andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze
defensive driving

ISSN 1507-7853
1/24 (2017)

Prawo Jazdy

Biuletyn Informacyjny Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

doskonalenie jazdy
eco-driving
edukacja komunikacyjna
egzamin na prawo jazdy
infrastruktura drogowa
instruktor
wykładowca
kampania społeczna
kandydat na kierowcę
kierowca zawodowy
kodeks drogowy
kontrola drogowa
kultura jazdy
kurs na prawo jazdy
logistyka
metodyka nauczania
młodzi kierowcy
nadzór nad szkoleniem
nauka jazdy
ograniczone zaufanie
ośrodek doskonalenia techniki jazdy
ośrodki szkolenia kierowców
pierwsza pomoc
plac manewrowy
policja
pierwsza pomoc przedmedyczna
praktyczna nauka jazdy
prawo jazdy
przepisy ruchu drogowego
przewoźnicy drogowi
psychologia transportu
punkty karne
reedukacja kierowców
ruch drogowy
sprawcy wypadków drogowych
standaryzacja
starostwo
stres
sytuacje drogowe
szczególna ostrożność s
technika kierowania pojazdem
testy na prawo jazdy
transport drogowy
ustawy
wychowanie komunikacyjne
wypadki drogowe
wyposażenie pojazdu
zagrożenia w ruchu drogo-

Dobre samopoczucie wielu niech popsują ciągle niezadowalające informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach.

Tomasz Matuszewski *(strona 1)*

Od lat czynniki ryzyka wypadkowego w Polsce są podobne, jak w innych krajach, chociaż, niestety, wyższe.

Andrzej Grzegorczyk *(strona 2)*

Każdy, kto chce bezpiecznie chodzić i jeździć po tym świecie, musi znać przynajmniej podstawowe zasady poruszania się. Bez tego lepiej w ogóle nie wychodzić z domu.

Krzysztof Bandos *(strona 4)*

Prawo, odpowiedzialność, sukces

Przed prawie rokiem, w czerwcu'2016, Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym zaprosiła przedstawicieli wielu ośrodków szkolenia kierowców na Kongres Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy. Rozmawialiśmy o jakości szkolenia, o bezpieczeństwie na drogach, o działalność OSK. Przedstawiliśmy wówczas Rzecznika Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy powołanego przez Fundację, ogłosiliśmy Deklarację Nieobojętności, wskazaliśmy potrzebę intensywnej pracy nad obowiązującym branżę prawem... Rozstaliśmy się w nadziei na rychłe zmiany i poprawę sytuacji.

Projekt Ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami mamy poznać lada dzień. Zaczną się konsultacje, wymiana opinii i poglądów, wreszcie walka sprzecznych interesów i oczekiwań. Zmiany nie zadowolą wszystkich zainteresowanych, ale jesteśmy głęboko przekonani, że lobbyści nie zepsują tego, co najważniejsze – nie zagubią podstawowych idei i celów kształcenia kierowców, nie zapomną o tym, że trzeba tworzyć system edukacji komunikacyjnej.

Kongres Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy'2017 odbędzie się 2 czerwca br. Myśl przewodnia, która będzie towarzyszyć temu spotkaniu, to: „Prawo, odpowiedzialność, sukces". Z pewnością mamy o czym rozmawiać. Każdy instruktor jest nie tylko nauczycielem, musi też wypełnić swoistą społeczną misję.

Bożenna Chlabicz, Redaktor Naczelna

Piszą u nas...

Kto nie zna i nie rozumie historii, skazany będzie na jej powtórne przeżycie...
Tomasz Matuszewski, Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy

Szkolenie kat. C+E
Kamil Pijanowski, Kierownik Akredytowanego Ośrodka Szkoleniowego „Litwiński"

Doceńmy rolę i pozycję społeczną
Andrzej Grzegorczyk, ekspert brd, wiceprezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

Instruktorzy nie gęsi
Bogdan Sarna, instruktor nauki jazdy, wykładowca, Szkoła Nauki Jazdy Sarbo w Warszawie

Zacznijmy od siebie...
Krzysztof Bandos, 34 lata w szkoleniu kierowców, właściciel OSK, instruktor nauki jazdy

Najważniejsze ogniwo prawa jazdy
Mariusz Sztal, egzaminator w WORD Warszawa

Szanujmy
Jan Szumiał, Prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Osobowość instruktora
mgr Anastazja Perek, psycholog transportu, instruktor OSK ASIMA, Świętochowa

Jaki system, takie bezpieczeństwo
Marek Górny, metodyk szkolenia kierowców

Mobilność niepełnosprawnych
Artur Paczkowski, PIMOT

Jasne i ciemne strony
Tomasz Tymiński, instruktor i wykładowca nauki jazdy, OSK WIDOK w Skierniewicach

Nowe zasady kontroli skarbowej
Małgorzata Głuszek-Stopczyk, Radca prawny, Wspólnik w Kancelarii Stopczyk & Wspólnicy

Jak powinno być
Mariusz Markowski, Prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy, instruktor i wykładowca Wejherowo

Godziwa cena za kurs
Jacek Maniecki, instruktor i właściciel, Nauka Jazdy Gocław, Warszawa

Wykuć, zdać, zapomnieć
Karol Kreft, wykładowca, instruktor, właściciel OSK „JANKAR" w Redzie

Dyskusja na Ratuszowej: Jaki instruktor? Jakie szkolenie?

Kto nie zna i nie rozumie historii, skazany będzie na jej powtórne przeżycie...

Tomasz Matuszewski, Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy

Mówią, że historia jest nauczycielką życia. Warto więc przypomnieć lub uświadomić sobie, co było wcześniej, aby właściwie odczytywać i rozumieć rzeczywistość, w której przyszło nam żyć i pracować. Szczególnie celowe jest dokonanie tego przy projektowaniu przyszłości i podejmowaniu decyzji, których konsekwencje dotyczą ważnych kwestii.

Krytyczni wobec siebie ludzie nie będą mieli problemów z uznaniem słuszności tezy, że podejmowania dobrych decyzji uczymy się, podejmując decyzje złe. Warunkiem sine qua non jest tu, oczywiście, wola obiektywnej refleksji nad ich skutkami.

Cóż więc warto sobie przypomnieć i co uświadomić?

Wydaje się, że nie tak dawno, bo niecałe trzydzieści lat temu, podziały środowiskowe były zdecydowanie mniejsze. Trzy istotne dla bezpieczeństwa ruchu drogowego grupy zawodowe – szkoleniowcy, egzaminatorzy i policjanci – potrafiły ze sobą efektywniej współpracować, spokojniej niż dziś rozmawiać, a na pewno nie zrzucały wzajemnie na siebie win za stan bezpieczeństwa. Być może przyczyną takiego stanu rzeczy był większy profesjonalizm środowiskowy, może realnie spokojniejsze czasy, a może po prostu liczba ówczesnych instruktorów, egzaminatorów i policjantów była mniejsza i z tego powodu łatwiej było o konsensus.

Prawo było na pewno mniej rozbudowane, a jego stosowanie bardziej nasycone zdrowym rozsądkiem, logiką i pierwszeństwem człowieka przed paragrafem.

Mniej też było ,,mędrkowania", które w ostatnich latach prawie zupełnie wyparło rzetelną dyskusję, w której ważniejsza jest jakość argumentów niż ilość wyimaginowanych hipotez. Mamy bowiem dziś taki klimat, w którym ilość zastępuje jakość.

Frustracje były zdecydowanie rzadsze. Pracowało się nie tylko dla ,,kasy", ale także dla satysfakcji i zadowolenia. Poczucie sukcesu i spełnienia częściej towarzyszyło naszym działaniom. Dziś albo nie potrafimy się realizować zawodowo, albo nasze potrzeby zbyt wyprzedziły możliwości.

Tyle historii

Pokuśmy się o próbę konkluzji. System ewidentnie ,,się rozjechał" i nie stało to się bez wydatnej pomocy osób, które zatraciły poczucie odpowiedzialności za powierzony obszar. Zabrakło wyobraźni pozwalającej przewidywać – często oczywiste – skutki wprowadzanych regulacji/deregulacji oraz podejmowanych decyzji opartych raczej na osobistej intuicji niż na rzetelnej diagnozie sytuacji. ,,Zdemokratyzowano" liderów, a autorytet fachowca zastąpił autorytet urzędu. Nie można też pominąć psucia atmosfery, w jakiej funkcjonuje branża, przez partykularną – plemienną – walkę o to, co jedynie dobre i korzystne dla określonej – często wąskiej – grupy osób lub instytucji.

Dobre samopoczucie wielu niech popsują ciągle niezadowalające informacje o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego na polskich drogach. Spychanie poza obszary świadomości ewidentnie niedostatecznej oceny działań – szkół, Policji, WORD, OSK, OS, ODTJ, ITD, SKP, drogowców, urzędników, polityków – wystawianej codziennie przez rzeczywistość ,,polskich dróg", nie poprawi sytuacji.

Tyle diagnozy

Jaką wypada zaproponować receptę? Proponuję multiśrodowiskową debatę nad koniecznością realnego przejścia z epoki amatorstwa do profesjonalizmu. Przysłowiowa ,,chęć szczera..." już nie wystarczy. Potrzeba autentycznego, a nie nominalnego zawodowstwa, jest wg mojej oceny, konieczna do szybkiego zaspokojenia. Epoka kolekcjonerów uprawnień, którzy w rzeczywistości pozostali na poziomie lekko pogłębionego dyletantyzmu, powinna przejść do historii.

Po dyskusji, która powinna przynieść określone rekomendacje, musi nastąpić wdrożenie i obowiązkowy monitoring/audyt wprowadzonych zmian. Bez tej ostatniej części będziemy ciągle powielać wcześniej popełniane błędy i słono za nie – często nieświadomie – płacić.

Zmiany też będą kosztować. Ale jak powiedzieli mądrzy ludzie: ,,Bezpieczeństwo kosztuje". Te koszty – czasem także niematerialne – warto jednak ponieść. ■

Doceńmy rolę i pozycję społeczną

Andrzej Grzegorczyk, ekspert brd, wiceprezes Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym

1. Wymagania

Wymagania formalne i zakres niezbędnej tematyki szkolenia na kursach dla instruktorów i wykładowców zawarte są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców [1]. Ich umiejętności i sposób wykorzystania wiedzy przy szkoleniu kierowców zawierają materiały pomocnicze z zajęć psychologicznych [9] oraz kodeks etyczny „Instruktor nauki jazdy OliW" Instytutu Transportu Samochodowego [8]. Ten ostatni dokument definiuje 3 cele szkolenia:

- poznawczy – przepisy i zasady ruchu, budowa pojazdów, udzielanie pierwszej pomocy
- kształcący – uzyskanie umiejętności do bezpiecznego poruszania się pojazdem po drogach, jego budowy, obsługi oraz właściwości motorycznych
- wychowawczy – przekazanie kandydatom wiedzy i umiejętności niezbędnych do bezpiecznego poruszania się po drogach.

2. Oczekiwania zlecających szkolenia

Przygotowanie kierowców nie tylko do sprawnego wykonywania zadań, znajomości przepisów ruchu drogowego, prawa związanego z tym ruchem (w zależności od jego kategorii) krajowego i międzynarodowego, znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu, manewrów, ale przede wszystkim odpowiedzialnego zachowania w ruchu drogowym. Do realizacji celu, oprócz wiedzy, potrzebne są specyficzne kompetencje i kwalifikacje instruktorów, ułatwiające czynności nauczania, a więc:

- kompetencje specjalistyczne w zakresie znajomości prawa drogowego, stosowania odpowiednich technik, wybór celów nauczania, wiedza o uzależnieniach i nawykach, a także psychologia ruchu drogowego
- kompetencje dydaktyczne
- kompetencje i kwalifikacje psychologiczne
- umiejętności i obowiązek stałego podnoszenia wiedzy oraz praktyki przydatnej w procesie nauczania.

Dlatego szczególną uwagę instruktorzy powinni przykładać do rozwinięcia umiejętności radzenia sobie kierowcy w realnych warunkach ruchu drogowego.

3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Rozwój motoryzacji spowodował jeden z największych paradoksów współczesnego świata: samochód, uważany za bardzo ważny instrument postępu technicznego i mobilności człowieka, stał się zarazem jedną z głównych przyczyn zagrożenia jego zdrowia i życia. Szczególnie dotyczy to ludzi młodych w wieku 18-25 lat, wśród których wypadki drogowe są już dzisiaj główną przyczyną śmierci i kalectwa. Wypadki rozproszone są w czasie i przestrzeni, a zatem nie wywierają na społeczeństwie i jego władzach takiego wrażenia, jak np. katastrofy zbiorowe, które pochłaniają znacznie mniej ofiar, ale stanowią znakomitą kanwę do krótkotrwałego, powszechnego zainteresowania przedstawicieli środków masowego przekazu i władz. Stąd też brak świadomości o skutkach zagrożenia na drogach odsuwa działania związane z poprawą bezpieczeństwa na dalszy plan.

Programy naprawcze, rządowe i regionalne, realizowane są fragmentarycznie, a w przestrzeni publicznej dominuje przekonanie, że mnie (nam) wypadek drogowy na pewno się nie wydarzy. A koszty wypadków drogowych, według szczegółowych analiz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, wynoszą w Polsce prawie 49 mld zł rocznie, w tym koszty wypadków – 34,2 mld, a koszty kolizji – 14.9 mld. Na koszty te składają się odszkodowania, straty dotyczące gospodarki kraju, utrata części PKB oraz koszty operacyjne i administracyjne. Do tego dochodzą straty społeczne bezpośrednie i pośrednie, przede wszystkim koszty cierpienia i wykluczenia społecznego.

O ile w Polsce liczba ofiar na 1 milion mieszkańców plasuje nas na 4 miejscu od końca wśród krajów europejskich, to niestety przodujemy niechlubnie w liczbie ofiar wśród niechronionych użytkowników dróg (piesi, rowerzyści, motorowerzyści), których ginie ok. 45% ogólnej liczby zabitych. Według danych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) w ostatnim roku w wyniku wypadków drogowych na świecie zginęło ponad 1,3 mln osób, a ponad 50 mln zostało rannych. Od lat czynniki ryzyka wypadkowego w Polsce są podobne, jak w innych krajach, chociaż, niestety, wyższe. Należą do nich: nadmierna, niedostosowana do warunków prędkość, nieustępowanie pierwszeństwa przejazdu, zagrożenie pieszych, niedoświadczeni młodzi kierowcy, ich agresywne zachowanie, jazda pod wpływek alkoholu, a ostatnio nasilają się czyn-

niki rozpraszające uwagę kierowcy, jak rozmawianie przez telefon i pisanie smsów. W zbyt małym stopniu zapinamy pasy oraz korzystamy z urządzeń zabezpieczających, jak foteliki dla dzieci czy kaski. W zakresie egzekwowania przepisów nadal, niestety, wśród użytkowników brakuje przekonania o nieuchronności kary za wykroczenia w ruchu drogowym.

4. Dlaczego rola instruktorów/wykładowców jest tak ważna

Problem młodych kierowców jest dość złożony i wiąże się z brakiem ich wiedzy i doświadczenia, z jednej strony i skłonnością do ryzyka, z drugiej. Szkolenie kierowców powinno być więc traktowane jako spójny system działań edukacyjnych przygotowujących do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu. Powinniśmy więc wyraźnie określić różnice między przekazywaniem przez instruktorów wiedzy o przepisach i ich stosowaniu, czy znajomości budowy pojazdu od kształtowania bezpiecznego zachowania.

Pozytywne rezultaty zmniejszające wypadkowość wśród młodych kierowców dają: szkolenie w systemie jazd z osobą towarzyszącą, prawo jazdy na próbę oraz doszkalanie po uzyskaniu prawa jazdy. Pomocne są kampanie medialne i działalność instytucji pozarządowych. W procesie szkolenia kierowców często pierwszym i bardzo ważnym kontaktem jest instruktor, którego misją jest wpojenie i ugruntowanie zasad bezpiecznego uczestnictwa i pozytywnego zachowania w ruchu drogowym. Jego rolą jest pomoc w lepszym zrozumieniu siebie i innych, zgodnie z zasadą „myśl i przewiduj – nie jesteś sam na drodze". Ułatwieniem w realizacji zadań szkoleniowych może być zastosowanie trylogii edukacji, która zakłada 3 cele:

- jak zmienić człowieka, czyli rozszerzyć jego kompetencje (wiedzę) w określonej dziedzinie
- jak zrealizować cel przez wybór narzędzi (zakres metody, kompetencje realizacyjne)
- jaką przyjąć sprawdzoną koncepcję, biorąc pod uwagę funkcjonowanie człowieka, jego zachowanie i jaką wybrać metodę zmian.

Ważnym zadaniem instruktora jest uświadamianie kursantom, że agresywne zachowanie na drodze, spowodowane przez własne emocje, pośpiech czy rozpraszanie uwagi, może być czynnikiem sprawczym niebezpiecznego zachowania kierującego. Dochodzą do tego skutki nieuwagi, roztargnienia, nadmierna prędkość, zbyt małe odstępy między pojazdami i ryzykowne manewry. Powtórzę jeszcze raz, że wyjaśnianie wpływu tych elementów na zagrożenie bezpieczeństwa jest bardzo ważnym celem edukacyjnym.

To prawda, że oczekiwania ciągłego doskonalenia i aktualizowania wiedzy instruktorów oraz ich implementacji w trakcie szkoleń są bardzo wysokie, ale pozwolą one na właściwy poziom wyedukowania kierowców. Pozwoli to również na zmianę nienajlepszej opinii o procedurze szkolenia i egzaminowania, według której wystarczy „wykuć" testy, nauczyć się podstawowych manewrów i uzyskać prawo jazdy bez konieczności znajomości zasad bezpiecznego współuczestnictwa w ruchu drogowym. Musimy zdać sobie sprawę, że dobrze wyedukowany młody kierowca to mniej wypadków i ofiar na drogach, a także zmniejszenie ogromnych kosztów rzeczowych i społecznych, jakie towarzyszą coraz większej mobilności naszego społeczeństwa.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz.280 i 1584) w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców.
- Ustawa o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 155 z późniejszymi zmianami ogłodzonymi w Dz. U. z 2015 r. poz. 541, 1045, 1273, 1327, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 27).
- Bezpieczny Transport – opracowanie United Nation Global Compact – Program Bezpieczny Transport 2014-2020.
- „Niebezpieczeństwo ruchu drogowego – mity i rzeczywistość", opracowanie prof. Ryszarda Krystka dla GRSP, Gdańsk 2003 rok.
- Wypadki drogowe w Polsce 2012 r., opracowanie Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji z 2013 roku.
- Kodeks Drogowy – Ustawa prawo o ruchu drogowym – stan prawny z 10 lutego 2017 r., Wydawnictwo Grupa Image Sp. z o.o.
- „Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy OliW" – Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.
- Opracowanie „Instruktorzy – sylwetka psychologiczna a efektywność działania" – materiały do szkolenia instruktorów i wykładowców kursów nauki jazdy – Andrzej Markowski.
- Narodowy Program Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2012-2020 – opracowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (wcześniej Krajowy Program Poprawy BRD – Gambit 2000-2010 i 2011-2013).
- Dekada działań ONZ na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011-2020 podpisana przez Ban Ki-moon'a Sekretarza Generalnego ONZ.

reklama

Jeszcze więcej informacji...

Prawo Drogowe News

Zacznijmy od siebie

Krzysztof Bandos, 34 lata w szkoleniu kierowców, właściciel OSK, ale przede wszystkim instruktor nauki jazdy

Uwag Raportu NIK z 2014 r., który dotyczy szkolenia kandydatów na kierowców, większość z nas nie bierze do siebie uważając, że nas to nie dotyczy. Warto się jednak nad nimi pochylić i poważnie przeanalizować, wyciągnąć wnioski, spróbować to poprawić.

Ustawa o kierujących pojazdami, która rodziła się w bólach przez kilka lat, nowelizowana kilkanaście razy, nie jest aktem prawnym, którego nadrzędnym celem byłaby poprawa, przez szkolenie i egzaminowanie, bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju, a tak być powinno. Wiele zapisów w niej zawartych ma niewielki, bądź zerowy wpływ na bezpieczeństwo. Są zapisy, które wręcz odwrotnie - mogą wpływać na pogorszenie tego bezpieczeństwa. Pewnych zapisów w ogóle brakuje, a powinny się pojawić.

1. Wychowanie komunikacyjne:

- marginalna realizacja treści wychowania komunikacyjnego, znikoma ilość zajęć - kosztem godzin wychowania komunikacyjnego realizowane są inne zadania
- niski poziom wyposażenia jednostek szkolnych w pomoce edukacyjne o tematyce wychowania komunikacyjnego.

Czy w szkolnych programach nauczania powinien pojawić się przedmiot wychowanie komunikacyjne? Odpowiadam krótko: tak. Nie mam żadnych co do tego wątpliwości, a argumenty przeciwników takiego rozwiązania uważam za wyjątkowo nietrafione. W szkołach, oprócz tradycyjnych przedmiotów, jak matematyka, geografia, chemia, przyroda itd., co jakiś czas pojawiają się nowe, które wymusza życie. Tak jest na przykład z informatyką, o której jeszcze 20 lat temu nikt nie słyszał, a dzisiaj należy do kanonu. Stało się tak dlatego, że komputeryzacja i cyfryzacja okazały się czymś powszechnym i obowiązkowym w naszym życiu. Można zadać pytanie, czy motoryzacja nie funkcjonuje na podobnych zasadach? Jak najbardziej tak. Nie sposób sobie wyobrazić życia bez dróg i samochodów różnej wielkości. A skoro jest ich tak wiele, to i obwarowań dotyczących ich użytkowania musi być wiele, żeby ludzie mogli z nich w pełni korzystać i nie pozabijali się nawzajem.

W odróżnieniu od prawie wszystkich innych przedmiotów – no, może z wyjątkiem przysposobienia obronnego – wychowanie komunikacyjne dotyczy tematów, które bezpośrednio dotykają zdrowia i życia. Każdy, kto chce bezpiecznie chodzić i jeździć po tym świecie, musi znać przynajmniej podstawowe zasady poruszania się. Bez tego lepiej w ogóle nie wychodzić z domu. Skoro więc ta tematyka jest aż tak ważna, że zależy od niej zdrowie i życie, dlaczego nie ma jej w szkołach? Skąd przekonanie, że młody człowiek wystarczającą wiedzę wyniesie z domu rodzinnego, poskłada ją ze strzępów przekazywanych podczas różnych przedmiotów oraz wyćwiczy na kursach?

2. Kurs rozszerzony – jazda z osobą towarzyszącą:

Pomysł ten pojawił się już dużo wcześniej w projekcie Ustawy, która nigdy nie weszła w życie, bodajże 15 lat temu. Osoba w wieku 17 lat kończy kurs podstawowy w OSK, zdaje egzamin wewnętrzny i przez rok doskonali swoje umiejętności, oczywiście, spełniając pewne warunki, pod opieką rodziców lub opiekunów prawnych. Po osiągnięciu 18 lat przystępuje do egzaminu państwowego. Forma takiego szkolenia z powodzeniem stosowana jest w niektórych krajach UE.

3. Kursy uzupełniające:

Osoby podlegające kontrolnemu sprawdzeniu umiejętności (po zatrzymaniu prawa jazdy po przekroczeniu dopuszczalnego limitu punktów karnych...), osoby posiadające prawo jazdy, które z różnych powodów nie jeździły przez krótszy lub dłuższy czas, powinny mieć możliwość w pełni oficjalnie korzystać z kursów uzupełniających w Ośrodkach Szkolenia Kierowców.

4. Podział OSK na „Super" - art. 31 i „nie Super" - art. 28:

Wszystkie OSK powinny spełniać precyzyjnie określone w Ustawie warunki prowadzenia szkolenia w zakresie posiadanych uprawnień. Dzielenie OSK na „lepsze", które mogą więcej i „gorsze", które nie wszystko mogą, nigdy nie

RAPORT NIK
(wybrane cytaty)

KIN-4101-04-00/2014, Nr ewid. 149/2015/P/14/033/KIN

„Szkolenie i zdanie egzaminu nadal nie przyucza do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, a zwłaszcza radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach (szczególnie szybkiego ruchu).

Niedoświadczeni kierowcy stanowią zagrożenie nie tylko dla siebie, lecz także dla innych uczestników ruchu drogowego. Chociaż uzyskanie prawa jazdy w Polsce jest wciąż znacznie trudniejsze niż w pozostałych krajach UE, rygoryzm egzaminów nie przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa na naszych drogach.

Młodzi kierowcy są w Polsce sprawcami co piątego wypadku drogowego."

☙

„O nieskuteczności polskiego systemu nadawania uprawnień do kierowania pojazdami świadczą główne przyczyny wypadków powodowanych przez młodych wiekiem (do 24 lat) i stażem (do 2 lat) kierowców: nadmierna prędkość, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowania wobec pieszego.

Według opublikowanego w marcu 2015 r. Raportu o stanie bezpieczeństwa na drogach UE w Polsce liczba zgonów w wypadkach drogowych na jeden milion mieszkańców w grupie wiekowej 18–24 lata jest ponadtrzykrotnie wyższa niż w pozostałych krajach UE, a Polska (po Chorwacji) zajmuje czołowe miejsce z najwyższym wskaźnikiem zabitych."

☙

„Zdawalność egzaminów na prawo jazdy jest w Polsce niska, przeciętnie wynosi niewiele ponad połowę zdawalności w innych państwach, takich jak Wielka Brytania, Irlandia, Szwecja, Niemcy – Raport Forum Obywatelskiego Rozwoju – analiza FOR 15/2013 z dn. 23.10.2013 r."

☙

„Wskutek stwierdzonych zaniechań, w OSK byli zatrudnieni instruktorzy, którzy nie dopełnili podstawowych obowiązków, głównie związanych z potwierdzeniem spełnienia przez nich wymagań dotyczących stanu zdrowia oraz odbyciem obowiązkowych okresowych warsztatów doskonalenia zawodowego.

Nadzór starostów nad działalnością ośrodków szkolenia kierowców (OSK) był nierzetelny i nieskuteczny.

Nie przeprowadzały dodatkowych kontroli doraźnych w celu ustalenia przyczyn niskiej zdawalności osób szkolonych przez wybranych instruktorów, a także nie podejmowały prób wyjaśnienia przyczyn znacznych rozbieżności wskaźników zdawalności osób szkolonych przez poszczególne OSK.

Większość (80%) skontrolowanych starostw nie podejmowała kontroli wykonywania praktycznej nauki jazdy prowadzonej poza OSK.

W 90% skontrolowanych starostw stwierdzono nieprawidłowości w zakresie kontroli prawidłowości przeprowadzania przez OSK egzaminów wewnętrznych."

☙

„Szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców w obecnym kształcie organizacyjnym nie przygotowuje do bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych. Wyniki kontroli wskazują, że na niezadowalający poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce wpływa m.in. nieskuteczny system szkolenia kierowców.

Biorąc pod uwagę ustalenia kontroli, zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, konieczne jest dokonanie przeglądu systemu szkolenia i egzaminowania, w szczególności pod względem liczby ośrodków szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców oraz jakości świadczonych przez ośrodki usług.

Ze względu na wagę i znaczenie nieprawidłowości ujawnionych w działalności poszczególnych jednostek, konieczne jest również – w świetle ustaleń kontroli – podjęcie rozwiązań systemowych."

☙

Baza szkoleniowa

Po znaczącym spadku na początku 2013 r. liczby chętnych do przystąpienia do egzaminu, zainteresowanie odbyciem szkolenia w OSK w ostatnich latach wzrastało.

W 2013 r. wygenerowano 468 668 PKK, w 2014 r. 692 773, a w 2015 r 810 331 Profili.

Według stanu na ten dzień było zarejestrowanych 9443 OSK, jednak faktycznie szkolenie prowadziło 6937 ośrodków. Podobnie, wszystkich instruktorów było 45 174, przy czym tylko 27 144 (60,1%) prowadziło szkolenia. Kadrę szkoleniową uzupełniało 639 wykładowców (aktywnych było 506).

W ciągu ostatnich czterech lat potencjał szkoleniowy w Polsce zmniejszył się o ok. 20% – w połowie 2011 r. szkolenie prowadziło ok. 8 600 OSK."

☙

„1. Podstawowymi przyczynami niedostatecznego przygotowania do egzaminu, według respondentów, był brak umiejętności dydaktycznych u instruktorów i wykładowców (tak stwierdziło 63,3% ankietowanych).

2. Połowa udzielających odpowiedzi wymieniła jako przyczynę rozpoczynanie zajęć praktycznych z opóźnieniem lub ich skracanie (49,9%).

3. Jako kolejne przyczyny wymieniano: prowadzenie szkolenia nie na placu manewrowym z trwale wyznaczonymi odpowiednimi stanowiskami umożliwiającymi wykonanie każdego z zadań egzaminacyjnych (23,9%).

4. Zły stan techniczny pojazdów szkoleniowych (23,5%).

5. Szkolenie na placu, po którym mogły się poruszać pojazdy inne niż szkoleniowe (22,3%).

6. Nienabycie podczas szkolenia w OSK umiejętności udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych (28%).

7. Blisko co piąta osoba (18,9%) spotkała się z niekulturalnym zachowaniem instruktora."

Raport NIK (72 strony) pokazuje też nieskuteczność w innych obszarach polskiego systemu nadawania uprawnień do kierowania pojazdami, tj. egzaminowaniu czy też w obszarze nadzoru zarówno nad szkoleniem, jak też egzaminowaniem.

Wg stanu na dzień 31.12.2015 r. w Polsce funkcjonowało łącznie 5977 OSK. Do ewidencji było wpisanych 25 800 instruktorów nauki jazdy.

powinno mieć miejsca. Standardy dla OSK (sala wykładowa, biuro, plac manewrowy, pojazdy szkoleniowe), czyli infrastruktura odpowiednia do zakresu prowadzonego szkolenia, winna być używana wyłącznie dla potrzeb tego przedsiębiorcy. Szukanie oszczędności przez niektórych właścicieli OSK (najem, wynajem, użyczenie, współużytkowanie...) doprowadza do nierówności kosztów między przedsiębiorcami prowadzącymi OSK, a w dalszej kolejności do słabej jakości tego szkolenia, przy jednocześnie zaniżonej cenie za szkolenie.

Bardzo ważna jest infrastruktura OSK. Biuro to wizytówka szkoły. Biuro w nowoczesnym ośrodku powinno być skomputeryzowane i służyć wygodzie kursanta. Często biuro szkoły znajduje się w samochodzie właściciela szkoły lub w prywatnym mieszkaniu. Sala wykładowa powinna mieć odpowiednią wielkość oraz być wyposażona we wszystkie pomoce dydaktyczne niezbędne do realizacji całości programu nauczania - wynajęta na dwie czy trzy godziny klasa w szkole podstawowej, raz w tygodniu, nie spełnia tych warunków. Na placu manewrowym powinno być wzniesienie umożliwiające ruszanie pod górę, trwale wyznaczone stanowiska, ustawione słupki (instruktor nie musi ich ustawiać tracąc przy tym cenny czas kursanta), oświetlenie wystarczające na tyle, aby można było wykonywać ćwiczenia wieczorem. „Plac manewrowy", a właściwie tylko namalowane linie (pachołki i tyczki w bagażniku samochodu szkoleniowego) na parkingu, nie daje właściwego komfortu osobie uczącej.

5. E-learning oraz możliwość przystąpienia do egzaminu teoretycznego bez odbycia szkolenia na kursie:

Czy rzeczywiście e-learning oznacza większą skuteczność w nauczaniu? Niekoniecznie. Owszem, metoda ta ma wiele zalet. Można nawet powiedzieć, że pewien wydźwięk rewolucyjny. Jednak warto zadać sobie następujące pytanie: czy każda rewolucja przynosi pozytywne owoce? Doświadczeni pedagodzy-wykładowcy na kursach na prawo jazdy z pewnością potwierdzą, że bezpośredni kontakt nauczyciela z uczniem pozwalał i nadal pozwala zintensyfikować proces nauczania. Kontakt taki w przypadku szkolenia na kursach kandydatów na kierowców umożliwia zwrócenie uwagi wykładowcy na: najistotniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym oraz ukształtowanie dobrych nawyków podczas jazdy samochodem. Żywe słowo, emocje, ekspresja wypowiedzi mają nieocenioną siłę w kształtowaniu określonych postaw. Niewątpliwie, komputer i internet są narzędziami bardzo pomocnymi w pracy dydaktycznej, ale nie mogą zastępować właściwego nauczania, mogą i powinny za to to nauczanie wspierać. W podstawowej kat. B bezwzględny obowiązek szkolenia programowego na kursie powinien być przywrócony.

6. Instruktor nauki jazdy:

Standardem w krajach EU jest dla instruktora nauki jazdy (podstawowej kat. B) posiadanie odpowiedniego wykształcenia - minimum średnie, w niektórych krajach nawet wyższe. Odpowiedni wiek to 23-24 lata, posiadanie prawa jazdy od minimum 5 lat. Instruktor to autorytet, wzór do naśladowania, dlatego też w niektórych krajach jest traktowany bardziej rygorystycznie w przypadku łamania przepisów ruchu drogowego niż przeciętni kierowcy, nawet do utraty licencji włącznie. Warsztaty doskonalenia zawodowego w obecnym wydaniu to chybiony pomysł. Nie ulega wątpliwości, że instruktor nauki jazdy powinien się doskonalić zawodowo. Są w UE kraje, w których takie warsztaty kończą się egzaminami. Dlatego trzeba zadać sobie następujące pytania: kto powinien je przeprowadzać? OSK, sdw czy może instytucja niezależna? Jaki powinien być program? Mieć obecny kształt czy należy go zmienić? Warsztaty - co roku czy może co 2 lata ? Ile powinny one kosztować?

7. Kontrola OSK:

Czy kontrola musi być przeprowadzana co roku? Do OSK, na który nie ma żadnych skarg, w którym nie ma drastycznego spadku jakości świadczonych usług, a zdawalność jest na zadawalającym poziomie, być może kontrolerzy powinni przechodzić co 2, a może co 3 lata. W ośrodkach, na które skargi wpływają lub zdawalność jest na rażąco niskim poziomie, kontrole winny być doraźne i częste, niezależnie od terminów określonych w Ustawie. Kolejne pytanie: czy obecna, czysto formalna kontrola, gdy w niektórych starostwach formalizm dochodzi do skrajności, a centymetry decydują o zamknięciu OSK, powinna być utrzymana? Uważam, że nadzór jest bezwzględnie konieczny, ale nie przesadnie formalny. Rezygnując z jego części, należy wprowadzić kontrolę merytoryczną.

8. Kat. AM (najbardziej niebezpieczna w szkoleniu i bardzo kosztowna kategoria prawa jazdy):

Do 2012 roku, przed wejściem w życie Ustawy o kierujących pojazdami, WORD-y, we współpracy z Policją, przeprowadzały tysiące egzaminów na kartę motorowerową. Pojedynczy WORD średniej wielkości przeprowadzał ich ponad 3 tys. w roku. W roku 2014 i kolejnych do egzaminu na kat. AM rocznie przystępuje po około 100 nastolatków. A co robią dzieci, których rodziców nie stać na kurs, egzamin i dokument? Jeżdżą bez uprawnień. W mojej opinii bardziej korzystne byłoby utrzymanie karty motorowerowej - dzieci przynajmniej uzyskałyby może niewielką, ale zawsze jakąś wiedzę o przepisach ruchu drogowego? Dziś nie mają żadnej, a i tak jeżdżą.

I kolejne pytania o kat. AM: czy za badanie lekarskie rodzic musi płacić 200 zł? Czy egzamin państwowy musi kosztować aż 170 zł? Czy 5 godzin zajęć teoretycznych pozwala nauczyć dziecko przepisów ruchu drogowego i przygotuje do zdania egzaminu państwowego i bezpiecznej jazdy? 14-latek, który chce uzyskać prawo jazdy kat. AM, w ciągu 5 godzin ma opanować ten sam zakres przepisów ruchu drogowego, co 18-latek aspirujący do kat. B przez 30 godzin. Jego wiedza będzie przecież sprawdzana

z wykorzystaniem tej samej bazy pytań egzaminacyjnych. Warto się też zastanowić, czy egzamin państwowy musi się odbywać w WORD.

Proponuję następujące zmiany:

Obowiązujący obecnie zapis: „WORD może...", jest zapisem, który należy zmienić na zapis: „WORD ma obowiązek..." przeprowadzania egzaminu państwowego przynajmniej w każdym powiecie. Koszt badania lekarskiego i cena egzaminu państwowego nie powinny być wyższe niż 50 zł. Należy przygotować odrębną bazę pytań egzaminacyjnych dla kat. AM, obejmującą wszystkie przepisy ruchu drogowego, na poziomie odbiorcy 14-letniego, a nie osoby dorosłej.

9. Egzamin państwowy:

Praktyczna część egzaminu państwowego jest prowadzona pojazdem OSK lub WORD - tak obecnie brzmi zapis w Ustawie. Wysokość opłaty za egzamin powinna być zróżnicowana, w zależności od tego, który podmiot udostępnia pojazd. Warto też przeanalizować opcję obowiązkowego uczestnictwa instruktora prowadzącego, który szkolił daną osobę lub instruktora upoważnionego przez kierownika OSK, w egzaminie praktycznym. Instruktor ten byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo i pojazd w trakcie egzaminu państwowego.

10. Program szkolenia – poprawić:

Większy nacisk powinien być położony na jazdę w ruchu drogowym miejskim i poza obszarem zabudowanym, jak również w miarę możliwości, na drogach dwujezdniowych, ekspresowych i na autostradach. Jeszcze jedno: dziś godzina jazdy odpowiada 60 minutom. Są w Unii Europejskiej kraje, w których jedna godzina szkolenia praktycznego trwa 45 lub 50 minut. Może warto zastanowić się, czy nie wprowadzić tego także u nas. Zapewne pomogłoby to instruktorowi w organizacji szkolenia.

11. Instrukcja egzaminowania – zmienić:

Instrukcja egzaminowania powinna być prosta, krótka i przejrzysta, bardziej przyjazna dla osoby zdającej. Chodzi o to, by bardziej odzwierciedlała realność rzeczywistej jazdy. Powinna też dawać możliwość oceny przez egzaminatora samodzielności jazdy i samodzielności podejmowania decyzji, a nie, jak dotychczas, realizacji poleceń. Kryteria oceny zadań na placu manewrowym winny być zmienione. Takie zadania, jak sprawdzenie stanu technicznego pojazdu oraz jazda po prostej i łuku - w niewielkim stopniu powinny mieć wpływ na ostateczny wynik egzaminu państwowego.

Czy to jest wszystko, o czym warto rozmawiać, dyskutować, analizować i próbować poprawić w Ustawie o kierujących pojazdami? Na pewno nie. Starałem się zwrócić uwagę szkoleniowców i nie tylko na, wg mnie, najistotniejsze zagadnienia. Nie upieram się, że mam rację we wszystkim, na co zwracam uwagę. Wielu pewnie będzie miało inne zdanie i ma do tego prawo. Ja zaś mam prawo do własnego spojrzenia. ■

reklama

WSZYSTKO DO SZKOLENIA ADR

GWARANCJA Grupa IMAGE grupaimage.eu

TYLKO U NAS!
adr.grupaimage.eu

Szanujmy

Jan Szumiał, Prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie

Praca instruktora nauki jazdy zawsze była i jest najważniejszym, najsilniej wpływającym na zachowanie na drodze przyszłych kierowców, ogniwem w łańcuchu edukacji i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie – najmniej docenianym i poważanym przez władze różnego szczebla.

Szanujmy swój zawód

Nasza praca nie jest lekka. Wymaga umiejętności radzenia sobie ze stresem, refleksu, spostrzegawczości, odpowiedzialności, zdolności interpersonalnych w obcowaniu z klientami. To my poświęcamy najwięcej czasu i nasz wkład pracy w cały cykl szkolenia jest największy, a częste zmiany w przepisach nie ułatwiają prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, ani pracy instruktorów. Jeden z byłych dyrektorów Departamentu Transportu Drogowego, jeszcze w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej stwierdził, że nasza profesja jest misją. Uczciwa i rzetelna postawa powinna przynosić wymierne skutki w postaci szacunku, uznania i godziwego wynagrodzenia za dobrze wykonaną pracę. Niestety, tego nie dano nam odczuć. Aby inni nas szanowali, musimy więc sami o to zadbać i dać ku temu podstawy.

Na pozytywny wizerunek trzeba zasłużyć. Nie możemy, dla pozyskania klienta, w jego źle pojętym interesie, obniżać ceny za nasze usługi poniżej kosztów, licząc na pozyskanie następnych, Nie wolno nam nie realizować pełnego cyklu szkolenia, przeprowadzać ulgowo egzaminów wewnętrznych i wystawiać ocenę pozytywną pomimo, że kursant nie nabył jeszcze odpowiednich umiejętności. Nasze nieprofesjonalne postępowanie zazwyczaj oznacza dla szkolonego wynik negatywny na egzaminie państwowym. Musimy zdawać sobie sprawę, że informacje o takich praktykach docierają również do przedstawicieli władz, którzy podejmują decyzje dotyczące zasad szkolenia. Na ich podstawie wyrabiają sobie o nas niezbyt pozytywną opinię.

Szanujmy się nawzajem

Jesteśmy nauczycielami, każdy z nas jest reprezentantem środowiska, powinniśmy więc dbać o opinię o nas i stosownie się zachowywać. Możemy mieć odmienne zdanie w niektórych kwestiach, ale nie upoważnia to nas do używania epitetów i niecenzuralnych słów oraz wyrażania niepochlebnych opinii o kolegach, np. na forach czy też do kursantów. Nie powielajmy złych wzorców, lecz poziomem dyskusji i zachowaniem starajmy się dorównać najlepszym. Nie powinniśmy walczyć między sobą, lecz wspierać się wzajemnie, chociaż na rynku ze sobą konkurujemy. Róbmy to uczciwie – jakością, a nie psuciem opinii innym szkoleniowcom, gdyż takie zachowanie na ogół obraca się przeciwko całemu środowisku. Wypowiadając się publicznie pamiętajmy, iż wszystkie dyskusje, wymiana zdań, opinii, wyrażane nie zawsze przy użyciu stosownych słów, obserwują inni, wyrabiając sobie niepochlebne zdanie o naszym profesjonalizmie i kwalifikacjach. Nie o to przecież nam chodzi.

Inne grupy zawodowe mają swój kodeks etyczny i starają się go przestrzegać. Czy my musimy być gorsi, czy nas nie stać na właściwe zachowanie?

Szanujmy samych siebie

Dbajmy o swój prestiż i wizerunek szczególnie pod względem kultury i etyki w postępowaniu wobec kursantów. Nie oznacza to, że musimy zgadzać się na wszystko, czego zażyczy sobie klient, czy też przejmować jego styl zachowania. Nie dajmy się sprowokować. Wprost przeciwnie, w trudnych momentach musimy zachować spokój, wstrzemięźliwość i dystans. Odpowiednią, adekwatną do sytuacji postawą prezentujmy swój profesjonalizm i kulturę. Jeżeli będziemy mieli więcej szacunku dla siebie, to jest nadzieja, że inni też to dostrzegą i będą nas traktować z właściwym uznaniem i szacunkiem dla naszej pracy.

Inne grupy społeczne i zawodowe mają swoje święto. Uhonorowaniem zaangażowania naszego środowiska w bezpieczeństwo na drodze powinno być ustanowienie Dnia Instruktora Nauki Jazdy, na co zasługujemy.

Szanujmy swój zawód i siebie samych. Możemy liczyć na szacunek u innych, jeżeli będziemy wiarygodni i nauczając konieczności przestrzegania pewnych zasad, sami będziemy je stosować.

Powtórzmy: na szacunek i uznanie trzeba zasłużyć.

■

Jaki system, takie bezpieczeństwo

Marek Górny, metodyk szkolenia kierowców

Od kilku lat szkolenie kierowców przeżywa poważny kryzys jakościowy. Ma to bezpośrednie przełożenie na obecną sytuację w Ośrodkach Szkolenia Kierowców zarówno pod kątem merytorycznym, jak i sytuacji ekonomicznej. Planowana, kolejna „reforma" skupia się na zmianach związanych z egzaminami. Jest to leczenie objawów, a nie przyczyny złego stanu przygotowania kandydatów na kierowców.

Od dawna „uważa się", że egzaminy są za surowe, że w innych krajach są o wiele łagodniejsze i prostsze. Jest to częściowo prawdziwe, gdyż w krajach tych egzamin na prawo jazdy jest jednym z elementów systemu edukacji komunikacyjnej społeczeństwa, którego realizacja rozpoczyna się już w przedszkolu. Ponadto, w związku ze stosowaniem elastycznej polityki ubezpieczeniowej, tam nikt bez wystarczających umiejętności nie próbuje siadać za kierownicą, obawiając się znacznego wzrostu kosztów ubezpieczenia przypisanego nie do samochodu, lecz do osoby kierującego.

W Polsce wiele osób uważa otrzymanie prawa jazdy za prawo należne. Prawo jazdy jest przywilejem warunkowym, wynikającym nie tylko z umiejętności, lecz również ze stopnia dojrzałości emocjonalnej, pozwalającej na przewidywanie potencjalnych skutków naszych działań. Dlatego należy dążyć do stworzenia jednolitego systemu edukacji komunikacyjnej, obejmującego wszystkich uczestników ruchu drogowego. Począwszy od pieszych, a kończąc na kierowcach zawodowych. Współczesny kierowca to bardziej stan umysłu niż fizyczna umiejętność wspomagana przez coraz liczniejsze urządzenia techniczne, np. system parkowania, rozpoznawania znaków, asystenta hamowania awaryjnego itp.

Aspekty działania OSK

Współczesny system uzyskiwania uprawnień do kierowania w Polsce dotyczy przede wszystkim sfery fizycznej obsługi pojazdu, pod nadzorem instruktora lub egzaminatora. Na żadnym etapie tego procesu nie jest sprawdzany stopień samodzielności przy podejmowaniu działań o charakterze kompleksowym. Z wielu przyczyn w trakcie szkolenia bardzo trudno jest to zrealizować. Podstawowym problemem pozostaje niski, a czasami zdeformowany, poziom znajomości przez kandydatów na kierowców zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wynikający ze złych doświadczeń życiowych, naśladownictwa i, ze względu na miejsce zamieszkania, braku obycia z infrastrukturą dużych miast. Czas, jakim dysponuje instruktor, nie jest wystarczający do wyrównania u kursanta niedoborów w tym zakresie. Tym bardziej, że konstrukcja egzaminu nie skłania do nauki kierowania pojazdem, lecz do eksponowania określonych instrukcją elementów, nie zawsze odzwierciedlających faktyczne potrzeby niezbędne kierowcy do bezpiecznej jazdy.

Zarówno w trakcie szkolenia, jak i egzaminu, przyszły kierowca ma ograniczoną możliwość podejmowania decyzji i jej realizacji. Wszystko dzieje się na polecenie i pod nadzorem. Dlatego wielu początkujących kierowców ma poważne problemy z decyzją i jej realizacją, np. z wykorzystaniem pasa rozbiegowego do płynnego włączenia się do ruchu na autostradzie, bezkolizyjnym wymijaniem się na skrzyżowaniu przy skręcie w lewo, jazdą na suwak itp. Ustanowienie zadań egzaminacyjnych jako celów operacyjnych dla procesu szkolenia (wobec braku określonych cech, jakimi powinien charakteryzować się absolwent kursu w zakresie poszczególnych kategorii uprawnień), powoduje ograniczenie szkolenia do elementów niezbędnych, by zdać egzamin.

Wiedza kontra zysk

Jednocześnie możliwość zdawania egzaminu teoretycznego bez obowiązku uczestniczenia nawet w namiastce wykładów, z czego korzysta ok. 40% przystępujących do egzaminów, nie daje gwarancji zrozumienia przepisów ruchu drogowego. Niestety, mamy bardzo często do czynienia z techniką wielokrotnego podchodzenia do egzaminu osób, które nie mają jakiejkolwiek wiedzy, na zasadzie „może się uda". Przecież w Lotto też ktoś trafia, najczęściej metodą na chybił-trafił. Taki „farciarz" stanowi nie lada problem dla instruktora praktycznej nauki jazdy, który nie ma mechanizmów zmuszających kursanta do nauki znaków i przepisów – „bo przecież on teorię zdał". Zazwyczaj wiedza ta okazuje się niedostateczna w konfrontacji z ruchem drogowym. Instruktor staje przed dylematem – godzić się na ten stan i cały czas prowadzić „za rączkę", podpowiadać to, co szkolony powinien sam wiedzieć, czy żądać opanowania przepisów ryzykując, że kursant znajdzie bardziej ugodowego instruktora. W dobie

braku kursantów jest to czasem dylemat szekspirowski – „być, albo nie być".

Aspekt ekonomiczny działalności OSK jest również bardzo istotny, gdyż rzadko pamiętamy przestrogę: *„Szkolenie charakteryzuje się pewną dozą nieprzewidywalności. Bywają okresy olbrzymiej popularności szkoleń i wtedy mamy kłopoty z przepustowością. Innym razem spadek zainteresowania powoduje problemy z zapewnieniem pracy pracownikom oraz pokryciem bieżących kosztów funkcjonowania firmy. Dlatego w okresie „hossy" musimy myśleć o możliwym „dołku" i przygotować się do niego."** Wynika to ze skromnych zazwyczaj możliwości OSK, gdyż „hossa" pozwala jedynie godniej żyć, lecz nie zawsze umożliwia stworzenie dostatecznie dużego funduszu stabilizacyjnego, który umożliwiłby przetrwanie tak długiego okresu spadku, jak mamy obecnie. Trwa on już ok. 5 lat. Dlatego dylematy związane z utrzymaniem wysokiego poziomu szkolenia, przy konkurencji cenowej, są nadal bardzo mocne. Radzą sobie z nimi przede wszystkim ośrodki z ugruntowaną renomą na rynku (najskuteczniejsza forma reklamy – „jedna Pani drugiej Pani"). Ważna jest też lokalizacja ośrodka (większa konkurencja w dużych miastach).

W ostatnim okresie nie widać już skrajnych przykładów obniżania ceny za szkolenie, np. do 799 zł za kat. B, lecz jeszcze kilka lat temu było to główne narzędzie walki konkurencyjnej. Dzisiaj każdy z prowadzących OSK zdaje sobie sprawę, że prowadzenie działalności wymaga również wyważonej polityki cenowej. Przyczyniła się do tego obecnie obowiązująca najniższa stawka wynagrodzenia, która nałożyła na właścicieli OSK obowiązek jej uwzględnienia przy wynagradzaniu instruktorów. Aspekt ekonomiczny jest bardzo istotny również w kontekście organizacyjnym ośrodka.

Organizacja

Środowisko szkolenia kierowców jest w większości dość zachowawcze jeśli chodzi o formę organizacyjną OSK. Dominującą formą jest działalność gospodarcza osób fizycznych. Do rzadkości należą spółki cywilne (obecnie jawne) lub spółki prawa handlowego, np. sp. z o.o. Popularność podstawowej formy, działalności gospodarczej osób fizycznych, wiąże się przede wszystkim z prostym systemem rejestracji tej formy działalności i uproszczoną dokumentacją finansową i podatkową. Z organizacją spółki wiąże się natomiast szereg obowiązków formalnych. Ponadto występuje obawa o utratę autonomii, jaką daje własna działalność. Jednakże okres „kryzysu" spowodował nieformalne zacieśnienie współpracy między mniejszymi jednostkami szkolącymi.

Odbywa się to przez łączenie kursantów w grupy na zajęciach teoretycznych. Nie chroni to jednakże poszczególnych OSK przed ponoszeniem najbardziej dotkliwych wydatków, jakimi są koszty stałe wynikające z najmu sali wykładowej. Nie mówię tu o przypadkach umów zawieranych pod kątem jedynie rejestracji OSK. W tym zakresie negatywnie oceniam działanie organów nadzoru, akceptujących fikcyjne sale szkoleniowe, nieprzystosowane do szkolenia dorosłych, bez wyposażenia itp. Jest to działanie nieuczciwe wobec tych ośrodków, które ponoszą koszty, by dysponować prawdziwymi salami do zajęć teoretycznych. Dodając do tego koszty wyposażenia sali w sprzęt i pomoce naukowe oraz ich okresową modernizację, możemy dopiero podsumować faktyczne skutki finansowe samodzielnej działalności. W odróżnieniu od kosztów np. paliwa, jest to koszt występujący zawsze, bez względu na liczbę szkolonych osób, a przez to w określonych warunkach może być ciężki do udźwignięcia. W innych krajach występują rozwiązania organizacyjne, które pozwalają na urealnienie tych kosztów przy zachowaniu lub nawet poprawie jakości szkolenia.

Szkolenie instruktorów

Obecna sytuacja w OSK ma wiele przyczyn. Dotyczy to zarówno sfery szkolenia kandydatów na kierowców, jak również instruktorów nauki jazdy. Obie te sfery mają wzajemne, bezpośrednie przełożenie. Nie możemy szkolić kandydatów na kierowców na należytym poziomie w sytuacji, gdy obniża się kryteria i wymogi dla instruktorów. Obniżenie kryteriów dostępu do zawodu w tak newralgicznej dziedzinie życia społecznego, jak zawód instruktora, spowodowało obniżenie standardów kadry szkolącej. Fakt ten połączył się z „uwolnieniem" szkolenia instruktorów z reżimu uzyskania zezwolenia na prowadzenie takiego szkolenia. Tym samym instruktorów mógł szkolić każdy ośrodek, niezależnie od tego, jak długo istnieje i jakie doświadczenie ma jego kadra. Ośrodki szkolenia instruktorów mnożyły się, jak „grzyby po deszczu". Bardzo często instruktorów szkoliły osoby, które zaledwie kilka miesięcy wcześniej same ukończyły takie szkolenie. Miało to wręcz zabójcze skutki dla autorytetu zawodu i poziomu przygotowania merytorycznego.

W środowisku instruktorów nadal panuje przekonanie o wyższości posiadania wiedzy nad umiejętnością jej przekazania. Jest to grzech, który powoduje nadmierne skupianie się na przepisach ruchu drogowego i na dalszy plan spycha metodykę szkolenia. Błąd ten powoduje, że potrafimy fantastycznie operować numerami artykułów i paragrafów, lecz mamy problem z przedstawieniem informacji w sposób zrozumiały dla przeciętnego kursanta. Nie zdajemy sobie sprawy, że współczesne prawo drogowe dla przeciętnego człowieka stanowi „dżunglę". Nadmiar i panująca od wielu lat tendencja do skodyfikowania każdej czynności czy sytuacji prowadzi do absurdu. W efekcie kandydat na kierowcę potrzebuje „przewodnika". To instruktor, którego powinna cechować nie tylko ponadprzeciętna wiedza merytoryczna, lecz również warsztat metodyczny, ma pełnić tę rolę.

Nauczanie nie jest łatwą sztuką. Egzaminy weryfikacyjne jedynie w niewielkim stopniu weryfikują umiejętności instruktorów. Nadal podstawą są testy, które nie dają nam żadnej wiedzy na temat umiejętności poprawnego przekazu informacji słuchaczom. W tym zakresie egzaminy ustne, o wiele trudniejsze i bardziej pracochłonne dla egzaminatorów, pozwalają ocenić przygotowanie kandydata na instruktora nauki jazdy. Dalsze obniżanie kryterium dostępu do zawodu instruktora może znacznie pogorszyć sytuację.

Propozycja innego spojrzenia na OSK

Niewątpliwie istnieje zatem potrzeba zmodyfikowania podejścia do procesu szkolenia kandydatów na kierowców. Powinniśmy skorzystać z doświadczenia tych państw, w których bardzo poważnie traktowane jest wychowanie komunikacyjne społeczeństwa. Dzięki temu osoby przystępujące do zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami mają już wpojone zasady poprawnego zachowania na drogach. Regulacje te mają charakter metodyczny, a nie tylko prawny.

Przykładem zastosowania tych zasad jest system uzyskiwania uprawnień do kierowania motocyklem w Szanghaju, gdzie bez względu na wiek, naukę jazdy należy rozpoczynać od najniższych pojemności i klas motocykla. Podnoszenie uprawnień oparte jest o udokumentowaną praktykę w niższych kategoriach. Kierujący musi „dojrzeć" emocjonalnie do zwiększonej mocy, masy i prędkości kolejnego pojazdu. W Polsce liczy się jedynie osiągnięcie określonego w przepisach wieku. Instruktorowi, który z kompletnie niedoświadczonego osobnika, podczas kilkunastogodzinnego kursu, ma wychować bezpiecznego i odpowiedzialnego kierowcę ciężkiego motocykla, stawia się poprzeczkę wysoko. Zadanie jest gigantyczne.

Brak wychowania komunikacyjnego

Nie ma jest sygnałów o planach szkolenia komunikacyjnego całego społeczeństwa. Wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Nie chodzi wyłącznie o od dawna postulowane objęcie dzieci i młodzieży obowiązkowym szkoleniem komunikacyjnym na odpowiednim poziomie. Nie o akcje, a o metodyczne działania. Niezbędne jest wykorzystanie mediów do popularyzacji poprawnego i bezpiecznego zachowania na drogach. W dłuższej perspektywie osoby przystępujące do nauki jazdy przynajmniej na podstawowym poziomie będą rozumiały zasady zachowania na drodze. Byłby to fundament, na którym instruktor mógłby oprzeć swoją pracę.

W wielu krajach szkolenie kandydatów na kierowców i kierowców jest traktowane jako poważna forma działalności gospodarczej, np. we Francji 80% rynku skupiają trzy silne ekonomicznie podmioty, w których udziały mają duże firmy samochodowe, banki itp. Stawia to zrzeszone w nich ośrodki na mocnej pozycji. Polskie prawo również przewiduje wiele form działalności gospodarczej, które nie zawsze wykluczają utratę własnej tożsamości, np. spółkę jawną. Współdziałanie w ramach takiej spółki pozwala obniżyć koszty stałe oraz wzmacnia naszą pozycję w negocjacjach handlowych, np. z dealerem samochodowym. Działając w większym zespole, łatwiej będzie nam zagwarantować kursantowi zdawanie egzaminu pojazdem szkoleniowym. W przypadku nieprzewidzianego zdarzenia losowego, kursant będzie miał możliwość kontynuowania nauki u innego instruktora w tej samej firmie. Ponadto, spółka jawna pozwala na współdziałanie w zakresie np. marketingu, reklamy, organizacji zajęć teoretycznych itp. Dysponując skonsolidowanym kapitałem, można lepiej wyposażyć salę wykładową, częściej aktualizować posiadane środki dydaktyczne, zadbać o dobry plac manewrowy, o jaki coraz trudniej w dużych miastach. Już obecnie mamy do czynienia z bardzo poważnymi zmianami na rynku. Dotychczasowi konkurenci zaczynają współpracować, bo coraz więcej argumentów przemawia za konsolidacją.

Istnieją również inne rozwiązania pozwalające legalnie odciążyć ośrodek od obowiązku posiadania własnej sali wykładowej. Jest nim wspólne utworzenie Centrum Kształcenia Teoretycznego. Centrum takie może, zgodnie z obecnymi przepisami, służyć do realizacji programu teoretycznego wielu ośrodkom. Takie rozwiązanie znalazło uznanie również w organach nadzoru, np. w Krakowie.

Zamiast podsumowania

Warunkiem sprawnego i nowoczesnego funkcjonowania OSK jest wsparcie merytoryczne ze strony decydentów, spokój prawny pozwalający na długoterminowe planowanie i podejmowanie decyzji inwestycyjnych, a przede wszystkim poważne traktowanie naszej działalności jako niezbędnej dla społeczeństwa i rozwoju gospodarczego kraju. Za zaniedbania w tej dziedzinie płacimy co roku daninę w postaci tysięcy osób zabitych i dziesiątek tysięcy rannych w wypadkach drogowych. Rozwiązania nie należy szukać w populistycznym ułatwianiu przy zdobywaniu uprawnień, lecz w podniesieniu świadomości i odpowiedzialności społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. ■

Jasne i ciemne strony

Tomasz Tymiński, instruktor i wykładowca nauki jazdy,
Ośrodek Szkolenia Kierowców WIDOK w Skierniewicach

Praca instruktora to praca z ludźmi i nad sobą. Tu nie można stać w miejscu – należy się doskonalić, inaczej nie będzie satysfakcji z dobrze wykonanej pracy. A efektem tej pracy ma być samodzielny, odpowiedzialny i bezpieczny kierowca.

Jak w każdym zawodzie, są blaski (za) i cienie (przeciw). Ważne jest, aby tych „za" było więcej, wtedy te „przeciw" dają się nawet znieść.

Jasne strony są...

Ogromną satysfakcję daje praca dobrze wykonana - zadowoleni kursanci, świadomi swoich umiejętności, ale też realnie patrzący, ile jeszcze po zdanym egzaminie muszą się nauczyć. Dostali szansę (prawo jazdy), dowiedzieli się, co ich czeka w przyszłości. Czy to wykorzystają i będą jeździć bezpiecznie? Może kiedyś się spotkamy i po 20 latach i usłyszę, że ktoś pamięta swój kurs, a może sam został instruktorem? O losie młodych ludzi czasem decyduje jakiś mały impuls. Jeśli pojawi się on na kursie prawa jazdy, będzie to dodatkowy powód do satysfakcji, potwierdzenie, że jesteśmy potrzebni.

Miłe są chwile, kiedy któryś z absolwentów kursu dziękuje za zaangażowanie, za trud, za wysoko stawianą poprzeczkę. Lub gdy ktoś inny, spotkany po latach np. w sklepie, powie: *pamiętam Pana, Pan mnie uczył jeździć*.

Zazwyczaj postępy naszych podopiecznych, które obserwujemy podczas szkolenia, są dla nas, instruktorów, małe, ale dla kursanta mogą być ogromne. Widzieć dziewczynę, która niewiele umiała przed kursem i była pełna obaw, a teraz, dumna z siebie, pokonuje kilometry z niebywałą precyzją. I usłyszeć: *znasz się na swojej robocie*. Bezcenne!

...ale ciemne też

Zawód instruktora jest niedoceniany przez społeczeństwo. Większość ludzi nie ma świadomości, jak ciężka i wymagająca jest to praca. Z czym mamy do czynienia na co dzień? Z brakiem poszanowania ze strony innych uczestników ruchu (złośliwości i niewybredne epitety), dla których jesteśmy na drodze zawadą. Zdarza się, że osoby szkolone wykazują lekceważący stosunek do instruktora i niechętnie współpracują w relacji grupa-wykładowca albo kursant-instruktor.

Takie sytuacje potrafią „zabić" motywację.

Przykro jest, gdy w wyszkolenie wkładamy wszystkie siły, a dzień po zdanym egzaminie kursant nawet się nie ukłoni (czytaj: nie powie DZIEŃ DOBRY). I nie chodzi o wdzięczność, bo to moja praca, ale o elementarne zasady kultury. Na szczęście, nie są to przypadki częste, ale może należałoby rozszerzyć program szkolenia o zasady kulturalnego zachowania i to nie tylko na drodze?

Zawód instruktora jest bardzo wymagający i niedostatecznie doceniany finansowo. Oczywiście, wpływa na to niska cena kursu, ale czy tylko? Można narzekać na niskie stawki, ale można też postawić na rozwój, czyli rozszerzyć uprawnienia. Wyższe kategorie to większe stawki. Można odkryć w sobie talent wykładowcy i też zarobić więcej. Rozwój zawodowy, podnoszenie własnych kwalifikacji, kursy, szkolenia - nie tylko podczas tych „strasznych" corocznych warsztatów - mogą być ważną kartą przetargową przy negocjowaniu wynagrodzenia.

Instruktor pracuje z człowiekiem, który ma swoje, niekiedy nadmierne, oczekiwania. Zdarzają się osoby z trudnym charakterem, naprawdę męczące. Nie jest wtedy łatwo pracować. Od instruktora wymagają profesjonalizmu, ale on też powinien wymagać odpowiedniego zaangażowania i zachowania od nich. Obecnie trwa walka o „klienta", ale może nadejdzie czas, kiedy to będzie „walka" o dobrego instruktora.

Mam nadzieję, że niebawem zawód instruktora będzie odpowiednio szanowany i należycie doceniany.

Ale na to także sami musimy zapracować. ■

Jak powinno być

Mariusz Markowski, Prezes Pomorskiego Stowarzyszenia Instruktorów Nauki Jazdy, instruktor i wykładowca nauki jazdy w Wejherowie

Czy praca instruktora nauki jazdy jest prosta, łatwa i przyjemna? Na pewno odpowiedzialna.

Na rynku pracy brakuje instruktorów. Wielu z nas odeszło z zawodu. Dlaczego? W większości przypadków chodziło o względy ekonomiczne. Czy te osoby wrócą do zawodu? Pytane o to, najczęściej po chwili ciszy z uśmiechem stwierdzają: *A co mi może zaoferować właściciel szkoły jazdy? Mam teraz na rękę 20 zł, płatny urlop, płatne chorobowe, wolną sobotę i niedzielę. Nie muszę się martwić, czy kursant przyjdzie na umówioną jazdę...*

No, właśnie. Znamy sytuacje, kiedy np. kolega złamał rękę i przez ponad dwa miesiące nie szkolił. Nie muszę przypominać, ile wtedy zarobił. A kiedy my mogliśmy sobie pozwolić na dwutygodniowy urlop, by naładować baterie i spędzić czas z rodziną? Szkoląc w kategorii podstawowej, zarabiamy od 10 zł do 15 zł netto za godzinę. Ile czasu musimy pracować, żeby godnie żyć i móc wyjechać na wakacje? Podczas jednego ze spotkań środowiska szkoleniowego z przedstawicielami Ministerstwa usłyszeliśmy, że jesteśmy misjonarzami. My, misjonarze, mamy na utrzymaniu rodziny, którym musimy zapewnić byt.

Czy firma może istnieć bez dobrych, kompetentnych instruktorów? Może, ale nie będzie to dobra firma. Instruktorzy i właściciele są to naczynia połączone, muszą żyć w symbiozie. Większość kursantów, dokonując wyboru ośrodka, sugeruje się opinią swoich znajomych, szukając cierpliwych i miłych instruktorów, którzy potrafią logicznie odpowiedzieć na często dziwne pytania.

Na czym w Polsce polega konkurencja między poszczególnymi OSK? 90% ośrodków uważa, że „cena czyni cuda". Problem pojawia się, kiedy trzeba wymienić pojazdy. Wówczas w środowisku zaczynają się ostre dyskusje. Lamentujemy, bo nie mamy za co wymienić flotę, narzekamy na wszystko i na wszystkich. Winni są inni, tylko nie my.

Szkolę od ponad dwudziestu lat. Lubię swoją pracę. Uważam, że każdy powinien wykonywać zawód, który przynosi mu satysfakcję. Mogłem założyć własną firmę, ale po co, skoro zawsze byłem dobrze wynagradzany? Niestety, im dłużej szkolę, tym mniej zarabiam. Od paru miesięcy rozmyślam, czy nadal powinienem się tym zajmować. A może założyć własny ośrodek?

Dlaczego towarzyszą nam takie dylematy? Na pewno zbyt łatwy jest dostęp do zawodu. Wystarczą dwa lata posiadania prawa jazdy, by zostać instruktorem. Przecież ten młody kierowca jeszcze sam potrzebuje nauki, doświadczenia i ogłady w ruchu drogowym.

Własny Ośrodek Szkolenia Kierowców można założyć mając udokumentowaną trzyletnią praktykę w szkoleniu. W ciągu trzech lat można przeprowadzić 50 lub 5 tysięcy godzin szkolenia. Faktyczne doświadczenie nie ma jednak nic do rzeczy. Podobnie, jak to, czy biuro, salę wykładową i pachołki mamy w samochodzie, czy też dysponujemy własną infrastrukturą, za którą co miesiąc trzeba zapłacić kilka tysięcy złotych. W dodatku, zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie posiadając pojazdów szkoleniowych i odpowiedniego zaplecza, bez większych trudności założymy nie tylko OSK, ale również OS. Czy tak powinno być? ■

reklama

Jeszcze więcej informacji...

znajdź na facebooku:

Prawo Drogowe News

Jaki instruktor? Jakie szkolenie?

W siedzibie Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym przy ul. Ratuszowej w Warszawie, 5 kwietnia br. odbyła się kolejna dyskusja redakcyjna. W spotkaniu uczestniczyli: Krzysztof Klejna z Gostynina, Tomasz Kulik z Warszawy, Beata Lewandowska z Krakowa, Wiesław Pawlak z Siedlec, Jolanta Szulecka z Warszawy i Andrzej Świsulski z Wrocławia. Spotkanie moderowali: Jolanta Michasiewicz – redaktor naczelna tygodnika PRAWO DROGOWE@NEWS oraz Jakub Szadkowski – redaktor prowadzący portal L-instruktor. Ekspertem był Andrzej Grzegorczyk, wiceprezes zarządu Fundacji.

Celem „Dyskusji na Ratuszowej" było szukanie odpowiedzi na pytania: Jaki instruktor? Jakie szkolenia? Dyskusja podzielona była na sześć części, każda miała swój temat i „temperaturę". Pełny zapis dźwiękowy dyskusji opublikowany został na portalu L-instruktor: część pierwsza pod adresem: `http:/l-intruktor.pl/dr31`, część druga pod adresem `http://l.instruktor.pl/dr32`.

Czy instruktor nauki jazdy jest wystarczająco wykształcony i wyszkolony do wykonywania zawodu?
Instruktor nauki jazdy to tylko zawód czy też misja?
Dlaczego na rynku brakuje instruktorów nauki jazdy?
Czy jakość i zakres szkoleń są wystarczające? Czy to minimum wystarczy?
Jak uczyć? Czego brakuje rzetelnemu instruktorowi?
Kto powinien i może pomóc w podnoszeniu jakości szkolenia?

Krzysztof Klejna,
pedagog, instruktor,
właściciel OSK AUTO
w Gostyninie.

Andrzej Świsulski,
instruktor, właściciel OSK
KURSANT we Wrocławiu.

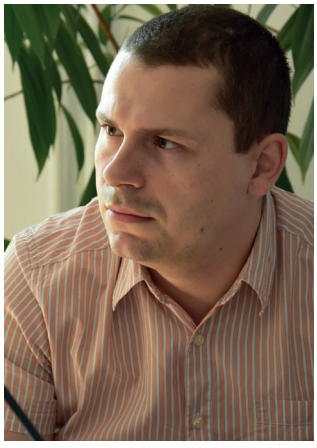
Beata Lewandowska,
psycholog, metodyk,
egzaminator MORD
w Krakowie.

Tomasz Kulik,
instruktor, właściciel OSK
KULIKOWISKO
w Warszawie.

Wiesław Pawlak,
instruktor w OSK WAŁOWA
w Siedlcach.

Jolanta Szulecka,
pedagog, instruktor OSK
MUSTANG w Warszawie.

Jolanta Michasiewicz,
Redaktor Naczelna tygodnika
PRAWO DROGOWE@NEWS



Jakub Szadkowski,
Redaktor Prowadzący Portalu
L-INSTRUKTOR

Dyskutowali pasjonaci swojej pracy, wykształceni i wyszkoleni, z doświadczeniem i z wizją. Zaprezentowali swoje opinie i propozycje rozwiązań. Czasem nie byli jednomyślni – może właśnie dzięki temu była to debata, którą śmiało można nazwać twórczą.

Wiesław Pawlak: *Brakuje kompetentnych instruktorów dlatego, że ten zawód jest niedoceniany. To musi być zawód kwalifikowany nie wykształceniem, ale merytoryką, osobowościami, kompetencją. Umiejętności interpersonalne są tu podstawą. Zarobki są ważne, etyka zawodowa tym bardziej.*

Tomasz Kulik: *Cała branża będzie branżą „misjonarzy" tylko wówczas, kiedy do zawodu nie będziemy dopuszczać osób przypadkowych. Poprawę bezpieczeństwa na drogach trzeba rozpocząć od instruktorów i kandydatów na instruktorów, którzy kreują bezpieczeństwo na drogach. Wtedy ta misja się powiedzie.*

Krzysztof Klejna: *Jeżeli legislacyjnie ktoś podejmie próbę pomocy nam w prowadzeniu tej działalności, to zmiany powinien rozpocząć właśnie od ograniczenia i konsekwentnego egzekwowania tego czasu pracy, który instruktor spędza w aucie. To szczególnie ważne, gdy tak wiele mówimy o jakości szkoleń.*

Beata Lewandowska: *Na całym świecie jest o wiele więcej godzin szkolenia, dużo więcej informacji o wysokiej technice i kulturze jazdy. Ponadto, wcześniej są zajęcia z tzw. wychowania komunikacyjnego, od przedszkola, w szkole, także dla rodziców i seniorów. Widzę społeczne zapotrzebowanie na taki system edukacji.*

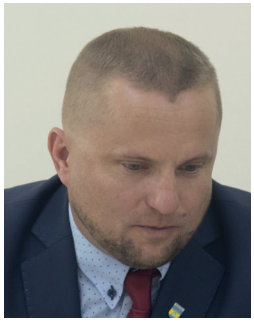
Tomasz Kulik: *Zauważyli Państwo, jakie „ofermy" przychodzą na kurs prawa jazdy? Tu odpowiedzialni są rodzice, którzy np. zwalniają dzieci w wf-u. W czasach, kiedy chłopcy nie idą do wojska, rodzice „hodują" właśnie ofermy życiowe, także ofermy w aucie.*

Andrzej Świsulski: *Standard szkolenia, który sobie wymyśliłem, to określenie zasad szkolenia, norm i wzorów, które instruktor musi spełniać. Oczywiście, to szkielet, a instruktor musi mieć możliwość wyjścia poza ten standard. My mamy 67% zdawalności. To właśnie jest efekt pracy i standardu szkolenia.*

Jolanta Szulecka: *Jestem w stanie u każdego kierowcy przewidzieć jego następny ruch. Chcesz się zapisać do nowej grupy, to poznaj zasady, na jakich funkcjonują i staraj się zrozumieć grupę, w której uczestniczymy. Na drodze jesteś tu i teraz, trzeba myśleć o innych, nie tylko o sobie. Ja uczę myślenia na drodze.*

Andrzej Grzegorczyk: *Dziękujemy Państwu, że przyczyniacie się do poprawiania jakości. Statystyki światowe podają: 1,3 mln zabitych rocznie, 50 mln rannych. Prawdziwa wojna toczy się na drogach.*

Poprzednie dwie „Dyskusje na Ratuszowej": „Co zmienić w systemie szkolenia?" oraz „Co może egzaminator po 10.11.2016?" również można znaleźć na stronach internetowych portalu.



Wykuć, zdać, zapomnieć

Karol Kreft, wykładowca, instruktor, właściciel OSK „JANKAR" w Redzie

Na początku bieżącego roku w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Gdyni, przy ul. Opata Hackiego, miało miejsce osobliwe wydarzenie. Otóż kandydat na kierowcę, wychodząc z PORD po zakończeniu egzaminu teoretycznego, na którym po raz bodajże 17. uzyskał wynik negatywny, rozbił ręką szybę w drzwiach wejściowych i krzycząc, używał epitetów powszechnie uznawanych za niecenzuralne.

Powie ktoś, że to norma, standard, jakże często spotykane zachowanie. Stres egzaminacyjny, nerwy, itp. Nie mogę się z tym zgodzić. Po piętnastu latach szkolenia kandydatów na kierowców mogę stwierdzić, że mówiąc o podłożu takich porażek i agresji, należy wspomnieć także o innych aspektach opisanej reakcji.

Zacznijmy od psychiki. Nie jestem psychologiem, ani socjologiem. Jednak zbadanym i opisanym przez specjalistów z tych dziedzin faktem jest stosunkowo mała odporność na stres oraz brak umiejętności radzenia sobie z nim osób z tzw. pokolenia Z (urodzeni po 1990 r.). W przeważającej mierze obecnie to oni są naszymi kursantami.

Opisany przypadek to, niestety, częsta i nieprzypadkowa sytuacja. Przykładowy kandydat na kierowcę udaje się do szkoły jazdy „X", przekonany o kompetencjach i doświadczeniu pana właściciela/wykładowcy. Tam otrzymuje tzw. materiały dydaktyczne, najczęściej mini książeczkę (albo i nie) oraz płytkę z testami. Bardzo często słyszy od wykładowcy jeszcze sakramentalne: *Ucz się testów, bo wiesz, trudne są...* Testy to określenie czegoś, co w tym momencie kursanta przytłacza. Te straszne, bzdurne i nie do przejścia testy...

Według wszelkiej maści pseudofachowców, którzy wciąż próbują straszyć kandydatów mitem o trudnych pytaniach, tylko zrządzenie losu pozwala na egzaminie teoretycznym uzyskać wynik pozytywny. Otoczenie kandydata na kierowcę twierdzi, że testy na prawo jazdy są

Zdjęcia: Karol Kreft

absurdalne i oderwane od rzeczywistości. Przypomnijmy chociażby wielokrotnie, histerycznym tonem powtarzane pytanie o długość drążka zmiany biegów, które, *notabene*, w bazie pytań nigdy nie występowało. To była klasyczna kaczka dziennikarska.

Z czego wynika skłonność do powtarzania przy każdej okazji: *„Ucz się testów”*? Ano z tego, iż w świadomość wielu osób wdrukowany jest sposób „zgłębiania” wiedzy na zasadzie kucia pamięciowego. Taki sposób uczenia się obowiązywał przez wiele lat i dopiero 19 stycznia 2013 roku, czyli w dniu wejścia w życie nowych testów, miało się to skończyć. Wcześniej? Cóż, 525 pytań w bazie i naprzód! Kujemy: „...z rondami – ABC, z kieliszkami – AC...”. Wykuć, zdać, zapomnieć, zapić...

Kto jest w branży dłużej niż 4 lata, wie, o czym piszę. Obserwuję, niestety, że z takiego podejścia do kwestii testów na prawo jazdy wielu z nas się jeszcze nie wyzwoliło. Co najgorsze – dotyczy to także właścicieli OSK. Kto nawoływał wielkim głosem o ujawnienie bazy? Kto napierał, o czym mało się mówiło, na mocne jej „okrojenie”, co też nastąpiło? Pseudoszkoleniowcy, którzy przez kilkanaście lat mówili do swoich kursantów „ucz się testów”, do dziś nie potrafią inaczej. A ci ostatni kują czy też próbują kuć na pamięć. Z mizernym efektem, bo to już nie jest 525 pytań, tylko dużo więcej. Dziadek, tata, mama też tak robili i w domu przy stole stwierdzają: *„Ucz się testów, synku...”*. Synek od razu, bez zgłębiania jakiejkolwiek wiedzy, uruchamia w programie moduł „Egzamin” i kuje. Przecież wszyscy mu mówili, że tak trzeba. A potem, po siedemnastej porażce, wywala szybę w drzwiach.

Naszym kandydatom i całemu społeczeństwu wciąż i głośno należy powtarzać: najpierw przepisy, wiedza, kodeks itp., a na końcu – rozwiązywanie testów egzaminacyjnych. Na końcu, bo tylko wtedy ma to sens i szansę powodzenia. To banalnie proste i logiczne, prawda? Opowieści o tym, jak wiele można wynieść z wykładów, nawet nie chcę słuchać. Wiem, jak się to w wielu miejscach odbywa. Każdy z nas to wie. Przepraszam rzetelnych i uczciwych – to nie o Was, Koleżanki i Koledzy Wykładowcy.

W świetle opisanych zjawisk twierdzę, że baza pytań nie powinna być jawna. Oczywiście, autoryzowana i rzetelnie kontrolowana przez odpowiedzialne czynniki państwowe, ale jednak niejawna. Może wtedy, po kilku latach, powiedzenie *„ucz się testów”* odeszłoby w zapomnienie, a kandydaci na kierowców uzyskali rzetelną wiedzę.

Na poziom szkolenia kierowców wpływają także inne czynniki. Jednym z ważniejszych są materiały dydaktyczne. Za ich dostępnością nie idzie jednak merytoryczna jakość. W czasach rynkowej swobody właściwie każdy może mianować się ekspertem od przepisów ruchu drogowego i wydać publikację na ten temat. Zazwyczaj tańszą niż pochodzące z renomowanych wydawnictw. I tak się dzieje. Następnie zwolennicy tanich kursów sięgają po tanie materiały... Inna, wymagająca wiele uwagi grupa zagadnień to kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ale to już temat na inne rozmyślania.

Finał? Akcję furiata od szyby uwieczniły kamery PORD. Jako że dane osobowe „bohatera” były znane – wszak to osoba egzaminowana – więc następnego dnia niezapowiedzianą wizytę w miejscu zamieszkania złożyli mu funkcjonariusze Policji.

■

reklama

Szkolenie kat. C+E

Kamil Pijanowski, Kierownik Akredytowanego Ośrodka Szkoleniowego „Litwiński", Tęgoborze

Jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się branż w Polsce jest niewątpliwie ciężarowy transport drogowy, przede wszystkim międzynarodowy. Dostęp do nowoczesnego sprzętu nie jest dzisiaj żadnym problemem. Kluczową rolę w tej branży usługowej stanowią kierowcy. Aby stać się kierowcą transportu międzynarodowego, należy zdobyć określone uprawnienia, a więc prawo jazdy kat. C i C+E oraz świadectwo kwalifikacji zawodowej zwane potocznie kursem na przewóz rzeczy.

W tym artykule poruszymy problem szkolenia na kursach prawa jazdy, a konkretnie, oderwaniem programu szkolenia i egzaminowania od umiejętności, jakie powinien uzyskać kierowca w zakresie prowadzenia pojazdu ciężarowego, czyli tzw. szkolenia pod egzamin.

Reprezentuję ośrodek szkolenia kierowców, który jest zapleczem średniej wielkości firmy transportowej, przygotowującym również kierowców do pracy w naszej firmie. Jednym z podstawowych zarzutów kierowanych do ośrodka szkolenia kierowców po ukończonym kursie jest brak umiejętności prowadzenia pojazdu ciężarowego, zwłaszcza ciągnika siodłowego z naczepą. Pozostaje jednak pytanie, jak mamy – jako ośrodek szkolenia kierowców – przygotować dobrze kandydata na kierowcę kat. C+E, jeżeli dysponujemy tylko 25 godzinami szkolenia praktycznego, z czego najważniejszym i najtrudniejszym elementem na egzaminie jest pokonanie placu manewrowego, w szczególności jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu, czyli tzw. „łuk"?

Plac manewrowy

Według danych statystycznych za 2016 r. w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Nowym Sączu, a zapewne podobnie jest w innych ośrodkach ruchu drogowego w kraju, ponad 90% negatywnych wyników egzaminu następuje na placu manewrowym. Dlatego bardzo dużą część szkolenia zajmuje jazda po placu manewrowym. Spośród pozostałych kategorii prawa jazdy, to kat. C+E odznacza się w szczególności typowym szkoleniem pod egzamin, a nie praktyczną nauką kierowania pojazdem ciężarowym z przyczepą lub ciągnikiem siodłowym z naczepą. Ne ma się zatem co dziwić, że firmy transportowe, które dostają „świeżo upieczonego" kierowcę z kat. C+E, narzekają na jego brak umiejętności.

Zwiększenia umiejętności kierowcy w zakresie prowadzenia pojazdów ciężarowych można, w zależności od rodzaju szkolenia, dokonać przez 8 lub 16 godzin zajęć praktycznych na kursach kwalifikacji wstępnej lub wstępnej przyspieszonej. Jednak i w tej materii są powody, by narzekać na przerost formy nad treścią i zdecydowaną nadwyżkę zajęć teoretycznych nad praktycznymi. Jako ośrodek szkolenia kierowców i tak jesteśmy w dobrej sytuacji, gdyż prowadzimy szkolenia w ramach kwalifikacji i godziny te możemy poświęcić na lepsze przygotowanie przyszłego kierowcy. Ponadto, położenie naszego ośrodka przy drodze krajowej nr 75 oraz bliskość autostrady A4 oraz ukształtowanie terenu, sprzyjają lepszej edukacji.

Jaki pojazd

Kolejnym problemem jest prowadzenie szkolenia, zwłaszcza ciągnikiem siodłowym, z naczepą mniejszą niż standardowa naczepa wykorzystywana w transporcie. W wielu przypadkach naczepa jest zdecydowanie krótsza od standardowej, często jednoosiowa, poza tym niższa. Kierowca przygotowany do egzaminu na mniejszej naczepie ma szczególne trudności, gdy przesiądzie się na, nazwijmy to, normatywny zestaw, dłuższy, wyższy i cięższy niż ten wykorzystywany podczas szkolenia. Należy również dodać, iż w wielu ośrodkach ruchu drogowego egzamin na kat. C+E odbywa się na ciężarówce z przyczepą, tzw. tandemie. Osoba, która jest szkolona i egzaminowana na takim sprzęcie, zdobywając uprawnienia, praktycznie nie potrafi prowadzić typowego zestawu ciągnika z naczepą.

Nie jest zatem zasadne, moim zdaniem, obarczanie ośrodków szkolenia za zaistniałą sytuację, choć i tutaj poziom szkolenia jest bardzo zróżnicowany, a także ośrodków egzaminacyjnych, gdyż nawet egzamin jest mocno sformalizowany. Odnosząc się do egzaminu, pozostawia on zbyt mało swobody oceniania egzaminowanego przez egzaminatora. Także zadania, jakie należy wykonać podczas egzaminu, nie odzwierciedlają sytuacji na drodze, z jakimi zmierzyć się będzie musiał przyszły kierowca. Od kierowcy transportu międzynarodowego oczekuje się zdecydowanie więcej niż jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu, tzw. „łuk" oraz jazda po mieście. Takich sytuacji w życiu kierowcy będzie niewiele.

Program

Od kierującego wymaga się umiejętności takich, jak: znajomość przepisów ruchu drogowego, przede wszystkim w zakresie umiejętności odczytywania znaków drogowych, zwłaszcza dotyczących tonażu, wysokości i szerokości pojazdu i elementów infrastruktury drogowej, poruszania się po drodze przy wykorzystaniu systemu GPS, odbioru i do-

starczenia towaru w określone miejsce oraz ekonomicznej jazdy. Pozostałe istotne elementy, jak mocowanie ładunku, czas pracy kierowców, wizerunek firmy, są to elementy, które można doskonalić w ramach kursów kwalifikacyjnych.

Tylko jak przygotować kierowcę z kat. C+E do poruszania się po drodze, mając do dyspozycji zaledwie 25 godzin zajęć, z czego prawie 2/3 należy poświęcić na naukę na placu manewrowym? Można, oczywiście, zwiększyć liczbę zajęć, gdyż 25 godzin to jest minimalny czas szkolenia. Jednakże wiąże się to z wzrostem ceny za szkolenia, a to wpływa na konkurencyjność oferty i zdecydowany spadek liczby kursantów, a w dalszej perspektywie, prowadzi nawet do zamknięcia ośrodka szkolenia kierowców.

Najrozsądniejszym, w mojej opinii, rozwiązaniem byłaby zmiana programu szkolenia oraz zmiana sposobu egzaminowania. Jeżeli egzaminowanie, wzorem niektórych państw zachodnich, polegałoby na pokazaniu umiejętności prowadzenia pojazdu na wcześniej niezaplanowanej, dłuższej trasie, wraz z elementami podjazdu pod rampę załadowczą i mocowania ładunku, można by sprawdzić szereg umiejętności kandydata na kierowcę. Prawda, egzamin byłby zdecydowania dłuższy, ale wymagałoby to od ośrodków szkolenia kierowców lepszego i bardziej szczegółowego przygotowania kursantów. Czy wydłużyłoby to oczekiwanie na egzamin? Nie, jeżeli prowadzilibyśmy egzaminy w pojazdach ośrodków szkoleniowych, co jest dopuszczane również dzisiaj.

Egzaminowanie

Kolejnym elementem, na który warto zwrócić uwagę, jest prowadzenie egzaminu w obecności instruktora nauki jazdy. Po pierwsze, zmniejszyłoby to stres u egzaminowanego. Po drugie, podczas takiego egzaminu doszłoby do weryfikacji umiejętności zarówno instruktora, jak i egzaminatora.

Warto byłoby się zastanowić również nad przyspieszeniem zdobywania uprawnień na wyższą kategorię instruktora nauki jazdy. Z przykrością muszę zauważyć, że wielu instruktorów nauki jazdy posiadających uprawnienia kat. C i C+E nie ma doświadczenia w zawodzie kierowcy. Zdarza się, że instruktor nie potrafi prowadzić pojazdów ciężarowych, zwłaszcza z przyczepą lub ciągnika siodłowego z naczepą. Dotyczy to, niestety, również egzaminatorów.

Czy dla poziomu szkolenia nie byłoby korzystniej dopuścić do tego zawodu kierowców z wieloletnim doświadczeniem w transporcie międzynarodowym? Na podstawie wykazanego doświadczenia można by przyspieszyć ścieżkę awansu zawodowego dla instruktora nauki jazdy. Obecnie potrzebuje on co najmniej trzech lat doświadczenia w zakresie kat. B instruktora nauki jazdy, aby móc rozpocząć kurs na instruktora nauki jazdy kat. C i C+E, co jest okresem zbyt długim. Oczywiście, nie każdy dobry i doświadczony kierowca transportu międzynarodowego będzie potrafił „sprzedać" wiedzę kursantowi, ale wydaje się, że umiejętności przekazywania wiedzy i przydatności zweryfikuje egzamin, a następnie pracodawca zatrudniający takiego instruktora.

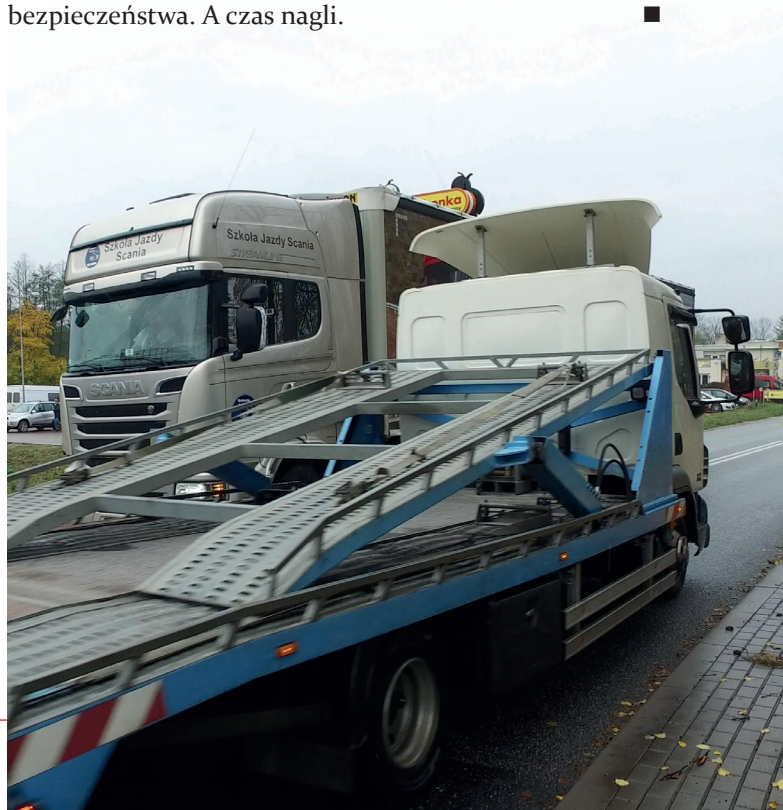
Poza tym, czy rzeczywiście potrzebna aż 130 godzin zajęć teoretycznych na kwalifikację wstępną i wstępną przyspieszoną? Jeżeli nie można zostać kierowcą zawodowym bez uzyskanej kwalifikacji, to czy nie lepiej połączyć kurs na prawo jazdy z kwalifikacją, ze szczególnym uwzględnieniem zwiększenia liczby godzin zajęć praktycznych? Te elementy są ze sobą ściśle związane i szkoda byłoby ich wspólnie nie wykorzystywać.

Wnioski

Pamiętajmy, że kierowca w transporcie, przede wszystkim międzynarodowym, prowadzi 40-tonowy pojazd. Zderzenie samochodu osobowego z pojazdem ciężarowym kończy się przeważnie tragiczne dla kierującego i pasażerów „osobówki". Całe szczęście, odsetek wypadków z winy kierującego pojazdem ciężarowymi jest stosunkowo niewielki w porównaniu z ilością pojazdów poruszających się po drogach, jednakże skutki takich wypadków niosą bardzo duże zagrożenie. Należałoby się zatem zastanowić, czy nie zwiększyć bezpieczeństwa przez zmianę szkolenia i egzaminowania na kat. C+E prawa jazdy.

Starszych i doświadczonych kierowców, ze względu na problemy zdrowotne, jest coraz mniej. Dzisiaj to tak naprawdę oni zajmują się w praktyce szkoleniem młodych kierowców. Gdy ich zabraknie, poziom bezpieczeństwa na drogach znacznie się obniży. Już teraz, przez zmianę zasad szkolenia i egzaminowania, należy zadbać o bezpieczeństwo, zanim będzie za późno.

Obawiam się tylko jednego. Że, jak zwykle przy zmianie przepisów, sytuacja pogorszy się, a nie polepszy. Sfery rządowe, bez względu na to, kto jest u steru, a także urzędnicy pracujący nad ustawami i rozporządzeniami, mają niezwykłą zdolność mnożenia przepisów i utrudniania życia ludziom. Moim zdaniem, należy dać większą swobodę ośrodkom w sprawie szkolenia kierowców i egzaminatorom przy ocenie efektów tych szkoleń podczas egzaminów. Nie mnóżmy przepisów, bo to nie od ich ilości, a przede wszystkim od umiejętności kierowcy zależy bezpieczeństwo na drogach. Obecne szkolenie „pod egzamin" na kat. C+E na pewno nie wpływa na poprawę bezpieczeństwa. A czas nagli. ■



Najważniejsze ogniwo prawa jazdy

Mariusz Sztal, egzaminator w WORD Warszawa

Stwierdzenie tytułowe nie jest tylko pustym sloganem. Od zawsze to nauczyciel wprowadza adepta w świat wiedzy, w tym przypadku także świadomości i, co ważne, odpowiedzialności drogowej. To instruktor jako pierwszy udostępnia obiekt marzeń i to on przekazuje właściwe zasady i metody działania. Rola instruktora jest zatem niepodważalnie oczywista. Czy w dzisiejszych realiach zawód ten jest właściwie odbierany, oceniany i wynagradzany? Moim zdaniem – nie!

Przez ostatnie lata zauważalny jest pewien zniżkowy trend w zakresie zarówno wymagań stawianych kandydatom na instruktorów, jak i oczekiwań wobec osób przez nich szkolonych. Liberalizacja w tym zakresie może nas bardzo dużo kosztować, a przecież i tak pod względem bezpieczeństwa na drogach jesteśmy na szarym europejskim końcu.

Jak zatem scharakteryzować „dobrego instruktora"? Dobry to taki, który swoją postawą na drodze budzi zaufanie innych. Dobry to taki, który ma wiedzę i w sposób przystępny potrafi ją przekazać. Ale dobry to też taki, który jest skuteczny. Nie mam tu na myśli „skuteczny" w rozumieniu tylko właściwego przygotowania do zdania egzaminu, ale przede wszystkim do bezpiecznego poruszania się po drodze. Odpowiedzialność związana z wykonywaniem tego zawodu jest zatem olbrzymia, mam jednak wątpliwości, czy wszyscy zdają sobie z tego sprawę.

Dzisiejsze realia wykonywania tego zawodu nie napawają optymizmem, bo ani to zawód perspektywiczny, ani dochodowy. Pozytywny jest jedynie aspekt, że w trudnych dla branży czasach pracodawcy, w tym przypadku właściciele OSK, zaczynają rozumieć, że odróżniać na rynku można się już tylko jakością. Przyciąganie klientów ceną jest drogą donikąd i nawet tak szumnie zapowiadane wprowadzenie ceny minimalnej za kurs absolutnie nic tu nie zmieni. Wzmocni jedynie budżet tych, którym na jakości nie zależało nigdy.

Sytuację można porównać np. do szkół średnich. Renomy szkoły nie buduje ani lokalizacja, ani infrastruktura, ani nawet reklama. Robią to jej absolwenci. Żeby jednak ich wykształcić, potrzebna jest kadra i to najlepsza. Najlepsza często znaczy najdroższa, bo jakość musi kosztować, a nas już nie stać na płacenie za słabe jakościowo rzeczy czy usługi.

Zbudowanie autorytetu należnego instruktorom zależy od nich samych. Od tego, z jakim zaangażowaniem traktują swój zawód i od tego, czy chcą doskonalić swój warsztat. Wierzę, że potencjału nie brakuje i oby nie zabrakło też zapału.

Na tle Europy w statystykach wypadkowości wyglądamy słabo, ale nie jest to wina tego, że Polacy nie nadają się na świetnych kierowców, bo przecież blisko połowa transportu drogowego w Europie jest realizowana przez Polaków.

Egzamin na prawo jazdy, powszechnie odbierany jako trudny, jest jedynie małym wyrywkiem całego procesu edukacyjnego. Można by rzec, że ostateczną jego weryfikacją, bo przecież nikt dziś tego procesu inaczej nie kontroluje. Dziwi zatem fakt, że nawet wśród szkoleniowców panuje opinia, iż formę egzaminu należy zmienić. Można, owszem, tylko co to zmieni w całym procesie i skuteczności nauczania? ■

reklama

Instruktorzy nie gęsi

Bogdan Sarna, instruktor nauki jazdy, wykładowca, Szkoła Nauki Jazdy Sarbo w Warszawie

Media społecznościowe coraz bardziej angażują nasze życie prywatne i przenikają również do wielu grup zawodowych. Służą nie tylko zabawie, lecz coraz częściej stają się źródłem informacji.

Trend ten nie ominął również instruktorów nauki jazdy. W 2013 roku, na Facebooku zawiązała się grupa pod nazwą ,,Instruktorzy nauki jazdy". Początkowo zapisywali się do niej instruktorzy i ludzie związani ze szkoleniem kierowców. Po pewnym czasie znalazły się tam inne, przypadkowe osoby, które często publikowały posty niezwiązane z tematem. Stosunkowo ciężko było zapanować nad dyskusją, która często schodziła na tematy, którymi grupa nie była zainteresowana. To forum nadal istnieje, liczy ok. 3000 członków.

Zdaniem wielu instruktorów, forum jest zbyt otwarte i łatwo dostępne. Jeden z kolegów wpadł na pomysł stworzenia bardziej szczelnej grupy pod nazwą ,,TYLKO INSTRUKTORZY". W błyskawicznym tempie zapełniły się jej szeregi i od listopada 2016 roku mamy swoją zamkniętą, branżową grupę, liczącą już 282 osoby. Funkcjonowanie w grupie określa regulamin. Instruktor przystępujący do niej musi wykazać się posiadaniem legitymacji lub uzyskać akceptację osoby wprowadzającej.

Obecnie Forum jest miejscem ,,spotkań" instruktorów z całej Polski, miejscem integracji bez ruszania się z domów. Z wieloma znamy się od lat, ale też spotkaliśmy nowe, bardzo ciekawe osoby, z którymi bez FB nigdy byśmy się nie poznali. Facebook nie jest anonimowy, każdy z nas ma swój profil, bardziej lub mniej szczegółowy. Wiemy o sobie sporo. To nas łączy i integruje. Chociaż stanowimy dla siebie konkurencję, zawsze znajdą się osoby, które w razie potrzeby chętnie udzielą pomocy czy porady.

Ideą powstania grupy była i jest przede wszystkim wymiana informacji, możliwość komunikowania się jednocześnie z dużą liczbą członków. Każdy nowy post mogą natychmiast przeczytać pozostali. Możemy prowadzić transmisje ,,na żywo", publikować artykuły, umieszczać zdjęcia i filmy oraz na bieżąco komentować. Po opublikowaniu post może być edytowany, zmieniany lub usunięty, jeśli coś poszło nie tak. Żadne inne forum takich funkcji nie udostępnia. Większość z nas ma swoje smartfony sprzężone z FB, więc każdy ,,bip" telefonu sygnalizuje, że ktoś coś napisał.

Czy FB uzależnia? Na pewno trochę tak, zwłaszcza, jeśli jesteśmy aktywnymi uczestnikami forum. Gdy piszemy posty, zawsze oczekujemy reakcji innych osób. To wciąga.

O czym na tym forum rozmawiamy? Właściwie o wszystkim. O problemach z interpretacją przepisów, obsłudze programów komputerowych, naprawie motocykli, usterkach samochodów, cenie kursu, opłacalności tego biznesu, stawkach i płacach. Opisujemy swoje metody działania, rozwiązania, usprawnienia i wynalazki, które wprowadziliśmy w firmie. Ganimy, krytykujemy i piętnujemy zachowanie, które narusza podstawy prowadzenia biznesu, np. groupony. Żywo dyskutujemy na temat rozporządzeń, ustaw, różnych projektów i pomysłów, które chcą nam zafundować władze.

Facebook jako komunikator ma olbrzymi potencjał i nieograniczone możliwości. Zachęcam branżę do aktywnego udziału w naszej grupie ,,TYLKO INSTRUKTORZY". Zapraszam też działaczy-instruktorów, którzy biorą udział w kreowaniu prawa. Będzie im łatwiej poznać poglądy środowiska, zanim zaczną procedować zmiany. ■

reklama

Osobowość instruktora

mgr Anastazja Perek, psycholog transportu, instruktor OSK ASIMA, Świętochowa

Na przestrzeni lat zawód instruktora nauki jazdy znacznie się zmienił. Nieustający postęp w dziedzinie techniki, zwłaszcza motoryzacyjnej, a także fakt, że samochód stawał się coraz bardziej powszechnym środkiem lokomocji i transportu, spowodowały, że zawód instruktora nauki jazdy stał się niezmiernie szanowanym w kręgu zawodów „pedagogicznych", a ciągłe dążenie ludzi, zwłaszcza młodych, do zdobycia uprawnień do kierowania pojazdami, całkowicie zrewolucjonizowało tę grupę zawodową.

Pedagog i wykładowca

Instruktor to przede wszystkim „pedagog". Choć nie wymaga się od pretendentów do tego zawodu wykształcenia wyższego, to istotne jest, by mieli oni minimum wiedzy pedagogicznej niezbędnej do pracy w tym jakże pięknym zawodzie. Przecież instruktor to, na dobrą sprawę, nauczyciel; musi mieć rozliczne cechy fachowca, np. umiejętność zainteresowania osób szkolonych danym zagadnieniem, stosować różne metody aktywizacji swojego wychowanka, ale przede wszystkim umieć zmotywować go do dalszych działań. Jednak na pierwszym miejscu stawiany jest w tym zawodzie autorytet, którym każdy z instruktorów powinien być dla swoich podopiecznych. Budowanie autorytetu nie należy do najłatwiejszych zadań.

Instruktor nauki jazdy to także wykładowca... Każda z osób ubiegających się o zostanie w przyszłości kierowcą, rozpoczyna swoją, nazwijmy to, przygodę z prawem jazdy od zajęć teoretycznych prowadzonych w formie wykładu przez instruktora/wykładowcę. To właśnie już od pierwszych minut prowadzonych zajęć wykładowca wprowadza odbiorców w świat motoryzacji i przez liczne środki dydaktyczne i metodyczne, jakimi dysponuje, rozbudza w kursancie chęć uczenia się, zdobywania wiedzy, a przez to wyzwala w osobie szkolonej umiejętność racjonalnego myślenia, które z powodzeniem wykorzysta podczas późniejszych zajęć praktycznych w ruchu miejskim.

Osobowość

Istotnym czynnikiem, kształtującym pracę instruktora nauki jazdy, a przede wszystkim jego predyspozycje do pracy w tym zawodzie, jest osobowość. Pojęcie to nie jest do końca jednoznaczne; idąc za definicją jednego z autorów publikacji psychologicznych, osobowość to „zespół względnie stałych, indywidualnych cech psychicznych i wzorców zachowania, właściwych dla danej jednostki". Na osobowość składa się wiele kształtujących ją czynników, np. temperament, postawy i nastawienie, zdolności, zainteresowania, pamięć, inteligencja... Długo by wymieniać. Z temperamentem i określonym stopniem inteligencji po prostu się rodzimy, a w ciągu życia nie mamy większego wpływu na kształtowanie tych składowych osobowościowych; pozostałe, a częściowo wymienione czynniki, ulegają modyfikacjom w trakcie życia człowieka, a procesy nauczania i związanego z nim uczenia się, kształtują ich dalszy rozwój.

Co tak naprawdę robi instruktor nauki jazdy...? Uczy...? Wychowuje...? Kształtuje i wskazuje na pewne wzorce godne naśladowania...? Oczywiście, że tak; wszystkie wspomniane czynności, będące codziennością instruktora, stanowią specyfikę tej grupy zawodowej. Co zatem jest kolejnym, nieodzownym elementem „układanki" związanej z osobą instruktora? Z pewnością przywołany temperament.

Temperament

Temperament rozumiany jest jako – najprościej mówiąc – dziedziczony zespół cech osobowości człowieka. Z temperamentem po prostu się rodzimy, a podczas codziennego życia pośrednio na niego wpływamy. Trudno jednak jest na niego wpłynąć w taki sposób, by uległ radykalnej zmianie. Osoby spotykane w codziennym życiu to albo porywczy i energiczni cholerycy; weseli, pogodni i towarzyscy sangwinicy; powolni i zrównoważeni flegmatycy czy wreszcie podatni na depresję i uczuciowi melancholicy. To, jaki typ temperamentu reprezentujemy, w znaczący sposób decyduje o tym, czy dojdziemy do porozumienia z osobą szkoloną. Niektóre temperamenty mają trudności w „dogadaniu się".

Komunikacja

Praca instruktora nauki jazdy wymaga również niezwykle rozwiniętych umiejętności interpersonalnych, czyli, upraszczając, związanych z codziennym porozumiewaniem się w pracy zawodowej, ale także i w życiu. Komunikacja międzyludzka to istotna część pracy instruktora, który na co dzień spędza wiele godzin w samochodzie czy też sali wykładowej z kandydatami na kierowców. Podstawą tego zawodu jest więc bez wątpienia relacja instruktor-kursant (= nauczyciel-uczeń). Istotną rolę odgrywa tu komunikacja werbalna (słowna) oraz niewerbalna, wyrażana przez tzw. mowę ciała, często, niestety, ignorowaną, a stanowiącą tak ważny aspekt dla tej grupy zawodowej. Nie bez znaczenia jest więc postawa instruktora, ton jego głosu, ale też jego wygląd zewnętrzny (dopasowanie ubioru i biżuterii do rangi swej pracy). Wszystkie te czynniki wpływają na autoprezentację instruktora, pomagają mu w nawiązywaniu kontaktów z kursantem, a co najważniejsze – przez pierwsze wrażenie – budują autorytet, który wychowanek powinien bez wątpienia widzieć w swoim mentorze.

Odpowiedzialność

Zawód instruktora nauki jazdy to bardzo odpowiedzialne zajęcie. To nie tylko – jak sądzą niektórzy – podpowiadanie osobie niepotrafiącej jeździć, co ma robić, by samochód jechał itp. To przede wszystkim nauczanie przez wychowanie samo w sobie; młody kierujący pojazdem to w większości przypadków osoba 18-letnia. Instruktor jest dla niej wzorcem do naśladowania, autorytetem... Więc jak tu nie mówić o wychowawczej roli wykonujących ten zawód. Dlatego wybór pracy w tym zawodzie powinien być świadomy, poprzedzony analizą samego siebie. Pamiętajmy – wiedza to nie wszystko, liczy się także umiejętność jej przekazywania oraz zdolność dostrzegania piękna w człowieku, którego instruktor będzie nauczać.

Pełna nadziei na ciągły rozwój każdego czynnego zawodowo instruktora nauki jazdy, życzę samych sukcesów w pracy, bezpieczeństwa oraz samorealizacji, bo to ona jest gwarancją sukcesu każdego z nas. ■

reklama

Nowe filmy do kolekcji!

Pokaż jak wygląda naprawdę!

Mobilność niepełnosprawnych

Artur Paczkowski, PIMOT

Przygotowanie oferty szkoły nauki jazdy dla osób niepełnosprawnych jest niezwykle trudne, biorąc poważnie pod uwagę specjalne potrzeby tych kandydatów na kierowców. Nie wdrożono jeszcze w Polsce minimalnych europejskich standardów dotyczących szkolenia na prawo jazdy osób z niepełnosprawnością i oferta szkoły najczęściej jest budowana w oparciu o kryterium posiadania samochodu z jakimkolwiek oprzyrządowaniem.

Pomyłką jest jednak oferowanie szkolenia na prawo jazdy osobom niepełnosprawnym, gdy posiadamy zaledwie podstawowy systemu sterowania ręcznego, bez zamiaru jego rozbudowy i indywidualnego dostosowania. Tymczasem w kraju występuje niedostatek nawet takich szkół, które mają najprostsze oprzyrządowanie i podstawową wiedzę o możliwościach szkolenia w indywidualnych konfiguracjach, wynikających z dysfunkcji kandydata.

Obecnie trwa dyskusja nad wdrażaniem systemu mobilności osób niepełnosprawnych, w oparciu o budowanie krajowej sieci akredytowanych szkół nauki jazdy, dobrze przygotowanych do szkolenia kandydatów z dysfunkcjami. Europejskie standardy działania szkół nauki jazdy dla tych osób nakazują spełnienie warunków w zakresie poziomu dostępności do siedziby, z uwzględnieniem wykonania podjazdów, toalet, parkingów z miejscem zadaszonym, umożliwiających dogodne przesiadki z wózka lub z jednego pojazdu do drugiego oraz załadunek wózków inwalidzkich. Kadra szkoły nauki jazdy dla osób niepełnosprawnych musi legitymować się niezbędną wiedzą, umiejętnościami oraz doświadczeniem, odpowiednimi do wykonywania oferowanego zakresu usług. Szczególnie dużą wagę przywiązuje się do kwalifikacji psychologiczno-pedagogicznych kierownika szkolenia oraz certyfikowanej wiedzy instruktorów nauki jazdy o mobilności osób niepełnosprawnych.

Zalecane wymagania co do sprzętu, spełniającego europejskie standardy, są ogromne i długo jeszcze pozostaną poza ekonomicznym zasięgiem polskich szkół. Z wymagań koniecznych najważniejsze jest posiadanie co najmniej jednego samochodu osobowego z ręczną skrzynią biegów i jednego z automatyczną skrzynią biegów, z przystosowaniem obydwu do podwójnego systemu sterowania pojazdem. Ponadto, niezbędne jest posiadanie dostępu do różnych konfiguracji oprzyrządowania opisanego europejskimi kodami ograniczeń w prawie jazdy (Dz. U. 2012. 973 (załącznik nr 1).

W zakresie organizacyjnym najważniejsze jest dysponowanie sprzętem uniwersalnym, znajdującym się w na tyle dobrym stanie technicznym, aby zapewnić możliwość efektywnego i skutecznego administrowania nim. Chodzi tu przede wszystkim o sprawną wymianę oprzyrządowania w samochodzie podczas szkolenia, zgodnie z indywidualnymi potrzebami kolejnych klientów. Każda szkoła nauki jazdy dla osób niepełnosprawnych powinna zapewnić darmowe udzielanie klientom aktualnych i kompetentnych informacji dotyczących kwestii budowania ich mobilności wraz z „przymiarką" do samochodu, zapewniając tym samym doradztwo w zakresie odpowiedniego oprzyrządowania. Szkolenie kierowców z niepełno-

CCJ

CERTYFIKAT

Potwierdza się, że system zarządzania jakością w organizacji

PRZEMYSŁOWY INSTYTUT MOTORYZACJI

ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa

spełnia wymagania

ISO 9001:2008

Zakres certyfikacji:

Opinie i ekspertyzy oraz szkolenia w obszarze techniki motoryzacyjnej, w tym szkolenia kierowców, nadawanie producentom pojazdów numerów (WMI, VIS), będących członami numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), oraz nadawanie numerów identyfikacyjnych producentom części (WPMI).

Spełnienie wymagań ISO 9001:2008 jest równoznaczne ze spełnieniem wymagań PN-EN ISO 9001:2009. Integralną częścią niniejszego certyfikatu jest potwierdzenie, w którym zawarto informacje dotyczące warunków ważności certyfikacji. Dodatkowo informacje na temat ważności certyfikacji można uzyskać telefonicznie/faxem lub na stronie www.ccj.wat.edu.pl

Certyfikat wydano po raz pierwszy: 31.12.2007.
Certyfikat nr 630/S/2016 ważny od 31.12.2016 do 14.09.2018.
Wersja: A, data wydania: 28.12.2016.

WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA
CENTRUM CERTYFIKACJI JAKOŚCI
ul. Gen. Sylwestra Kaliskiego 2, 00-908 Warszawa

DR INŻ. JOANNA JASIŃSKA

IAF

PCA

AC 057
QMS

sprawnością oraz nauka jazdy dla nowych kandydatów na kierowców powinny odbywać się według ustalonych, sprawdzonych i wdrożonych procedur, uwzględniających szczególną sytuację osób niepełnosprawnych. Należy w nich umieścić zasady bezpiecznych i etycznych sposobów przenoszenia, pomocy w przemieszczaniu się klientów oraz nawiązywania z nimi fizycznego kontaktu.

W standardach europejskich szkolenia osób niepełnosprawnych kładzie się ogromny nacisk na świadomość kadry pracowniczej o odpowiedzialności za rzetelne wykonanie zadań i wpojenie klientom nawyku szczególnej ostrożności. Podkreśla się przy tym wagę ryzyka w zakresie bezpieczeństwa na drodze, w ruchu, z osobami niepełnosprawnymi, które z natury rzeczy mogą mieć wolniejszy czas reakcji, ale mają równe prawo do korzystania z mobilności.

Specyfika szkolenia jest w tym aspekcie szczególnie skomplikowana i żmudna. Szkoły nauki jazdy, pracujące na poziomie europejskim, organizują co roku badania poziomu zadowolenia klientów i prowadzą ewaluację bieżących wyników. Wdrażają też własną procedurę postępowania reklamacyjnego, która jest doskonale znana klientom i zapewnia szybkie rozpatrywanie skarg. Tego rodzaju działanie gwarantuje stały rozwój i doskonalenie usług. Wymusza na prowadzących ciągłą analizę potrzeb klientów, ze śródokresową oceną postępów.

Chociaż w Polsce jeszcze nie obowiązują wymienione standardy, warto je poznać, aby wiedzieć, czego będą oczekiwać klienci od profesjonalnego Ośrodka Szkolenia Kierowców, który oferuje szkolenie na prawo jazdy dla osób niepełnosprawnych. W Polsce funkcjonuje zaledwie kilka Ośrodków, które stosują standardy europejskie. Mają one wdrożony System Zarządzania Jakością i stosują procedury szkolenia identyfikujące i uwzględniające specyficzne potrzeby osób niepełnosprawnych. Ewaluacja skuteczności stosowanych procedur jest co roku weryfikowana audytem zewnętrznym i potwierdzana Certyfikatem Jakości. Posiadanie takiego Certyfikatu nobilituje Ośrodek Szkolenia Kierowców, a dla osób ze znaczną dysfunkcją, stanowi gwarancję kompleksowego podejścia do rozwiązania ich problemu mobilności.

Ośrodki legitymujące się Certyfikatem Jakości będą mogły wkrótce aplikować do internetowej bazy powstających w kraju Centrów Mobilności Osób Niepełnosprawnych, które dodatkowo zostaną uprawnione do udostępniania na egzaminy państwowe dostosowanych pojazdów. Potrzeba utworzenia takiej bazy została sformułowana w uzasadnieniu do wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie pomocy państwa w uzyskiwaniu prawa jazdy przez osoby niepełnosprawne. TK uznał za konieczne uzupełnienie ustawy o kierujących pojazdami o przepis tworzący finansowaną z budżetu państwa internetową bazę pojazdów gotowych do udostępnienia na praktyczne egzaminy osób niepełnosprawnych w różnych częściach kraju. Przepis w tej sprawie ukaże się wcześniej czy później i warto zastanowić się nad przygotowaniem OSK do umieszczenia w bazie. ■

Rekomendacje dla członków Polskiego Klastra Edukacyjnego

W marcu br. w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji w Warszawie odbyło się X Spotkanie Plenarne Polskiego Klastra Edukacyjnego. Członkowie klastra uczestniczyli w szkoleniu warsztatowym nt. organizacji kursów dla osób niepełnosprawnych. Moderatorem byli eksperci PIMot: Zbigniew Zawada i Artur Paczkowski.

Jak szkolić, jaki powinien być indywidualny zakres szkolenia, jakie predyspozycje instruktorów – to dodatkowe wyzwania dla tych OSK, które podejmują się szkolenia niepełnosprawnych kandydatów na kierowców. Zadanie nie jest łatwe, ale dla firm ułatwiających ludziom mającym różne ograniczenia komunikacyjne, jest honorem.

Organizatorzy warsztatów – Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom i Grupa IMAGE – wręczyli członkom klastra rekomendacje w zakresie obsługi klientów z niepełnosprawnością ruchową w szkoleniu na prawo jazdy kategorii B.

polski klaster edukacyjny

SPINKa
GRUPA IMAGE
PIMOT
REKOMENDACJA
dla
Ośrodka Szkolenia Kierowców „Poldek”
z siedzibą w Gdańsku.
Członka Polskiego Klastra Edukacyjnego
w zakresie obsługi klientów z niepełnosprawnością ruchową
w szkoleniu na prawo jazdy kat. B
Prezes Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom
Zbigniew Zawada
Prezes Zarządu Grupy IMAGE
Witold Wiśniewski
Dyrektor Instytutu PIMOT
prof. nzw dr inż. Andrzej Muszyński

Nowe zasady kontroli skarbowej

Małgorzata Głuszek-Stopczyk, radca prawny, kancelaria Stopczyk & Wspólnicy

1 marca 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (KAS). Zgodnie z nowo obowiązującymi regulacjami, KAS łączy zadania sprawowane dotychczas przez administrację podatkową, celną i kontrolę skarbową.

Urzędnicy KAS otrzymają wiele nowych uprawnień, a jednocześnie szeroką uznaniowość w zakresie podejmowania pewnych czynności faktycznych w toku kontroli celno-skarbowej, co w praktyce może mieć decydujący wpływ na przebieg kontroli, a w konsekwencji również zadecydować o dalszym funkcjonowaniu podatnika.

Dotychczas obowiązujące przepisy zobowiązywały do zawiadomienia podatnika o zamiarze wszczęcia kontroli.

Inspektorzy przychodzili do podatnika nie wcześniej niż po upływie 7 dni od zawiadomienia, wręczając kontrolowanemu podmiotowi postanowienie o wszczęciu postępowania kontrolnego. Jeśli kontrola miałaby być wszczęta szybciej, musiał się na to zgodzić podatnik. W zawiadomieniu winno być jednoznacznie wskazane, który organ zamierza przeprowadzić kontrolę podatkową, zakres kontroli, data i miejsce wystawienia dokumentu, a także pouczenie o prawie złożenia korekty deklaracji podatkowych za okres podlegający kontroli podatkowej.

Od 1 marca 2017 roku KAS nie ma już obowiązku wcześniejszego zawiadamiania podatnika o zamiarze wszczęcia kontroli celno-skarbowej, co oznacza, że podatnik może dowiedzieć się kontroli w momencie, gdy organ kontrolny przyjdzie do niego i wręczy mu upoważnienia do jej przeprowadzenia. Organ podatkowy jest zobowiązany pisemnie poinformować kontrolowanego o przyczynach braku wcześniejszego zawiadomienia. Jeśli tego nie uczyni, podatnikowi przysługuje prawo do złożenia sprzeciwu wobec podjęcia i wykonywania czynności kontrolnych (art. 84c ust. 1 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej). Taki środek prawny powinien być złożony w terminie 3 dni od dnia wszczęcia kontroli podatkowej.

Organ kontrolujący nie ma obowiązku wcześniejszego zawiadomienia podatnika o zamiarze wszczęcia kontroli podatkowej, jeżeli kontrola:

- dotyczy zasadności zwrotu różnicy podatku lub zwrotu podatku naliczonego w rozumieniu przepisów o podatku VAT
- ma być wszczęta na żądanie organu prowadzącego postępowanie przygotowawcze o przestępstwo lub przestępstwo skarbowe
- dotyczy opodatkowania przychodów nieznajdujących pokrycia w ujawnionych źródłach lub pochodzących ze źródeł nieujawnionych
- dotyczy niezgłoszonej do opodatkowania działalności gospodarczej
- ma być podjęta w oparciu o informacje uzyskane na podstawie przepisów o przeciwdziałaniu praniu pieniędzy oraz finansowaniu terroryzmu
- zostaje wszczęta po okazaniu legitymacji służbowej, gdy czynności kontrolne są niezbędne dla przeciwdziałania popełnieniu przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego lub zabezpieczenia dowodów jego popełnienia
- ma charakter doraźny dotyczący ewidencjonowania obrotu za pomocą kasy rejestrującej, użytkowania kasy rejestrującej lub sporządzania spisu z natury
- dotyczy podatku od wydobycia niektórych kopalin
- ma charakter doraźny, dotyczący sprawdzenia zachowania warunków zawieszenia działalności gospodarczej
- organ podatkowy posiada informacje, z których wynika, że kontrolowany:
  a) został prawomocnie skazany w Rzeczypospolitej Polskiej za popełnienie przestępstwa skarbowego, przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu,

przestępstwa z ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości lub wykroczenia polegającego na utrudnianiu kontroli,

b) jest zobowiązanym w postępowaniu egzekucyjnym w administracji,

c) nie ma miejsca zamieszkania lub adresu siedziby albo doręczanie pism na podane adresy było bezskuteczne lub utrudnione.

Podatnik, w trakcie początkowych 14 dni trwania kontroli celno-skarbowej, może skorygować deklarację. 14-dniowy termin liczony jest od dnia doręczenia podatnikowi upoważnienia do jej przeprowadzenia. Po upływie 14 dni, jeżeli kontrola będzie nadal trwała, podatnik może składać korekty jedynie w zakresie nieobjętym kontrolą. W praktyce oznacza to, że zmienione przepisy prawa dają podatnikowi więcej czasu na skorygowanie deklaracji, jednakże niezawiadomiony o planowanej kontroli podatnik nie ma czasu na przygotowanie się do kontroli.

Jeśli organ kontrolny ma podejrzenia, że podatnik nie przestrzega przepisów prawa podatkowego i w ocenie organu podatkowego fakty uzasadnią podjęcie niezwłocznego działania, organ jest uprawniony do wszczęcia kontroli celno-skarbowej wyłącznie na podstawie legitymacji służbowej. W takiej sytuacji, po wszczęciu kontroli, organ informuje kontrolowanego o przyczynie braku zawiadomienia o zamiarze wszczęcia kontroli i kontrola podatkowa przeprowadzana jest na podstawie imiennego upoważnienia kontrolera.

Kontrole celno-skarbowe mogą być przeprowadzane na terenie całego kraju, a nie – jak dotychczasowe kontrole skarbowe – według właściwości miejscowej.

Należy podkreślić, iż podczas kontroli kontrolerzy mają prawo żądać dostępu do akt, ksiąg i dokumentów także za okres nieobjęty kontrolą.

W przypadku, gdy organ kontrolny stwierdzi nieprawidłowości, zakończona kontrola celno-skarbowa przekształca się w postępowanie podatkowe, jeżeli podatnik nie złożył korekty deklaracji albo organ kontrolny nie uwzględnił złożonej korekty deklaracji. Przekształcenie kontroli w postępowanie podatkowe następuje z dniem doręczenia podatnikowi postanowienia o zmianie rodzaju kontroli, na które nie służy zażalenie.

Ministerstwo Finansów, na swojej stronie internetowej informuje, że po dniu 1 marca 2017 r. „Skonsolidowana KAS będzie kładła większy nacisk m.in. na jednolitą informację podatkową i celną. W ramach KAS, w miejsce obecnie działającej Krajowej Informacji Podatkowej, powstanie ogólnopolska Krajowa Informacja Skarbowa, która zapewni jednolite indywidualne interpretacje przepisów prawa podatkowego oraz informację podatkową i celną...". Dyrektor Krajowej Informacji Skarbowej, na wniosek zainteresowanego, wydawać będzie, w jego indywidualnej sprawie, interpretację przepisów prawa podatkowego (interpretację indywidualną). Aktualnie, interpretacje indywidualne będą wydawane, nie przez właściwych dyrektorów izb skarbowych, ale przez Dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej. ■

Godziwa cena za kurs

Jacek Maniecki, instruktor i właściciel, Nauka Jazdy Gocław, Warszawa

Jakie są koszty prowadzenia OSK? Jak duże wydatki wiążą się z zatrudnieniem pracownika? Ile płacimy na ZUS i do Urzędu Skarbowego? I wreszcie – ile trzeba zapłacić za inne usługi o charakterze zbliżonym do nauki jazdy?

Oto kilka przykładów:

- Instruktor nauki jazdy na nartach: 1 h = 100 zł.
- Korepetytor w szkole średniej: 1 h = 60-80 zł.
- Instruktor nauki pływania: 1 h = 100 zł.
- Instruktor nauki tańca przedślubnego: 1 h = 170 zł.

Spójrzmy na przykładowe ceny w innych krajach Unii Europejskiej... Słowenia cena kursu 800 euro, godzina jazdy 25 euro, Niemcy 1200-2000 euro, godzina jazdy 30-50 euro.

Tymczasem: od stycznia br. wzrosła płaca minimalna – do 2000 zł brutto, a najniższa stawka za godzinę pracy nie może być niższa niż 13 zł brutto. Stawka godzinowa dla dobrego instruktora to ok. 13-18 zł netto + ZUS + podatki. Z danych opublikowanych przez GUS wynika, że w styczniu 2017 r. przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto było o 4,3 proc. wyższe niż w styczniu 2016 r. i wyniosło 4 277,32 zł. Od zeszłego roku wciąż rosną stawki obowiązkowego ubezpieczenia OC dla samochodów. Koszty napraw i przeglądów serwisowych też wzrastają. W roku 2017, w efekcie wprowadzenia w resorcie oświaty podatku VAT, zwiększył się koszt wynajmu sal wykładowych i placów manewrowych. Z powodu organizowanych co 4 lata przez WORD-y przetargów na samochody egzaminacyjne, OSK także są zmuszone do wymiany swoich aut, z czym wiążą się ogromne koszty.

Pieniądze to jedno. Równie ważną, choć nieczęsto podnoszoną kwestią jest rzetelność i uczciwość przy wykonywaniu swojej pracy. Przekazywanie wiedzy teoretycznej i praktycznej powinno stać na wysokim poziomie, a jakość prowadzonych kursów – odpowiadać cenie. Cena kursu musi być adekwatna do nakładów finansowych ponoszonych przez właścicieli OSK. Tymczasem, przy cenie 1300 zł, jak widać z tych pobieżnych wyliczeń, bilans kosztów i zysków staje pod znakiem zapytania.

Jakie z tej analizy płyną wnioski? Otóż takie, że NIE cenimy samych siebie i naszego zawodu. Nie cenimy naszego wykształcenia i doświadczenia. Nie cenimy się jako ludzie, nie dbamy o swoją godność. Przedstawiciele innych zawodów umieją zadbać o prestiż wykonywanej profesji, a my nie. Czy naprawdę nasza praca jest tak mało warta?

Niestety, niektórzy z nas sprzedają na Grouponie lub Okaziku kurs kat. B za 999 zł, a godzinę jazdy za 35 zł. Aby pozyskać więcej klientów, i więcej, i więcej. Są też tzw. lewi instruktorzy – bez biura, placu manewrowego, kasy fiskalnej – dorabiają sobie na drugim etacie.

Może nadszedł czas abyśmy zaczęli myśleć o godziwych zarobkach, co się równa odpowiedniej cenie kursu i godzin dodatkowych? Uważam, że cena kursu JUŻ DZIŚ powinna wynosić ok. 2000 zł, a w 2018 r. – ok. 2500 zł. W Polsce ceny samochodu, benzyny, ubezpieczenia, energii, gazu są podobne, jak w innych krajach UE. Nie możemy ciągle funkcjonować „od pierwszego do pierwszego", „od zmiany przepisów do zmiany przepisów", „od zmiany samochodu, do zmiany samochodu". Zamiast ciągle obniżać ceny, może wreszcie czas je podnieść.

Jednocześnie przyszła już chyba pora, by odkryć karty i na stronach urzędów miast czy starostw zacząć publikować informacje o poziomie zdawalności egzaminów na prawo jazdy w procentach, zgodnie z wyliczeniami WORD, podając nie tylko numer OSK, ale pełną nazwę ośrodka nauki jazdy i liczbę osób przystępujących do egzaminu. To będzie prawda o poziomie szkolenia i promocja dobrych OSK.

Przypomnę tylko z obowiązku, że nie namawiam do „zmowy cenowej" (jest to ścigane przez UOKiK z urzędu), ale do rzetelnej, uczciwej kalkulacji i dbałości o autorytet swój i zawodu. ■

Współpracują z nami

Joanna Arendarska

Mariola Bajon

Krzysztof Bandos

Piotr Białas

Zbigniew Drexler

Henryk Grabowski

Adam Goss

Marek Górny

Małgorzata Głuszek-Stopczyk

Mariusz Jankowski

Adam Klejna

Karol Kreft

Ryszard Krawczyk

Tomasz Kulig

Andrzej Markowski

Mariusz Markowski

Jacek Maniewski

Grzegorz Matuszewski

Tomasz Matuszewski

Jolanta Michasiewicz

Ewa Odachowska

Artur Paczkowski

Hanryk Pantkowski

Anastazja Perek

Kamil Pijanowski

Dagmara Romanowicz

Bogdan Sarna

Krzysztof Skałecki

Zdzisław Sas

Jakub Szadkowski

Jakub Szatkowski

Mariusz Sztal

Marek Sochacki

Jan Szumiał

Krzysztof Szymański

Jan Szymczak

Adam Tarnowski

Tomasz Tymiński

Zuzanna Wiśniewska

Krzysztof Wójcik

Maciej Wroński

Magda Zamorska

Paulina Żabińska

Paweł Żuraw

FUNDACJA ZAPOBIEGANIE WYPADKOM DROGOWYM

Zarząd:

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

Andrzej Grzegorczyk – Wiceprezes Zarządu
(ekspert brd, były sekretarz KRBRD, Wiceprezes „Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego", rzeczoznawca, również Komisji Europejskiej (Taiex), ekspert Banku Światowego, wykładowca w SWPS i UW.

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

Kwartalnik: Biuletyn Informacyjny PRAWO JAZDY nr 1/24
Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz

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

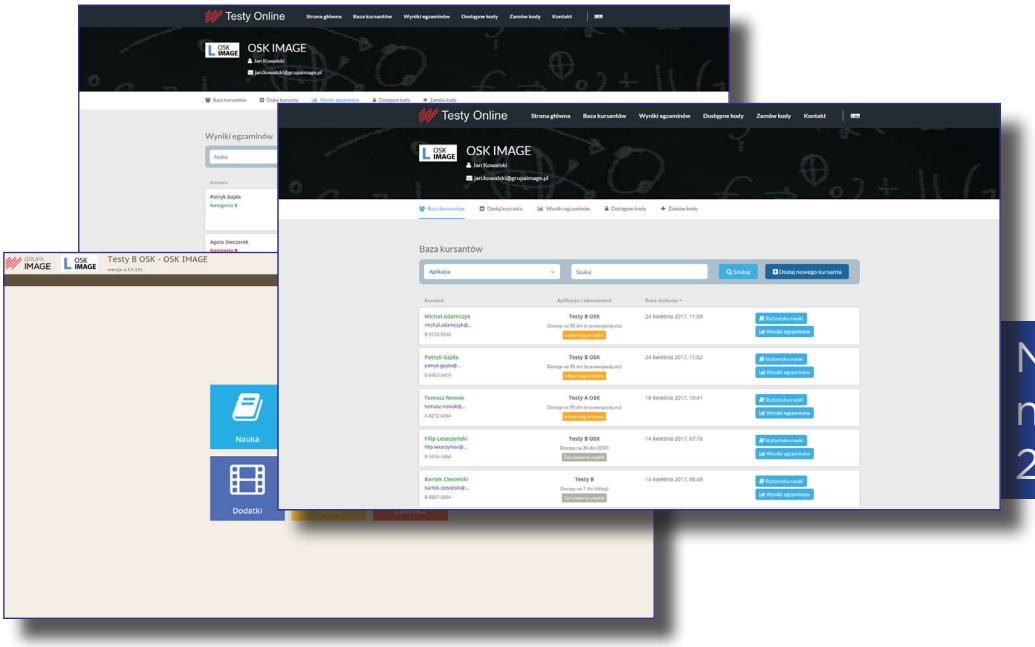
Projekt, skład, łamanie: Piotr Wagner **Druk:** MDruk, Warszawa

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

Udostępnij kod Kursantowi → kontroluj postępy nauki i wyniki egzaminów → sprawdź wiedzę na egzaminie wewnętrznym

↓

Kursant dobrze przygotowany do egzaminu państwowego



Nowa oferta dla najlepszych OSK 228110199

Testy A, B, C, D, T – dodatkową reklamą Twojego ośrodka

testyonline.grupaimage.eu

Podnieś zdawalność swojego OSK