do wydania rozporządzeń w zakresie taryfikatora punktów karnych oraz

systemu informowania starosty o naruszeniach mogących skutkować cofnięciem lub wstrzymaniem uprawnień do kierowania.

- Art. 105 ust. 2 – ze względu na ciekawą dyrektywę co do sporządzenia przepisów wykonawczych warto poznać jej treść w całości: *„W rozporządzeniu, o którym mowa* w ust. 1, uwzględnia się w szczególności konieczność dyscyplinowania kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów ustawy, zapobiegania wielokrotnemu naruszaniu przepisów ruchu drogowego oraz zapobiegania uczestnictwu w ruchu drogowym sprawców wielokrotnych naruszeń przepisów ruchu drogowego."

Podsumowanie: *Powyższa dyrektywa jest jednoznacznym wskazaniem dla ministrów wydających rozporządzenie co do celów, jakie mają one osiągnąć. Dotychczas rzadko spotykało się w naszym prawie drogowym tak jednoznaczne określenie celów.*

- **Art. 112 ust. 1 pkt 1 lit. b** – odnosi się do ograniczenia szkolenia osób posiadających uprawnienia do kierowania w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym jedynie do ODTJ.
- **Art. 124 ust. 7** – dotyczy obowiązku weryfikacji danych w centralnej ewidencji kierowców przy wymianie prawa jazdy.
- **Art. 124 ust. 10 pkt 2** – dotyczy legitymacji dla ministra transportu do wydania rozporządzeń określających harmonogram wymiany prawa jazdy oraz postepowania w przypadku rozbieżności między danymi.
- **Art. 125 pkt 10g w zakresie art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20.06.1997 roku Prawo o ruchu drogowym** – zawiesza się uchylenie przepisów na okres do wejścia w życie nowych; dotyczy kierowania przez starostę na egzamin sprawdzający kwalifikacje na wniosek Komendanta Wojewódzkiego Policji.
- **Art. 125 pkt 13 oraz 16 w zakresie art. 140 ust. 1 pkt 3, 3a i pkt 4 lit. a ustawy z dnia 20.06.1997 roku Prawo o ruchu drogowym** – zawiesza się uchylenie przepisów na okres do wejścia w życie nowych, a związanych z uprawnieniami Komendanta Wojewódzkiego Policji do wnioskowania o cofnięcie uprawnień.
- **Art. 136 ust. 1-3** – określają zasady postępowania w stosunku do osób naruszających przepisy i uzyskujące z tego tytułu punkty karne w okresie przejściowym. Chodzi tu przede wszystkim o osoby ukarane punktami, którym okres niezbędny do ich wykreślenia przechodzi na czas obowiązywania nowych przepisów. Wobec faktu przesunięcia terminu wejścia w życie nowych zasad dot. punktów karnych zasady okresu przejściowego również ulegają przesunięciu.

Mamy nadzieję, że przygotowana przez nas analiza pozwoli na ocenę zakresu przesuniętych przepisów, bez konieczności „biegania" po całej ustawie o kierujących, prawie o ruchu drogowym czy kodeksie karnym.

reklama

Wciąż jeszcze trwają pracę nad projektem rozporządzenia Ministra Infrstruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Fot. Jolanta Michasiewicz

Zmiany w szkoleniu kierowców

Adam Goss, Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklubu Polski

Najważniejsze planowane zmiany to:

1. Możliwość przystąpienia do testu kwalifikacyjnego w innym ośrodku szkolenia niż ten, w którym osoba szkolona ukończyła kurs kwalifikacyjny. Będzie to możliwe w dwóch przypadkach:

a. **Jeśli kursant uzyskał wynik negatywny z testu, kierownik ośrodka szkolenia będzie mógł zgłosić do właściwego wojewody potrzebę przeprowadzenia kolejnego, poprawkowego testu kwalifikacyjnego w innym ośrodku.** Wojewoda będzie miał obowiązek wyznaczyć co najmniej raz w miesiącu wybrany przez siebie ośrodek szkolenia do przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych, jeżeli w danym miesiącu chociaż jeden kierownik ośrodka szkolenia zgłosi taką potrzebę. Nie przewiduje się możliwości odmowy przeprowadzenia testu przez wskazany przez wojewodę ośrodek szkolenia.

b. **Jeśli kursant uzyskał wynik negatywny z testu lub do niego nie przystąpił, a przedsiębiorca, u którego odbywał kurs kwalifikacyjny, zaprzestał działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.** W takim przypadku osoba ta zgłasza się bezpośrednio do właściwego wojewody z wnioskiem o umożliwienie odbycia testu, a wojewoda, po weryfikacji złożonej dokumentacji, w terminie 30 dni wskazuje ośrodek szkolenia wyznaczony przez niego do przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych.

W przypadku a. koszty pracy Komisji Egzaminacyjnej będą solidarnie pokrywały ośrodki szkolenia, w wysokości proporcjonalnej do liczby zgłoszonych osób. Projekt nie przewiduje pokrywania jakichkolwiek kosztów testów kwalifikacyjnych przez osoby opisane w przypadku b.

2. W celu zwiększenia nadzoru nad szkoleniami, listy obecności podczas zajęć teoretycznych i praktycznych zostaną uzupełnione o podpisy osób szkolonych. Doprecyzowane zostały też przepisy dotyczące archiwizacji dzienników zajęć teoretycznych i kart zajęć praktycznych. W każdym z przypadków – czy to ciągłości działalności (po 5 latach od ostatniego wpisu), czy też zaprzestania działalności ośrodka szkolenia – trafią one ostatecznie do właściwego wojewody.

3. Wprowadzono możliwość przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego dla grup powiększonych do 25 osób. Powierzchnia sali będzie musiała być wtedy zwiększona o 1 m^2 (powyżej wymaganych 25 m^2) dla każdej osoby powyżej 20 osób.

4. Doprecyzowano definicję godziny zajęć teoretycznych – będzie równa 60 minutom.

5. Zmodyfikowano i doprecyzowano zakresy tematyczne i czasy trwania modułów szkolenia okresowego i zajęć obowiązkowych w ramach szkolenia okresowego realizowanego w formie cyklu zajęć. Zmianom ulegnie także rejestr oraz wzór zaświadczenia o odbyciu modułu szkolenia okresowego zrealizowanego w tej formie. Przypomnijmy, że chodzi tu o mniej popularny w Polsce sposób odbywania szkolenia okresowego, polegający na realizowaniu w ciągu 5 lat pięciu pojedynczych, 7-godzinnych modułów szkolenia okresowego.

Zachowano okresy przejściowe – dzienniki zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów stosuje się do zakończenia właściwych szkoleń, o ile rozpoczęto je przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, jednak nie dłużej niż przez 60 dni od dnia wejścia jego w życie. Szkolenia okresowe realizowane w formie cyklu zajęć, rozpoczęte przed wejściem w życie rozporządzenia, kontynuuje się zgodnie z zasadami nowego rozporządzenia, a zaświadczenia

potwierdzające odbycie modułu szkolenia okresowego wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

Ogólną ideę tych zmian należy określić jako bardzo dobrą, przydatną i odpowiadającą na zapotrzebowanie społeczne.

W chwili obecnej przepisy jednoznacznie określają, że osoba szkolona może przystąpić do testu kwalifikacyjnego wyłącznie w ośrodku szkolenia, który przeprowadzał właściwą kwalifikację. Prowadzi to albo do znacznych niedogodności (długie oczekiwanie na test poprawkowy, ponieważ ośrodek szkolenia wnioskuje o następny test, kiedy uzbiera grupę kursantów zapewniającą zbilansowanie kosztów pracy komisji egzaminacyjnej), albo do zupełnych absurdów (w skrajnym przypadku konieczność odbycia po raz kolejny kwalifikacji, jeżeli ośrodek szkolenia zaprzestał działalności po przeprowadzeniu kursu, a przed uzyskaniem przez kursanta wyniku pozytywnego z testu kwalifikacyjnego).

Zdania na temat celowości i skuteczności wprowadzenia podpisów kursantów po każdych zajęciach są podzielone, należy jednak przyznać, że powinno wpłynąć to pozytywnie na rzetelność prowadzenia szkoleń. Tak, jak i świadomość kierowników ośrodków szkolenia, że cała dokumentacja kursów i tak trafi docelowo do wojewody.

Zwiększenie dopuszczalnej liczby kursantów na testach kwalifikacyjnych będzie korzystne logistycznie i przede wszystkim finansowo (pokrywanie kosztów wynagrodzenia komisji egzaminacyjnej) dla ośrodków szkolenia organizujących testy dla grup większych niż 20 osób.

Zdefiniowanie w prosty sposób czasu trwania godziny zajęć teoretycznych było już wręcz koniecznością. Zapis rozporządzenia funkcjonujący w tej chwili jest zupełnie niezrozumiały i powoduje różne interpretacje nawet w poszczególnych urzędach wojewódzkich.

Aby umożliwić szersze spojrzenie na zakres prac nad projektem, wymienię jeszcze ciekawsze, formalne propozycje zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych, a przez ministerstwo nieuwzględnione:

- możliwość przystąpienia do testu kwalifikacyjnego w ośrodku szkolenia wyznaczonym przez wojewodę przez osobę, która uzyskała wynik negatywny z testu, ale ośrodek szkolenia, w którym odbywała kwalifikację i testu nie zaliczyła, dalej funkcjonuje
- w określonych okolicznościach, możliwość przeniesienia się i kontynuowania kursu w innym ośrodku szkolenia
- umożliwienie udziału w teście kwalifikacyjnym tłumaczowi przysięgłemu
- doprecyzowanie ponoszenia kosztów testu kwalifikacyjnego przez osobę, która sama zgłasza się do wojewody z wnioskiem o umożliwienie odbycia testu
- nałożenie obowiązku organizowania i określenie wymiaru przerw między zajęciami
- obowiązek przydzielenia odrębnego stolika dla każdej osoby egzaminowanej
- przeniesienie organizacji testów kwalifikacyjnych do urzędów wojewódzkich.

reklama

GRUPA IMAGE®

EUROPEJSKI
KIEROWCA ZAWODOWY

- Baza pytań kontrolnych do egzaminu na kwalifikację wstępną
- Dział NAUKA umożliwiający poznawanie pytań ułożonych tematycznie
- Dział EGZAMIN pozwalających spróbować sił na egzaminie na kwalifikację wstępną i kwalifikację wstępną przyspieszoną, zgodnie z wymaganiami opisanymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy

NAJPEŁNIEJSZA
BAZA PYTAŃ NA RYNKU

www.grupaimage.eu

Z bogatego katalogu spraw wybrałem kilka, na które warto zwrócić uwagę. Pochodzą one z sygnałów otrzymywanych od prowadzących ośrodki szkolenia z terenu całego kraju.

Fot. Jolanta Michasiewicz

Problemy związane ze szkoleniem kierowców zawodowych

Marek Górny, metodyk szkolenia kierowców

Wszelkie próby szczegółowego regulowania każdego tematu związanego z ruchem drogowym bardzo szczegółowymi aktami prawnymi, przy nieprecyzyjnym i odbiegającym od życia języku prawniczym, powoduje szereg problemów i różnych interpretacji tych przepisów. Bardzo często, szczególnie w zakresie wdrażania przepisów Unii Europejskiej, występują znaczne opóźnienia w dostosowaniu polskiego prawa. W konsekwencji dochodzi do nie zawsze zgodnego interpretowania tych samych przepisów lub kolizja różnych aktów prawa.

Z bogatego katalogu spraw wybrałem kilka, na które warto zwrócić uwagę. Pochodzą one z sygnałów otrzymywanych od prowadzących ośrodki szkolenia z terenu całego kraju.

Do przypadków zdarzających się sporadycznie należy odmowa wpisania kodu 95 w zakresie innych kategorii po ukończenia szkolenia okresowego w ramach innego bloku programowego. Pomimo istnienia przejrzystego co do intencji ustawodawcy zapisu w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, o dostatecznym spełnieniu wymogów uzyskania wspomnianego wpisu w zakresie wszystkich kategorii zawodowych, nadal występują takie sytuacje. Bardzo ciekawe są uzasadnienia tych decyzji, np. brak określonego typu pojazdu w przedsiębiorstwie, w którym jest zatrudniony kierowca lub żądanie ukończenia drugiego szkolenia okresowego w zakresie innego bloku programowego. Prawdopodobną przyczyną takiego interpretowania przepisów jest sformułowanie o wykonywaniu przewozów pojazdami objętymi inną kategorią oraz zaszłość z poprzedniego okresu, gdy kierowca był zobligowany do kończenia osobnych szkoleń z zakresu przewozu osób i rzeczy. Ponadto bardzo często odmowa jest formułowana ustnie, a nie postaci decyzji, wobec tego trudno się od niej odwołać. Zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, kierowca może podejmować również doraźnie, np. w oparciu o umowę zlecenia, pracę na pojazdach objętych innymi kategoriami. Oczywiście, z poszanowaniem innych obowiązujących przepisów. Odmowa potwierdzenia kwalifikacji w prawie jazdy w zakresie innych kategorii niż ukończone szkolenie okresowe stanowi ograniczenie jego praw do wykonywania zawodu. W przypadku takiej odmowy prawnicy sugerują żądanie wydania decyzji odmownej zgodnie z zasadami kodeksu postępowania administracyjnego i wystąpienie do samorządowego kolegium odwoławczego przy wojewodzie ze skargą na decyzję. Na szczęście, sytuacje takie, jak już zaznaczyłem, są sporadyczne.

Bardzo dużo jest problemów z właściwą klasyfikacją osób na kwalifikację wstępną. Ponieważ art. 39a ustawy o transporcie drogowym wyznacza odpowiedni wiek kierowcy, który może podjąć pracę, wielu myli ten fakt z obowiązkiem ukończenia odpowiedniej kwalifikacji. Wiek rozpoczęcia i zakończenia kwalifikacji nie jest określony. Otwiera to możliwość ukończenia kwalifikacji osobie nieposiadającej prawa jazdy, np. uczniom szkoły

Czy to dobrze,

Na tak postawione pytanie nie ma jednoznacznej i jednej odpowiedzi. Wszystko zależy od tego, jakim aspektem przesuniętych na 2017 rok zmian się zajmiemy.

***Dobrze zatem**, bo wprowadzenie zmian przewidzianych w ustawie o kierujących pojazdami, w obecnym stanie przygotowania systemu CEPIK, byłoby katastrofą. W planowanych zmianach sprawnie funkcjonujący CEPIK odgrywał kluczową rolę. Miał pozwolić na skoordynowane gromadzenie informacji od wielu podmiotów, np. WORD-ów, wydziałów komunikacji, firm ubezpieczeniowych, stacji kontroli pojazdów. Jednocześnie miał gwarantować dostęp do istotnych informacji dla zainteresowanych, np. historii nabywanego pojazdu, danych sprawcy wypadku lub kolizji. Ogólnie biorąc, założenia były bardzo ambitne. Niestety, wyszło, jak wyszło i to nie pierwszy raz.*

***Źle**, bo oceniając kwestię zmian w szerszej perspektywie, nie sposób uniknąć refleksji, że branża szkolenia kierowców jest traktowana po macoszemu. Brak stabilności prawnej, połączony z niedbalstwem i brakiem rzetelności przy tworzeniu aktów prawnych powoduje, że życie szkoleniowca, który chciałby dobrze wykonywać swoją pracę, jest trudne. Od wielu lat toczy się dyskusja na temat jakości szkolenia kierowców. Jakość jest połączona z zaangażowaniem, nie tylko emocjonalnym, lecz również ekonomicznym. Aby dobrze szkolić i sprostać wymogom współczesnego rynku, trzeba zaangażować niemałe pieniądze. Nie mówię tu o przygotowaniu kandydatów na*

ponadgimnazjalnej. Istotny natomiast jest fakt spełniania przez kandydata na szkolenie wymogów określonych w art. 39b wspomnianej ustawy, a szczególnie obowiązek przebywania na terenie kraju co najmniej 185 dni w roku, czyli między 1 stycznia a 31 grudnia. W związku ze znacznym napływem kierowców spoza krajów UE (szczególnie z Ukrainy), możemy rozpocząć szkolenie takiej osoby po uzyskaniu jej oświadczenia, że zamierza podjąć pracę w charakterze kierowcy w przedsiębiorstwie transportowym zarejestrowanym na trenie RP. W praktyce warto skserować paszport z wizą uprawniająca do podejmowania pracy na terenie UE (symbol na naklejce wizy „05" lub „06"). Ponadto numer paszportu przyda się w zgłoszeniu do CEPIK (wpisujemy go wraz z datą urodzenia w rubryce PESEL). Warto przypomnieć, że obcokrajowiec z krajów spoza UE jest zobowiązany do wystąpienia o wydanie świadectwa kwalifikacji kierowcy. Świadectwo takie wydaje Główny Inspektor Transportu Drogowego na wniosek przedsiębiorcy posiadającego licencję wspólnotową.

Innym częstym problemem jest odpowiednie dopasowanie szkolenia po zdobyciu nowej kategorii zawodowej. W tym przypadku należy pamiętać, że kwalifikację wstępną uzupełniającą lub uzupełniającą przyspieszoną może podjąć tylko ten kierowca, który ukończył kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną w zakresie innej kategorii. Ukończenie kursu okresowego nie upoważnia do tego. W tym przypadku konieczne jest ukończenie kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyspieszonej.

Po nowelizacji ustawy o kierujących, w której dopuszczono możliwość rozpoczęcia szkolenia na prawo jazdy przed ukończeniem wymaganego wieku (art. 21 ust. 3) w przypadku podjęcia szkolenia w zakresie kwalifikacji wstępnej, wstąpiły problemy z uzyskaniem PKK przez osoby pragnące skorzystać z tego prawa, a niespełniające wymogów wiekowych. Ten błąd mógł powstać w wyniku niepoprawnego zrozumienia odnośnika z art. 21 ust. 3 do art. 9 ustawy o kierujących pojazdami. W cytowanym artykule odniesienie dotyczy jedynie wieku, a nie ukończenia kwalifikacji. To również był incydentalny przypadek odmowy.

Kolejnym zagadnieniem jest termin uzyskania zaświadczenia lekarskiego i psychologicznego przez kierowców uczestniczących w szkoleniu okresowym. W okresie poprzednim (czyli 5 lat temu), zgodnie z nowelizacją ustawy o transporcie drogowym z 17 listopada 2006 roku, badania wykonywano po uzyskaniu świadectwa kwalifikacji (ukończeniu szkolenia). W przytaczanej nowelizacji, w art. 3, wyznaczono harmonogram obowiązku uzyskania wpisu do prawa jazdy potwierdzającego kwalifikacje zawodowe (kod 95), uzależniając go od daty uzyskania uprawnień do kierowania. W tym samym artykule wyznaczono wymieniony termin wykonania badań (art. 3 ust. 3). Obecnie, ponieważ terminarz szkoleń już nie jest aktualny (po prostu się wyczerpał), również określenie terminu wykonania badań, ze względu na powiązanie go z podstawą, stracił ważność. Teraz w każdym przypadku (czy to kontynuacja, czy też pierwsze szkolenie) uzyskanie orzeczenia jest wymagane przed wydaniem świadectwa kwalifikacji (przed ukończeniem szkolenia okresowego) – art. 39j ust. 5 i 39k ust. 4. Dotyczy to zarówno kwalifikacji wstępnych, jak i szkoleń okresowych.

Bardzo popularne jest szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej przy użyciu komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia. System ten jest bardzo wygodny z punktu widzenia słuchaczy, gdyż mogą w sposób elastyczny dopasować sobie czas i tempo szkolenia. Ważny jest wybór właściwego programu, tak pod względem merytorycznym, jak i technicznym. Prostota obsługi, jak i interesująca treść może wpłynąć na poziom przyswojenia treści programowych. Dlatego warto zapoznać się z ofertą np. Europejskiego Kierowcy Zawodowego. Należy pamiętać, że specjalistyczny program ma wspomagać, ale nie zastępować szkolenia. Jedynie połączenie tych dwóch form da gwarancję należytego przygotowania kursantów do egzaminu. Nadzór wykładowcy jest niezbędny. Pomaga w opanowaniu najistotniejszych i bardziej skomplikowanych zagadnień, np. czasu pracy, warunków wykonywania przewozów drogowych itp. Bezsprzecznie jest to w dzisiejszych czasach nowoczesna i najbardziej elastyczna forma kształcenia kandydatów na kierowców zawodowych.

Przedstawiony materiał nie wyczerpuje wszystkich problemów związanych z organizacją szkoleń zawodowych. Mam nadzieję, że dzięki innym Kolegom uda się nam znaleźć optymalne rozwiązania, bez wchodzenia w konflikty z urzędami. Będzie to z pożytkiem dla naszego profesjonalizmu i dobra słuchaczy.

że zmian nie było?

podstawową kategorię B, lecz o szkoleniu w pełnym zakresie uprawnień do kierowania pojazdami, szkoleniu dla kierowców zawodowych, wysokospecjalistycznych kursach ADR, obsługi tachografu itp. To nie tylko koszty pojazdów i sprzętu, to również konieczność zaangażowania się w budowę infrastruktury: budynków, placów manewrowych, torów do jazdy w warunkach specjalnych. Niemałe środki finansowe potrzebne na realizację tych zadań na pewno nie pochodzą ze „skarpety". Przedsiębiorcy muszą sięgać po kredyty i pożyczki bankowe. Kolejne przesunięcia terminów wejścia w życie konkretnych przepisów, np. okresu próbnego i powiązanego z nim szkolenia, prowadzi do stanu, że najbardziej aktywni na rynku zostają przez władze postawieni w trudnej sytuacji ekonomicznej. Z jednej strony, mają infrastrukturę, której nie mogą w pełni wykorzystać – na pewno nie w zakresie, jaki zakładali w biznesplanie, a z drugiej – co miesiąc bank upomina się o spłatę raty kredytu. Z taką sytuacją mamy do czynienia nie pierwszy raz. Podobnie było z torami i symulatorami, gdzie kolejne zmiany w rozporządzeniach stawiały ich posiadaczy w trudnej sytuacji. Decyzje administracji nie uwzględniały skutków finansowych dla ośrodków. Z takimi sytuacjami mamy zresztą do czynienia średnio co 3-4 lata, gdy pojazdy egzaminacyjne w WORD-ach wymieniane są na coraz bardziej kosmiczne (czytaj: droższe).

Marek Górny

Każdy administrator danych, czyli osoba decydująca o celach ich przetwarzania, jak właściciel firmy, pracodawca, jest zobowiązany do identyfikacji posiadanych zbiorów danych oraz zgłoszenia ich do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych.

Fot. Archiwum prywatne

Przetwarzanie danych osobowych w przedsiębiorstwie

Joanna Arendarska, Specjalista ds. prawnych w kancelarii prawnej TransLawyers Widuch i Wspólnicy sp. k. www.translawyers.eu

W rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych (dalej: Ustawa) za dane osobowe uważa się wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowanej lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej. Najbardziej rozpoznawalnymi danymi osobowymi są informacje w postaci imienia, nazwiska, adresu zamieszkania, numeru telefonu pracownika, kontrahenta czy klienta. Nie zawsze rozpoznanie danych osobowych jest jednak takie łatwe. Sprawdź, czy wiesz, jakie dane osobowe przetwarzane są w Twojej firmie?

Dlaczego musisz zidentyfikować dane osobowe w swoim przedsiębiorstwie?

Każdy administrator danych, czyli osoba decydująca o celach ich przetwarzania, jak właściciel firmy, pracodawca, jest zobowiązany do identyfikacji posiadanych zbiorów danych oraz zgłoszenia ich do rejestracji Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych (dalej: GIODO). Zgłoszone zbiory wymagają aktualizacji zarówno wtedy, gdy pojawi się w przedsiębiorstwie nowy zbiór danych, jak i w sytuacji, gdy w już zgłoszonym zbiorze zmienią się informacje. Dla przykładu, zmiana informacji może dotyczyć tego, jakie dane osoby fizycznej są przetwarzane oraz w jaki sposób są zbierane.

Zgodnie z Ustawą, niezgłoszenie do rejestracji zbioru danych podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności, albo pozbawienia wolności do roku.

Zwolniony z obowiązku dokonania zgłoszenia zbiorów do GIODO jest ten administrator danych, który powołał w swoim przedsiębiorstwie specjalistę do ochrony danych osobowych, zwanego w Ustawie „administratorem bezpieczeństwa informacji". W dalszym ciągu jednak administrator jest zobowiązany do prowadzenia własnego rejestru, a zwolnienie dotyczy wyłącznie jego zgłoszenia.

Jak rozpoznać dane osobowe?

Informacjami umożliwiającymi identyfikację osoby fizycznej mogą być numery identyfikacyjne, choćby PESEL czy seria i numer dowodu osobistego, albo jeden lub kilka specyficznych czynników określających jej cechy fizyczne, fizjologiczne, umysłowe, ekonomiczne, kulturowe lub społeczne.

Nie dla każdego te same informacje będą stanowić dane osobowe, dlatego przy ustalaniu zbiorów warto kierować się kilkoma wskazówkami.

- Dane osobowe nie dotyczą tylko jednej grupy osób, zatem w firmie będą to najczęściej informacje o pracownikach, klientach, kontrahentach, jak również o dostawcach usług, gościach przebywających na terenie firmy, partnerach biznesowych.
- Danymi osobowymi są wszystkie informacje umożliwiające identyfikację osoby, w tym dane z dokumentów tożsamości, informacje o stanie zdrowia, wyniki egzaminów psychologicznych, wizerunek, charakterystyczna barwa głosu, pseudonim artystyczny.
- Danymi osobowymi są zarówno informacje zawarte w dokumentach papierowych, jak i wprowadzone do systemów informatycznych. Sposób ich przetwarzania nie ma żadnego znaczenia.
- Danymi osobowymi, prócz najczęściej używanych, jak imię, nazwisko, adres e-mail, numer telefonu kontaktowego czy adres zamieszkania, są również informacje o lokalizacji danych osobowych przetwarzanych przez systemy, jak GPS czy popularny w branży transportowej tachograf oraz nagrania z kamer wideo przetwarzające wizerunek, a niekiedy i głos.

EGZAMIN WEWNĘTRZNY

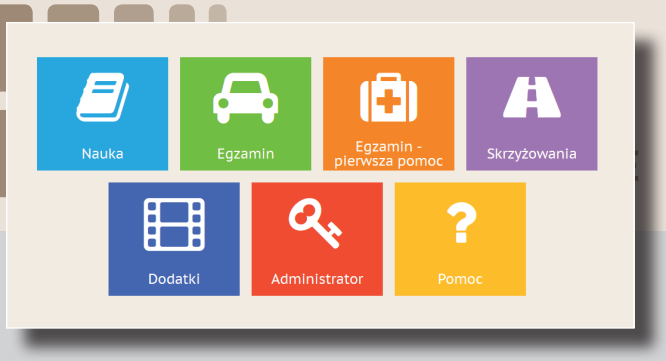
WSZYSTKIE PYTANIA na prawo jazdy, wszystkich kategorii

NAUKA dział dla kursantów, którzy chcą się uczyć

EGZAMIN zgodny z wymaganiami prawa

NOWY

Egzamin wewnętrzny OSK 2016



DODATKI... przepisy prawa i pierwsze zadanie egzaminacyjne

WIĘCEJ PYTAŃ poza egzaminacyjnymi 200 dotyczących skrzyżowań

ARCHWIZACJA postępów i wyników egzaminów

PRACA BEZ LOGOWANIA uczeń siada i poznaje pytania

www.grupaimage.eu, tel.: 22 811 01 99

Fot. Archiwum prywatne

Agresja niejedno ma imię

Z Andrzejem Markowskim, psychologiem transportu, rozmawia Bożenna Chlabicz

– Czy podziela Pan opinię, że polscy kierowcy są wyjątkowo źli – niesubordynowani, aroganccy, niezdyscyplinowani?

– Polscy kierowcy są emanacją naszej kultury. To nie różnice genetyczne decydują, kto się jak zachowuje za kierownicą samochodu, bo gdyby tak było, trzeba by przywrócić ustawy norymberskie. Raz, że nie da się tego zrobić; dwa – że byłaby to droga donikąd. To, co dzieje się na drogach, jest odbiciem kultury danego kraju. Po Europie Zachodniej jeździ się bezpieczniej niż u nas nie tylko dlatego, że są tam lepsze drogi. Głównym powodem jest fakt, że dla uczestników życia społecznego, a co za tym idzie – i ruchu drogowego – ważny jest system wartości, w którym decydujący jest szacunek dla drugiego człowieka, charakterystyczny dla kultury judeochrześcijańskiej, europejskiej, nieobecny w systemach autorytarnych, totalitarnych, których doświadczaliśmy przez kilkadziesiąt lat. Skutki takich doświadczeń odbijają się w naszym zachowaniu i to nie tylko w ruchu drogowym.

Rozpowszechniony jest pogląd, że zachowanie w ruchu drogowym jest modelowane przez nieuchronność i dotkliwość kary, represji. Gdyby to była prawda, w Europie najbezpieczniej czulibyśmy się na drogach w Rosji, gdzie nieuchronność i dotkliwość kary jest powszechna. Tymczasem drogi te są bardzo niebezpieczne.

Rozpowszechniony jest pogląd, że zachowanie w ruchu drogowym jest modelowane przez nieuchronność i dotkliwość kary, represji. Gdyby to była prawda, w Europie najbezpieczniej czulibyśmy się na drogach w Rosji, gdzie nieuchronność i dotkliwość kary jest powszechna. Tymczasem drogi te są bardzo niebezpieczne.

Zachowanie człowieka zależy więc od tego, jak dalece na nasze decyzje wpływa ta cienka, pokrywająca naturę powłoczka, którą nazywamy kulturą. Co jest ważne w ruchu drogowym? Mylący jest model, który mówi, że to jest to trójkąt: kierowca – pojazd – droga. Wynikałoby z tego, że lepiej wytresowany kierowca, bezpieczniejsze pojazdy i lepsze drogi, to w efekcie mniej wypadków. Tak się nie dzieje. Ruch drogowy jest ciągle odnawiającą się, ciągle nową relacją między uczestnikami. Fakt, że połowa pieszych w Europie ginie na naszych drogach, nie wynika z tego, że przejść dla pieszych jest za mało. Patologiczna jest relacja między kierowcą, który chce zdążyć przejechać przed pieszym na przejściu dla pieszych. Ta chęć rywalizacji jest cechą dominującą w naszym zachowaniu w ruchu drogowym, a to oznacza, że mamy niską samoocenę. Potwierdzają to wszystkie badania, w tym europejskie VINCI, które wykazało, że sami siebie oceniamy jako tandetnych i marnych kierowców. Gdzieś się musimy dowartościować. A gdzie najłatwiej? W ruchu drogowym.

– Tam jesteśmy panami. Jednak brak kultury, nieprzestrzeganie przepisów, to jeszcze nie jest agresja. A my, dodatkowo, jesteśmy agresywni.

– Bo agresja niejedno ma imię. Mamy z nią do czynienia nie tylko wtedy, gdy wyskakujemy z samochodu, by dać komuś po głowie, albo rozbić szybę. Z czego wynika agresja? Między innymi z bardzo zaburzonego poczucia własnej wartości. Kiedy się czegoś boimy, to wycofujemy się do mysiej nory, albo próbujemy pokazać, że też coś znaczymy. Mały piesek zawsze szczeka na wielkiego, bo się boi. My atakujemy z lęku, że nas nie zauważą, że zginiemy w relacjach z innymi ludźmi, ponieważ takie są nasze doświadczenia. 50 lat „przodującego" ustroju odcisnęło ślad. Ostatnie 25-lecie też nie były zbyt różowe w budowaniu poczucia własnej wartości. Raczej przekonywano nas, że jesteśmy gorsi, że musimy kogoś doganiać. Być może gospodarczo tak, ale to wcale nie znaczy, że pod innymi względami tak wiele nam brakuje. Jednak to wdrukowywanie w nas poczucia, że jesteśmy gorsi, przekłada się nie tylko na utrwalenie niskiej samooceny, ale rodzi też przemożną chęć pokazania, że przynajmniej ja jeden w tym nieudanym narodzie coś znaczę.

Jak mogę to zrobić? Narzucając innym swoją wolę. W różny sposób. Choćby jeżdżąc. Zawsze mnie dziwią panowie – bo u mężczyzn częściej to występuje – którzy muszą mieć indywidualne tablice rejestracyjne, z napisem typu „JERRY" i podwójne rury wydechowe,

i koniecznie z wizgiem opon ruszać ze skrzyżowania. Tak dowartościowuje się ktoś, kto popisuje się kasą, możliwościami finansowymi. Ten, którego nie stać, będzie się wciskał na trzeciego... Agresja, jak powiedziałem, niejedną ma formę i niejedno imię. Wszyscy ponosimy z jej powodu ogromne koszty.

– Spodziewam się, że o agresywnych kierowcach mógłby Pan mówić jeszcze długo. Jej przyczyny są ważne, ale ważniejsze wydaje się to, jak jej zapobiegać i z nią walczyć. Czy psycholog to wie?

– Często chcemy wyważać otwarte drzwi. Te drzwi są pootwierane, np. w systemie edukacji kierowców w Wielkiej Brytanii i w niektórych krajach skandynawskich. Wychowanie do ruchu drogowego, przyzwoicie prowadzona, pierwsza edukacja komunikacyjna na kursie prawa jazdy, za niezwykle istotną sprawę uznaje odpowiedzialność. Dobry kierowca musi być odpowiedzialny – nie tylko za siebie, ale i za tych, którzy go otaczają. System angielski nie polega na uczeniu przepisów ruchu drogowego, co każdy może znaleźć w internecie, czy techniki jazdy, wychodzenia z poślizgu i unikania go. Najważniejsze jest uświadomienie kandydatowi na kierowcę, że ruch drogowy to ciągłe przekazywanie sobie nawzajem informacji. Dobrze zorganizowany system edukacji kierowców przede wszystkim zwraca uwagę na to, co się dzieje między nami, uczestnikami ruchu drogowego. To ważne, aby podczas zajęć, w trakcie i po odbyciu jazdy, instruktor analizował sytuacje drogowe, zwracał uwagę kandydata na to, co się wokół niego dzieje. Wyjaśniał, dlaczego np. ktoś rusza z wizgiem opon ze skrzyżowania, dlaczego dwie panie, gdy na siebie spojrzą, od razu muszą odchylić lusterko i przejrzeć się w nim. Co się dzieje, skąd się biorą reakcje złości, agresji u innych kierowców? Dlaczego, jeśli mercedes wyprzedzi seicento, to nic się nie dzieje, ale jeśli seicento wyprzedzi mercedesa, to zaczyna się pościg?

W gruncie rzeczy podczas kursu nauki jazdy przed kandydatem na kierowcę ciągle stawiane jest lustro, w którym widzi siebie takim, jakim jest naprawdę, a nie swój życzeniowy obraz. Przeglądając się w lustrze, zaczynamy rozumieć nie tylko mechanizmy, które wpływają na nasze zachowanie w ruchu drogowym, ale i te, które modelują reakcje w innych sytuacjach życiowych. Można by powiedzieć: „Pokaż mi, jak jeździsz, a powiem ci, kim jesteś."

W gruncie rzeczy podczas kursu nauki jazdy przed kandydatem na kierowcę ciągle stawiane jest lustro, w którym widzi siebie takim, jakim jest naprawdę, a nie swój życzeniowy obraz. Przeglądając się w lustrze, zaczynamy rozumieć nie tylko mechanizmy, które wpływają na nasze zachowanie w ruchu drogowym, ale i te, które modelują reakcje w innych sytuacjach życiowych. Można by powiedzieć: „Pokaż mi, jak jeździsz, a powiem ci, kim jesteś."

– Nie ukrywam, że wolałabym usłyszeć, że kurs na prawo jazdy nie powinien być pierwszym, ale kolejnym etapem wychowania komunikacyjnego, po żłobku, przedszkolu, szkołach... Że wyraża Pan sprzeciw i dezaprobatę wobec tych, którzy nie chcieli i nie potrafili stworzyć w Polsce systemu edukacji komunikacyjnej.

– Ależ to oczywiste. Jest dużo działań pozornych, które dają poczucie, że wykonało się pracę. A systemu edukacji wciąż nie ma. Wymagałoby to jednak zmiany podejścia do szkolenia. Dziś nie zakłada on wskazywania tego, co jest najważniejsze, czyli szacunku do drugiego człowieka. Wszyscy się tego boją. Bo co to znaczy: szacunek? Podmiotowość. Jeżeli człowiek czuje się podmiotem, nie pozwoli sobie, by kierujący lub rządzący traktowali go przedmiotowo. Upodmiotowienie osoby, w stosunku do której stosujemy procesy edukacyjne, jest dla władzy niebezpieczne. Wygodne jest uprzedmiotowienie, jak w tej chwili. Kandydat na kierowcę staje się „czymś", co ma się nauczyć i przestrzegać przepisu. Jeśli nie przestrzega, „dostanie", za przeproszeniem, po pewnej części ciała i zostanie poddany nieuchronnej i dotkliwej karze. Ten sposób szkolenia nie modeluje naszego zachowania we właściwy sposób. Upodmiotowienie jest jednak na tyle niebezpieczne, że wolimy ten orwellowski system, a nie rzeczywistą edukację. Moim zdaniem, to nie jest przypadek, że przez tyle lat nie można doprosić się konsekwentnej edukacji dotyczącej ruchu drogowego.

– Czy potrafimy podpowiedzieć instruktorom, wykładowcom, egzaminatorom, a nawet policjantom, jak pracować z kandydatem na kierowcę, żeby było bezpieczniej na drogach?

– W szkołach nauki jazdy? Żeby ta praca przynosiła pozytywny efekt, szkolący musi mieć szacunek do siebie samego i nie okłamywać się. Trzeba sobie powiedzieć: „Ja – instruktor, ja – wykładowca, muszę spełnić pewne warunki. Określić, jaki jestem naprawdę i dlaczego zajmuję się szkoleniem innych." Bardzo często chodzi wyłącznie o „kasę", chociaż nie to jest najgorsze. Naprawdę źle jest wtedy, kiedy ja, instruktor, chcę siebie dowartościować w relacji z kursantem. W każdej innej sytuacji jestem maleńki, ale wobec ucznia, kursanta staję się najważniejszy. Bardzo często spotykam się z takimi ludźmi. Takie lustro przed instruktorem jest konieczne.

To po pierwsze. Po drugie – szkoleniowiec powinien mieć sensowny plan i wiedzieć, co chce osiągnąć z kandydatem X czy kandydatką Y. Proces edukacji musi być zindywidualizowany, co wymaga od instruktora ogromnej wiedzy o mechanizmach zachowania człowieka, czyli pewnej wiedzy psychologicznej. Część ludzi rodzi się z umiejętnością współpracy z innymi, ze zdolnością zrozumienia ich, ale to są wyjątki. Pozostali instruktorzy muszą włożyć bardzo wiele ciężkiej pracy, by działać w sposób efektywny, a nie tylko efektowny. Jeżeli tego nie zrobią, to nauczą tylko przepisów i umiejętności kręcenia „fajerą".

– Zmienia się sposób szkolenia i egzaminowania. Jak Pan ocenia już wprowadzone i nowe, planowane wymagania wobec kierowców? Możemy uznać, że te zmiany są zakończone, czy może, mając już pewne doświadczenia, powinniśmy zacząć poważnie nad nimi pracować?

Zobaczyć siebie prawdziwym, takim, jakim się jest, daje masę spokoju, komfortu. Dotyczy to również kierowców. Kiedy przestaniemy udawać, nagle okaże się, że można jechać zgodnie z przepisami.

– Powinniśmy zacząć pracować nad nimi. To nie może być działanie pozorne, a boję się, że dobre rozwiązania na tym się kończą. Np. niezwykle pożyteczne będą dodatkowe szkolenia w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy po uzyskaniu prawa jazdy. Im więcej okazji do korygowania przez młodych kierowców swojego zachowania w ruchu drogowym zafundujemy im, tym większa szansa, że wyciągną wnioski i będą zachowywać się bezpieczniej. Wzrost pewności siebie w ciągu pierwszych miesięcy prowadzenia samochodu jest gwałtowny. Po przejechaniu pierwszego tysiąca kilometrów większość jest przekonana, że pozjadała wszystkie rozumy i wszystko umie. To szkolenie jest szansą, by pokazać, że wcale tak nie jest. Boję się tylko, że to, co zostało zupełnie nieźle pomyślane, może zostać potraktowane jak tort, z którego każdy organizujący takie szkolenie będzie chciał przede wszystkim wyciąć dla siebie solidny finansowy kawałek, a nie skutecznie modelować zachowanie młodych kierowców. Chciałbym się mylić.

– Im dłużej Pana słucham, tym bardziej dochodzę do wniosku, że zanim podejmiemy jakiekolwiek działania, wszyscy powinniśmy trafić na „kozetkę" psychologa, bo nie nadajemy się do tego, by dobrze wypełnić swoją rolę – nie tylko kursanta czy kierującego pojazdem, ale też instruktora, wykładowcy, egzaminatora...

– Ależ nadajemy się. Tylko bardzo boimy się zobaczyć siebie takimi, jakimi jesteśmy. Dużo wygodniej widzieć siebie „życzeniowo". Z orderami na piersi, z aureolą nad głową. Tymczasem rzeczywistość jest inna i wcale nie taka okrutna. Jeżeli zobaczymy siebie bez tej galerii orderów i bez aureoli, to wcale nie znaczy, że jesteśmy gorsi od innych, że musimy się dowartościować. Zobaczyć siebie prawdziwym, takim, jakim się jest, daje masę spokoju, komfortu. Dotyczy to również kierowców. Kiedy przestaniemy udawać, nagle okaże się, że można jechać zgodnie z przepisami. Nawet wtedy, gdy kwestionujemy zasadność jakiegoś paragrafu czy ograniczenia prędkości. Ostatnio musiałem pojechać do Płocka i z powrotem. Zrobiłem eksperyment i poruszałem się dokładnie tak, jak mówią zasady. Można to zrobić. I to wcale nie jest obciążające nie tyko psychicznie, ale i czasowo.

– Odnoszę wrażenie, że właśnie rozpoczęliśmy taką zbiorową terapię. Mam nadzieję, że będziemy ją kontynuować w następnych wydaniach „Prawa Jazdy". Bo bez tego chyba nie będzie bezpieczniej na naszych drogach.

– Proszę zwrócić uwagę, że zarówno działania Państwa Fundacji, jak i wielu innych urzędów oraz organizacji, mają jednak wpływ na poziom bezpieczeństwa. O połowę mniejsza liczba zabitych, o ½ mniej rannych w wypadkach, nie wzięło się znikąd. To nie tylko lepsze drogi, ale efekt lepszego zrozumienia tego, co dzieje się wokół nas w ruchu drogowym.

– Chce Pan powiedzieć, że nasza świadomość faktycznie wzrosła?

– Tak, chociaż to niebezpieczne. Świadomość tego, jaki jestem w ruchu drogowym, jest niebezpieczna dla osób, które chcą nam zorganizować życie. Im większa świadomość w jakiejś jednej dziedzinie, tym większa świadomość tego, kim jestem i co mi się należy, czego mogę oczekiwać, czego mogę żądać od tych, którzy są wokół mnie. A to wcale nie jest tak dobrze widziane.

– Już uwierzyłam,
że zakończymy optymistycznie. A wyszło jak zawsze.
Dziękuję za rozmowę.

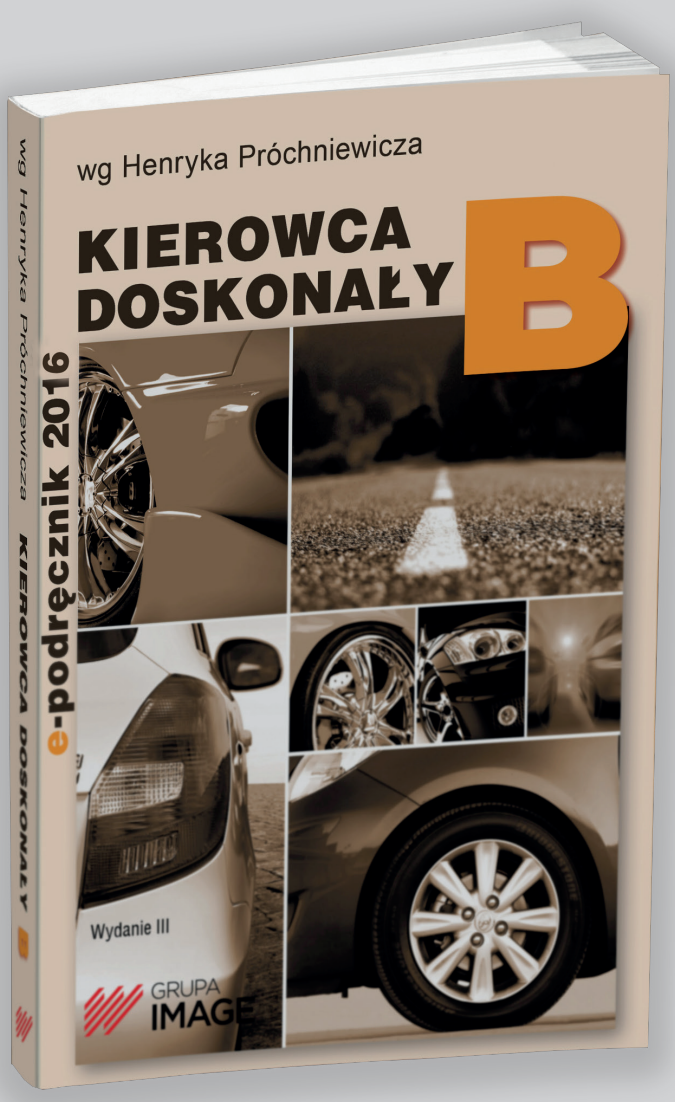
NAJLEPSZY NA RYNKU

podręcznik „Kierowca doskonały B”

ZGODNY z programem nauczania

AKTUALIZOWANY od 30 lat

KOMPLETNY rekomendowany przez środowisko



6 MILIONÓW OSÓB

uczyło się z książek Henryka Próchniewicza

www.grupaimage.eu, tel.: 22 811 01 99

Warto w kolejności chronologicznej i logicznej zapytać: co to są ,,kompetencje kierowców".

Administracja samorządowa a kompetencje kierowców

Tomasz Matuszewski, Starosta Gostyniński

Podając w koniecznym uproszczeniu, kompetencje kierowców składają się następujące elementy:

- indywidualne predyspozycje i zdolności
- umiejętność krytycznej analizy sytuacji drogowych
- decyzyjność zorientowana na optymalizację ryzyka
- kultura i respektowanie zasad współżycia społecznego
- imperatyw etyczny ukierunkowany na troskę o siebie i innych
- umiejętność sprawnego i swobodnego kierowania pojazdem
- znajomość zasad ruchu drogowego
- szczegółowe kwalifikacje wynikające z przygotowania do realizacji konkretnych zadań transportowych.

Źródłami tych elementów są:

- wartości nabyte i ukształtowane w środowisku rodzinnym i społecznym
- edukacja na wszystkich poziomach
- kwalifikacje uzyskiwane podczas kursów prowadzonych przez Ośrodki Szkolenia Kierowców, Ośrodki Szkolenia i Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy
- realny kształt egzaminów organizowanych przez odpowiednie instytucje
- działania organów kontroli ruchu drogowego
- nadzór nad kierującym – nieuchronność i adekwatność nakładanych kar i ograniczeń
- przekaz medialny.

W kilku z wymienionych elementów widać poważną możliwość wpływu starosty na kompetencje kierowców. Starosta ma możliwość kształtowania doboru oferty edukacyjnej jako organ prowadzący szkoły ponadgimnazjalne. W jego strukturach działają Powiatowe Centra Pomocy Rodzinie. Nadzoruje Ośrodki Szkolenia Kierowców oraz jest głównym dysponentem uprawnień kierujących pojazdami silnikowymi. Współpracuje z Komendantem Powiatowym Policji oraz prowadzi administracyjny nadzór nad kierującymi. Może powołać Powiatową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i permanentnie monitorować stan porządku i bezpieczeństwa. Jest wreszcie organem zarządzającym ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Bardziej efektywne niż dotychczas działania Starosty, mające wpływ na poziom kompetencji kierowców, można praktycznie wdrożyć ,,od ręki" przez:

- umożliwienie uczniom uzyskiwania prawa jazdy w szkole (szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami może odbywać się w formie zajęć szkolnych dla uczniów-słuchaczy, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności kierowania pojazdem silnikowym)
- efektywny i realny nadzór nad OSK przez kontrolę wymaganej dokumentacji, kontrolę prowadzonych zajęć, uczestnictwo w zajęciach (w szczególności praktycznych) oraz nadzór nad warsztatami doskonalenia zawodowego
- uzyskanie informacji o przyczynach wyników negatywnych egzaminów teoretycznych i praktycznych przez dostęp *online* do szerszych niż dotychczas analiz statystycznych; obecne statystyki zdawalności dostarczane przez WORD-y są praktycznie bezużyteczne z punktu widzenia możliwości wykorzystywania zawartych w nich informacji
- fizyczny udział w egzaminach wewnętrznych przeprowadzanych przez instruktorów
- powołanie Powiatowych Rad Bezpieczeństwa, w których będą istotnie reprezentowane środowiska szkoleniowe, egzaminatorskie, policyjne i oświatowe
- wspólna organizacja Powiatowych Dni Bezpieczeństwa
- coroczny konkurs na najbardziej kulturalnego kierowcę w powiecie
- organizacja corocznych Turniejów na szczeblu powiatowym ,,Najlepszy Instruktor – Najlepszy OSK"
- cykliczne spotkania – ,,Promocja dobrych praktyk".

Oceniając te możliwości, można śmiało skonkludować: szans jest wiele – potrzeba jedynie woli do ich realizacji.

reklama

Wiemy wszystko!

news.prawodrogowe.pl

W raporcie NIK wskazuje się, że szczególnym nadzorem należy objąć instruktorów nauki jazdy, by we właściwy sposób przeprowadzali egzaminy wewnętrzne i do egzaminu państwowego dopuszczali tylko kursantów, którzy zdobyli wymaganą wiedzę i umiejętności.

Fot. Archiwum prywatne

Kolej na…

Małgorzata Kaniewska, Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji

Wspólnym celem unijnej polityki bezpieczeństwa drogowego do 2020 roku jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych wypadków drogowych w stosunku do roku 2010. Dla Polski oznacza to nie więcej niż 2000 zabitych w 2020 roku.

W związku z tym w roku 2013 ogłoszono Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, którego celem jest zmniejszenie liczby ciężko rannych ofiar. Pierwszy krok wdrażania nie przyniósł spodziewanych rezultatów. W poszukiwaniu przyczyn tego stanu rzeczy wskazuje się na konieczność poprawienia jakości szkolenia kandydatów na kierowców. W ocenie NIK najważniejsza jest poprawa nadzoru starostów nad ośrodkami szkolenia kierowców. W tym celu sprawdzano rn.in.: warunki lokalowe, wyposażenie i place manewrowe ośrodków szkolenia, rzetelność szkoleń, kwalifikacje instruktorów i osób szkolących.

W raporcie NIK wskazuje się, że szczególnym nadzorem należy objąć instruktorów nauki jazdy, by we właściwy sposób przeprowadzali egzaminy wewnętrzne i do egzaminu państwowego dopuszczali tylko kursantów, którzy zdobyli wymaganą wiedzę i umiejętności. Na niewłaściwy poziom szkolenia wskazuje również wydawanie przez instruktorów zaświadczeń o ukończeniu kursu kandydatom, którzy nie odbyli zajęć w pełnym zakresie tematycznym. W szkoleniach uczestniczyły osoby, które nie złożyły przed rozpoczęciem kursu wymaganych dokumentów. Zdaniem NIK, to właśnie niski poziom przygotowania kursantów sprawia, żę muszą oni po kilka razy „podchodzić" do egzaminu państwowego.

W odpowiedzi na wyniki kontroli, minister właściwy dla spraw transportu uznaje jako niezbędne zwiększenie liczby godzin praktycznej nauki jazdy, w szczególności jazdy w ruchu drogowym poza placem manewrowym i poza obszarem zabudowanym. Minister właściwy dla spraw transportu zapowiedział podjęcie inicjatywy zmierzającej do zmiany przepisów prawa regulujących tę sferę działalności ośrodków szkolenia.

Ten ponury obraz zdiagnozowano m.in. na reprezentacji 21 starostw, w których przeprowadzono kontrolę. Można snuć rozważania, czy w pozostałych ponad 300 starostwach jest podobnie?

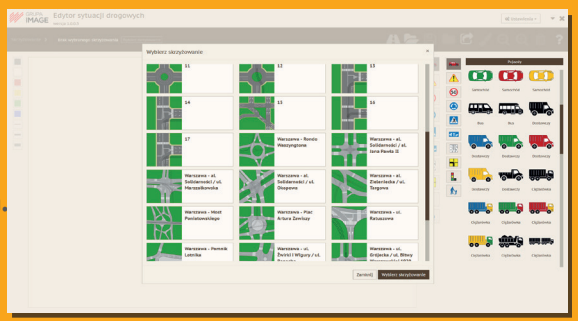
Na tak postawione pytanie z pewnością nie może być jednoznacznej odpowiedzi. Pewnym jednak jest fakt, że dobrze sprawowanemu nadzorowi zawsze sprzyja stan prawny wysokiej próby. Dobrze opracowane, spójne akty normatywne są niezbędnymi narzędziami do wykonywania zadań powierzonych poszczególnym podmiotom. W tym konkretnym przypadku zarówno ośrodki szkolenia kierowców, jak i starostowie, są beneficjentami narzędzi w postaci rozporządzeń, ustaw i aplikacji w systemach teleinformatycznych. Nie są one poddane ocenie w raporcie NIK, a szkoda, bowiem na tym gruncie od momentu ich narodzin nie brakuje krytyki, konieczności interpretacji, aż po wskazywanie fatalnych skutków obowiązujących rozwiązań.

To dobrze, że teraz kolej na środowisko szkolenia kandydatów na kierowców. Ważne jest jednak, aby dobre i spójne rozwiązania nie pozostały, jak zwykle, w fazie życzeń.

EDYTOR SYTUACJI DROGOWYCH

Narzędzie do prowadzenia wykładów multimedialnych

- Współpracuje z rzutnikami multimedialnymi
- Uruchom program
- Wybierz schemat skrzyżowania
- Nanieść auta, znaki, ludzi
- Dorysuj niezbędne linie i oznakowania



Program Edytor sytuacji drogowych, GRATIS w e-wykładach.
Pobierz w pełni funkcjonalne demo ze strony
www.skrzyzowania.grupaimage.eu lub kup w Grupie IMAGE.

Przygotujemy do realnej jazdy

Fot. Agata Szadkowska

Ze Zdzisławem Sasem, właścicielem Ośrodka Szkolenia Kierowców „Wałowa" w Siedlcach, budującym właśnie ODTJ dla kategorii A i B prawa jazdy rozmawia Jakub Szadkowski z portalu L-instruktor.pl

Skąd pomysł na realizację inwestycji w postaci budowy Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy?

Pomysł powstał w związku z nową ustawą o kierujących pojazdami, która nakłada na młodych kierowców obowiązek odbycia szkolenia w ODTJ. Dbamy o to, żeby szkolenie w naszym ośrodku było na wysokim poziomie i przynosiło dobre efekty. Motywacją do rozpoczęcia budowy był też fakt, że w naszym regionie nie ma podobnego obiektu. Posiadaliśmy odpowiednią infrastrukturę do realizacji tego celu i zależało nam na poprawie jakości szkolenia.

Inwestycja tego typu jest dość odważnym posunięciem. Zwłaszcza, że branża szkoleniowa nie od dziś boryka się z wieloma problemami...

Ośrodek „Wałowa" istnieje już ponad 20 lat, ma swoją renomę i chcemy, żeby wychodzili od nas możliwie najlepiej wyszkoleni kursanci. Plac poślizgowy ma pomagać w przygotowaniu się do realiów i niespodzianek czekających ich później w ruchu. Ale naszej działalności rzeczywiście towarzyszy wiele obaw. Najgorsze jest to, że nie wiemy, co nas czeka. Nie możemy – jako przedsiębiorcy – zbyt wiele zaplanować. Od dawna myśleliśmy o stworzeniu ośrodka doskonalenia jazdy. Decyzję w sprawie obowiązkowego szkolenia w tym zakresie wciąż odkładano, a my przez te lata robiliśmy wszystko, żeby zdążyć z otwarciem ODTJ na czas. Ostatni kwartał tego roku przyniósł jednak pogłoski, że to znowu może się nie udać.

Ale naszej działalności rzeczywiście towarzyszy wiele obaw. Najgorsze jest to, że nie wiemy, co nas czeka. Nie możemy – jako przedsiębiorcy – zbyt wiele zaplanować.

Dlatego zdecydował Pan wstrzymać prace nad finalizacją inwestycji?

Tak, spowolniliśmy prace nad ukończeniem budowy. Po co mamy teraz malować oznakowanie poziome placu? Potrzeba na to około tony farby. Przecież przez zimę wszystko popęka i wyrzucimy przez to niepotrzebnie kolejne pieniądze. Dlatego mówię: nie ma pewności i stabilności. Podjąłem ryzyko, mimo wszystko inwestuję, np. zakupiliśmy urządzenie do zrywania przyczepności, tzw. szarpak, który wkrótce zainstalujemy na placu. Nie jestem jednak do końca pewny, czy, albo kiedy się to będzie miało szansę zwrócić.

Jak widzi Pan rolę ODTJ-ów w procesie szkolenia? Czy uznaje Pan to za rzeczywistą szansę na poprawę stanu bezpieczeństwa na drogach przez wzrost umiejętności kandydatów?

Szkolenie w ODTJ uważam za dobre rozwiązanie. Jestem przekonany, że po takim szkoleniu każdy kursant zdobywa nowe doświadczenie i umiejętności przydatne w dalszym kierowaniu pojazdem. Takie szkolenie podnosi świadomość, rozwija wyobraźnię i pozwala szybciej zareagować w nieprzewidzianych sytuacjach. Dlatego – między innymi – niezależnie od tego, że zmiany odłożono, postanowiliśmy część szkolenia podstawowego z zakresu techniki kierowania samochodu oraz systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy prowadzić tutaj, w naszym ODTJ. Ludzie będą mogli dotknąć, zobaczyć – wszystko dla bezpieczeństwa i w trosce o poziom.

Podniósł pan cenę kursu?

Jeszcze nie. Choć od dawna słychać głosy, że cena kursu pójdzie w górę o około 300 złotych, bo dojdzie kilka elementów szkolenia i w ogóle będzie drogo. My jednak, na razie, nie rozważaliśmy, czy tę cenę kursu ewentualnie podnieść o te 50 czy 100 złotych, choć kursanci

mogą u nas liczyć naprawdę na wysoką jakość. Wszyscy nasi wykładowcy mają wyższe wykształcenie. Jest wśród nich także dwóch z uprawnieniami egzaminatora.

Odsunięcie w czasie wprowadzenia nowego systemu CEPiK jest w naszym przypadku jak najbardziej niekorzystne. Kolejna zmiana daty wprowadzenia okresu próbnego powoduje, że przez kolejne 4 lata moja inwestycja nie przyniesie żadnych zysków.

Większość Czytelników Portalu L-instruktor popiera odsunięcie w czasie wprowadzenia zmodernizowanego systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (tzw. CEPiK 2.0) i przepisów regulujących tzw. okres próbny – tak wynika z przeprowadzonej w portalu ankiety. Jaka jest Pana opinia na ten temat?

Odsunięcie w czasie wprowadzenia nowego systemu CEPiK jest w naszym przypadku jak najbardziej niekorzystne. Kolejna zmiana daty wprowadzenia okresu próbnego powoduje, że przez kolejne 4 lata moja inwestycja nie przyniesie żadnych zysków. Z drugiej strony rozumiemy, że wprowadzenie nieudolnego systemu CEPiK spowodowałoby paraliż wielu instytucji. Mamy jednak nadzieję, że jest to już ostateczne przesunięcie terminu wejścia w życie ustawy.

Wygląda na to, że udział w szkoleniach organizowanych w ODTJ nie będzie w najbliższym roku obowiązkowy – czy to nie jest zagrożenie dla płynności finansowej firmy?

Inwestycja miała przynosić korzyści nie tylko kursantom, ale i ośrodkowi – to jasne. W obecnej sytuacji ponosimy jedynie koszty utrzymania, bez perspektywy zwrotu nakładów. Taki stan rzeczy wpływa niezbyt korzystnie na płynność finansową.

Czy fakt, że istotna rola ODTJ-ów jest kolejny raz odsuwana na przyszłość, nie nadwyręża Pana zaufania do ustawodawcy?

Taka sytuacja – jak najbardziej – zniechęca mnie. Uważam, że ustawodawca wprowadzając tak duże i kosztowne zmiany, powinien wywiązać się z obowiązujących go terminów. Myślę, że szkoleniowcy i przedsiębiorcy będą rezygnować z realizacji inwestycji, które generują koszty bez perspektywy uzyskania przychodu.

Dziękuję za rozmowę.

Fot. Agata Szadkowska

Piszą i mówią u nas...

Może być tylko lepiej

Krzysztof Bandos, Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców

Ceny niskie mimo koniunktury

Krzysztof Szymański, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców

Nasze priorytety

Dariusz Marek Szczygielski, Dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Warszawie

Samych szczęśliwych wyjazdów i powrotów

Henryk Grabowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Suwałkach

„Złoty rok" dla branży i trochę dziegciu

Karol Kreft, skarbnik Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy

Nadzieje i obawy

Krzysztof Skałecki, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Pile

Liczę na istotne zmiany

Jan Szymczak, prezes Stowarzyszenia Instruktorów i Ośrodków Szkolenia Kierowców w Sieradzu, Sekretarz Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców

To był ciężki rok

Henryk Pantkowski, prezes Regionalnego Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców w Bydgoszczy

Miliony na BRD

Mirosław Oliferuk, sekretarz WR BRD na Podlasiu, Dyrektor WORD w Łomży, dziekan Korpusu Ambasadorów Fundacji

Wierzę, że nastąpi przełom

Andrzej Biszek, prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Lublinie

Wszyscy chcieli zdążyć przed zmianami

Bogdan Sarna, sekretarz Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Branża potrzebuje audytu

Maciej Wroński, Przewodniczący orgzaniacji pracodawców „Transport i logistyka Polska"

Podnoszenie kompetencji kadr

Zuzanna Wiśniewska, psycholog transportu

Zmiany w szkoleniu kierowców

Adam Goss, zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklub Polski

Problemy związane ze szkoleniem kierowców zawodowych
Czy to dobrze, że zmian nie było?
Marek Górny, metodyk szkolenia kierowców

Przetwarzanie danych osobowych w przedsiębiorstwie
Joanna Arendarska, Specjalista ds. prawnych w kancelarii prawnej TransLawyers Widuch i Wspólnicy sp. k.

Agresja niejedno ma imię

Andrzej Markowski, psycholog transportu

Administracja samorządowa a kompetencje kierowców

Tomasz Matuszewski, Starosta Gostyniński

Kolej na...

Małgorzata Kaniewska, Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji

Przygotujemy do realnej jazdy

Zdzisław Sas, właściciel Ośrodka Szkolenia Kierowców „Wałowa" w Siedlcach i ODTJ

oraz

- Wykaz WORD-ów
- Transport drogowy XXI wieku
- Jakie przepisy przesunięto na 2017 r.

E-LEARNING

www.prawojazdy.eu

OSK

- daje klientowi najlepszy produkt na rynku
- może kontrolować postępy kursantów
- ma możliwość stałego kontaktu z kursantami i wykładowcami
- jest na bieżąco ze zmianami w prawie

KURSANT

- sam wybiera miejsce i czas nauki
- ma dostęp do pytań egzaminacyjnych
- otrzymuje kompletne materiały

www.grupaimage.pl, tel.: 22 811 01 99

SYSTEM KIEROWCA DOSKONAŁY

TESTY

- animowane skrzyżowania
- nauka i próbny egzamin
- na wszystkie kategorie
- kompletna baza pytań
- wciąż aktualizowany

KSIĄŻKA

- 2 mln sprzedanych egzemplarzy
- najbardziej znany podręcznik
- kompletny zbiór wiedzy
- najczęściej polecany
- bezkonkurencyjny

- kompletna treść
- bieżące aktualizacje
- przenośny, niezawodny
- multimedialny program
- wspomaga wykładowcę

E-WYKŁADY

- darmowe bonusy
- elektroniczny kurs
- zgodny z przepisami prawa
- w dowolnym miejscu i czasie
- pełna kontrola nad szkoleniem

E-LEARNING

KOMPLETNY, NAJLEPSZY