andragogika
asertywność
bezpieczeństwo
na drodze
defensive driving

ISSN 1507-7853
2/25 (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-

Prawo Odpowiedzialność Sukces

Wciąż trwają prace nad projektem zmian w ustawie o kierujących pojazdami

Musimy jednak mieć dogłębną analizę zapisów proponowanych przez Zespół oraz wynikających z napływających do nas opinii i oczekiwań. Wiele razy słyszeliśmy o nadmiernym pośpiechu przy tworzeniu prawa. Chcemy tego uniknąć. ➲s.5

Zła ochrona – wysokie kary

Istotnym novum jest możliwość nakładania na podmioty przetwarzające dane osobowe administracyjnych kar pieniężnych za niezgodne z prawem przetwarzanie danych. ➲s.18

Brukowanie, czyli o szkoleniu i egzaminowaniu

Na drogach rewolucja. Nowoczesne samochody, coraz szybsze, skomputeryzowane, hybrydowe, ładne. I wojna z nimi. Zatłoczone centra miast, nowe regulacje prewencyjne i karne, ruchy społeczne eko. Między nimi lobbyści różnych grup interesów moto-road-drive, często pod płaszczykiem „bezpieczeństwa ruchu drogowego". A ludzie? Jedni muszą, inni lubią, prawie wszyscy nie mają innego wyjścia - jeżdżą. Lepiej, gorzej, różnie, uczą się przez całe życie.

Dyskusja na temat jakości szkolenia kierowców i kandydatów na kierowców trwa od lat. Na naszych łamach publikujemy eksperckie opinie i publiczne postulaty. Wiele z nich jest wciąż aktualnych. Jak chociażby artykuł Krzysztofa Bandosa, prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców (Biuletyn Prawo Jazdy nr 1/2017) zawierający najważniejsze problemy branży. Jedne mają wagę systemową, inne wynikają z troski o stabilność i bezpieczeństwo biznesu OSK.

Czy wraz z dynamicznym postępem motoryzacji i transportu drogowego mamy adekwatny postęp szkolenia? Czy zakres szkolenia, metodyka i kompetencje instruktorów nadążają? Formalnie rzacz biorąc – tak. W praktycznej relacji mistrz-uczeń odnosi się wrażenie, że zmiany sa nieznaczne, nowoczesność raczej wymuszona i często pozorna. A egzamin? Egzaminator jest „notariuszem" – na egzaminie teoretycznym nadzoruje działanie systemu informatycznego, a podczas praktyki wypełnia kolejne tabelki.

Procedura zdobycia prawa jazdy, od wniosku PKK do produkcji blankietu PWPW - to jedno. A cele i programy szkolenia na poszczególne kategorie – to drugie. Teraz mamy tylko zarys programu, schemat odbiegajacy od indywidualnych profili kursantów. A przecież dziś celem nie jest znajomość prawa drogowego, a bardziej zrozumienie relacji między uczestnikami oraz antycypacja zdarzeń. Instruktor musi mieć zdecydowanie wyższe kompetencje pedagogiczne w zakresie szkolenia kursowego dorosłych, a egzaminator - wyższe kompetencje psychologiczne.

Nasza Fundacja gotowa jest powołać społeczny zespół ekspertów, który opracuje podstawy programowe – od edukacji szkolnej, przez kursy prawa jazdy, kształcenie zawodowe, do szkolenia kierowców zaawansowanych. Więcej na stronie www.mniejofiar.org.pl

W mediach i na różnych spotkaniach znajdzie się bez liku dobrych rad. My nie chcemy nimi brukować.

Bożenna Chlabicz, Redaktor Naczelna

Piszą u nas...

Wciąż trwają prace nad projektem zmian w ustawie o kierujących pojazdami

wypowiedź Bogdana Oleksiaka

Obserwacja wzmaga chęć uczenia się

rozmowa z Anastazją Perek, psychologiem transportu w Super OSK „ASIMA" w Święciechowie

Mitologia egzaminacyjno-szkoleniowa

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

Zła ochrona – wysokie kary

Małgorzata Głuszek-Stopczyk, Radca prawny, Wspólnik w Kancelarii Stopczyk & Wspólnicy

Zajęcia w warunkach specjalnych – prawdy i mity

Adam Goss, Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklubu Polski

Konkurencja – czy zawsze nieuczciwa?

Paulina Żabińska, Radca prawny, Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy sp. k.

Skuteczne metody oceniania kandydata na kierowcę

Grzegorz Matuszewski, egzaminator, instruktor

Mierzyć? Nie mierzyć? Oto jest pytanie...

Wiesław Pawlak, instruktor nauki i doskonalenia jazdy wszystkich kategorii, OSK „Wałowa" w Siedlcach

Nie dojrzeliśmy, aby myśleć w kategoriach jakościowych!

rozmowa z dr. Pawłem Żurawiem, egzaminatorem w WORD Wałbrzych

Ryzykowne szkolenie motocyklistów

Jan Szumiał, Prezes Stowarzyszenia OSK w Warszawie

oraz

Kongres Instruktorów i Wykładowców 2017, Deklaracja Dobrej Roboty, Jak to się robi w Niemczech, Cudze dane – cudza własność, Ubezpiecz siebie i swoje mienie, Listek wstydu, SNJ2 – Zestaw do pomiaru prędkości w zakresie szkolenia do uprawnień kategorii A...

Wciąż trwają prace nad projektem zmian w ustawie o kierujących pojazdami

Na początku czerwca br., podczas Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, zapowiedział, że do końca pierwszego półrocza zostanie opublikowany projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Tak się nie stało. Poprosiliśmy zatem o poinformowanie naszych Czytelników o tym, czy trwają i na jakim etapie są prace przy tym dokumencie.

Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiB mówi:

– Wciąż trwają intensywne prace nad projektem ustawy zmieniającej ustawę o kierujących pojazdami. Podczas Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy rzeczywiście informowałem, iż chcemy je sfinalizować do końca czerwca, ale okazało się to nierealne. Analiza poszczególnych zapisów i proponowanych zmian wymaga bardzo dużej uwagi, aby zmieniając, poprawić tylko te elementy systemu szkolenia i egzaminowania, które się nie sprawdziły, ale jednocześnie nie psując tych, które działają dobrze. Wymaga to tym samym więcej czasu na konsultacje. To nie mogą być paragrafy pisane "na kolanie", ani uwzględniające racje tylko jednego środowiska. Jak podkreślałem, najważniejsze jest dobro społeczne, poprawa warunków dla przygotowania kandydatów na kierowców oraz zwiększenie transparentności procedur egzaminacyjnych w systemie egzaminowania kierowców..

Ustawa o kierujących pojazdami jest bardzo ważna, ale niejedyna spośród tych, nad którymi pracujemy. Mieliśmy i mamy – mówiąc oględnie – jeszcze kilka innych zadań, w tym ustaw, do znowelizowania, poprawienia, uporządkowania. I to się dzieje. Projekt zmian w ustawie o kierujących, m.in. z racji zasięgu społecznego, znajduje się w kręgu szczególnej uwagi Podsekretarza Stanu Pana Jerzego Szmita oraz Ministra Andrzeja Adamczyka. Musimy jednak mieć dogłębną analizę zapisów proponowanych przez Zespół oraz wynikających z napływających do nas opinii i oczekiwań. Wiele razy słyszeliśmy o nadmiernym pośpiechu przy tworzeniu prawa. Chcemy tego uniknąć.

Również z tego powodu na tym etapie nie będę wdawać się w szczegóły dotyczące konkretnych planowanych zmian w poszczególnych przepisach, ani mówić, jak zostaną sformułowane najważniejsze dla środowisk zadania i wymagania. To nie byłoby właściwe z mojej strony. Postulaty, które nam przedstawiono, są powszechnie znane. Efektem naszej pracy będzie projekt zmian w ustawie, w kształcie, jaki nasz resort przedstawi Radzie Ministrów. Jeśli zostanie on zaakceptowany – rozpoczną się konsultacje społeczne oraz dalsza, standardowa procedura legislacyjna. Jesteśmy coraz bliżej tego momentu.

Notowała B.Ch. ■

Kongres Instruktorów i Wykładowców'2017

To już historia, ale dla porządku odnotujmy i przypomnijmy: 2 czerwca 2017 r. obradował w Warszawie ogólnopolski KONGRES INSTRUKTORÓW I WYKŁADOWCÓW NAUKI JAZDY'2017 „PRAWO - ODPOWIEDZIALNOŚĆ – SUKCES". Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, Tomasz Matuszewski, apelował w Deklaracji Dobrej Roboty: „Zwracamy się do Koleżanek i Kolegów – zadeklarujcie udział we wspólnocie osób, po których nie trzeba poprawiać".

Organizatorem kongresu była Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Patronem merytorycznym - Instytut Transportu Samochodowego. Wsparcia organizacyjnego udzielił Polski Klaster Edukacyjny. Partnerzy to: WORD Warszawa, Automobilklub Polski, Instytut Medycyny Pracy w Łodzi, Przemysłowy Instytut Motoryzacji. Partnerem strategicznym było wydawnictwo Grupa IMAGE. Patronat medialny objęły: Portal „Warto Wiedzieć", czasopismo „Przewoźnik", miesięcznik „Polski Traker", tygodnik PRAWO DROGOWE@NEWS" oraz portal L-INSTRUKTOR.pl.

W Kongresie wzięło udział ponad 250 osób z całego kraju, reprezentujący środowiska instruktorów i wykładowców szkół jazdy, eksperci brd, metodycy, pracownicy nauki, egzaminatorzy, przedsiębiorcy, transportowcy, policjanci. Wśród nich: płk. Krzysztof Olkowicz, zastępca Rzecznika Praw Obywatelskich, Bogdan Olesiak, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiB, Marek Konkolewski, dyrektor CANARD, ks. bp dr Marek Solarczyk, Biskup Pomocniczy Diecezji Warszawsko-Praskiej, dyrektorzy WORD. Gościem specjalnym był Wojciech Chuchała, rajdowy Mistrz Polski i Europy w klasie ERC2.

Podczas sesji plenarnej wystąpili:

- **Maciej Wroński**, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska" nt. ***„Wpływ regulacji prawnych na brd"***
- ks. bp dr **Marek Solarczyk**, Biskup Pomocniczy Diecezji Warszawsko-Praskiej nt. *„Misja i odpowiedzialność instruktora nauki jazdy"*
- **Bogdan Olesiak**, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiB nt. *„Efekty pracy Zespołu Doradczego Ministra Infrastruktury i Budownictwa – projektowanie zmiany w ustawach o ruchu drogowym i o kierujących pojazdami"*
- prof. dr hab. n. med. **Alicja Bortkiewicz**, Instytut Medycyny Pracy w Łodzi nt. *„Instruktor nauki jazdy – zawód wysokiego ryzyka"*
- **Maria Dąbrowska-Loranc**, kierownik Centrum BRD w ITS nt. *„Bariery przy wdrażaniu standardów szkolenia kierowców"*
- **Dariusz Wiśniewski**, kierownik Pracowni Certyfikacji Wyrobów w ITS nt. *„Certyfikacja ośrodków szkolenia kierowców"*
- **Maria Adamczyk**, starszy wizytator w Kuratorium Oświaty w Warszawie nt. *„Akredytacja OSK w systemie oświaty"*
- **Rafał Gajewski**, dyrektor WORD w Zielonej Górze nt. *„Szkolenie i egzaminowanie na kat. AM"*
- **Rafał Grodzicki**, zastępca kierownika Wydziału Szkoleń i BRD, WORD Warszawa nt. *„Wspólne działania WORD i OSK na rzecz brd".*

Deklaracja Dobrej Roboty

Rzecznik Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy, Tomasz Matuszewski przedstawił DEKLARACJĘ DOBREJ ROBOTY, nawiązującą w treści i idei do „Traktatu o dobrej robocie" Tadeusza Kotarbińskiego. Zaapelował też nie tylko do obecnych na sali, ale do całego środowiska: ...Nasz cel jest oczywisty - poprawa jakości życia w Polsce. Nie osiągniemy jej, nie doceniając wartości pracy. Nasza ma wymiar wyjątkowy - wpływa na zachowanie ludzi. Wyznacznikiem naszych działań jest i będzie dobra robota. Zwracamy się do Koleżanek i Kolegów - zadeklarujcie udział we wspólnocie osób, po których nie trzeba poprawiać.

Chodzi o to, aby człowiek z ochotą robił to, co robić musi, by tego, co robić musi, nie robił tylko dlatego, że musi, by to, co robić musi, robił z pełnym upodobaniem i oddaniem.

Tadeusz Kotarbiński

Deklaracja Dobrej Roboty

My, polscy instruktorzy i wykładowcy nauki jazdy, nie jesteśmy obojętni na negatywne zjawiska występujące na naszych drogach. Naszą misją jest zapewnienie wysokiego poziomu kształcenia kandydatów na kierowców i kierowców. Chcemy także przekazywać naszą wiedzę dzieciom i ich rodzicom, by tworzyć społeczny front kultury użytkowników dróg.

Podstawą naszych działań powinno być dobre, proste i zrozumiałe prawo. Jego przestrzeganie wynika z naszej mądrej obserwacji potrzeb środowiska. Chcemy uczestniczyć w tworzeniu prawa, aby następnie skuteczniej go uczyć nie tylko słowem, ale własnym przykładem wynikającym z przekonania, że jest rzeczywiście nasze.

Wiemy, ile może kosztować bylejakość. Nie szukamy winnych, zdajemy sobie sprawę, że uczciwą i profesjonalną pracą przyczyniamy się do zmniejszenia zagrożeń. Stojąc twardo na gruncie obiektywnych zasad i wartości, nie uchylamy się od odpowiedzialności za rezultat wychowania przyszłych kierowców. Dobra praca każdego z nas codziennie tworzy społeczną synergię.

Miarą standardów naszych usług szkoleniowych są referencje klientów. Nam dostarczają satysfakcji i motywów do bycia jeszcze lepszymi. W wymiarze materialnym umożliwiają rozwój, a także spokojne i przewidywalne patrzenie w przyszłość. Skłaniają również do troski o zdrowie, o którym winniśmy pamiętać teraz i w przyszłości.

Nasz cel jest oczywisty – poprawa jakości życia w Polsce. Nie osiągniemy jej, nie doceniając wartości pracy. Nasza ma wymiar wyjątkowy - wpływa na zachowanie ludzi. Wyznacznikiem naszych działań jest i będzie dobra robota. Zwracamy się do Koleżanek i Kolegów – zadeklarujcie udział we wspólnocie osób, po których nie trzeba poprawiać.

Rzecznik
Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy

Warszawa, 2 czerwca 2017 roku

Mitologia egzaminacyjno-szkoleniowa

Karol Kreft, wykładowca, instruktor, właściciel OSK „Jankar" w Redzie, Pomorskie Stowarzyszenie Instruktorów Nauki Jazdy

Na temat egzaminowania i szkolenia kierowców krąży wiele mitów. Skąd się biorą te najpopularniejsze? Czy chodzi tylko o to, że nieznane rodzi legendę? A może przyczyną takiego stanu jest szybkie tempo zmian przepisów, za którymi zwykły Kowalski, a często także instruktor, nie nadąża?

„Egzamin teoretyczny jest trudny, a pytania bez sensu"

Oczywiście, wiemy, że tak nie jest. Do 19 stycznia 2013 roku powszechną praktyką było wkuwanie bazy pytań na pamięć, co obecnie jest niemożliwe. Każdemu, kto mówi, że egzamin teoretyczny jest trudny, a pytania bez sensu, daję do ręki broszurkę z poprzednią bazą pytań wielokrotnego wyboru, nafaszerowaną pułapkami słownymi i logicznymi, i każę na nie odpowiadać. Delikwent szybko zmienia zdanie. Na marginesie: w styczniu 2013 r. z pewnej oficyny wydawniczej odkupiłem za grosze i uratowałem przed zmieleniem kilkadziesiąt nowiutkich egzemplarzy „starej" bazy pytań w wersji drukowanej oraz na płytkach. Na powrót do przeszłości jestem więc gotowy...

„Egzamin praktyczny jest trudny i nie do zdania w pierwszym podejściu"

Jest on trudny dla niedouczonych kandydatów, czyli, niestety, dla większości. Niedouczonych przez przypadkowych, przemęczonych i niezmotywowanych finansowo instruktorów. Ameryki nie odkrywam twierdząc, że brakuje dobrych instruktorów. Jeżeli nawet są, to mają dość tego szkoleniowego bagienka, a innej pracy w kraju raczej pod dostatkiem. Czyli naprawdę jest tak, że kto umie jeździć, ten zdaje.

„13. egzamin państwowy jest gratisowy"

Oczywista bzdura. Kursant, który przeszedł rzetelnie wstępne badanie lekarskie i „-nasty" raz podchodzi do egzaminu, już dawno powinien uciekać nie tylko od swojego instruktora, ale w ogóle z tej szkoły jazdy. Bo czyja to wina, że Jasio nie umie rozwiązać zadania? Jasia czy pani od matematyki?

„Kurs ukończony kilka lat wcześniej, przepada i trzeba iść na kolejny"

Nic nie przepada. Wszystkie kursy zakończone po 1 lipca 1998 r. są ważne do końca życia obywatela. Oczywiste jest, iż po latach trzeba wiedzę i umiejętności odświeżać, bądź wręcz nabywać na nowo, np. w formie szkolenia uzupełniającego. Jednak w większości szkół jazdy taka osoba zapewne usłyszy, że wszystko przepadło i trzeba robić nowy kurs. I zapłacić za cały. Bo chodzi przecież o pieniądze.

„Jak obleję teorię na kategorię A, to zabiorą mi posiadaną już kategorię B"

Bzdura o nieznanej genezie. Prawdopodobnie jest to wynik tzw. niesprecyzowanych lęków.

„Gdy policja zatrzyma na drodze bez „prawka", to będę miał zakaz robienia go"

To prawda, ale wtedy, gdy będziesz po alkoholu. Trzeźwy kierujący, który nie ma stosownych uprawnień, otrzyma, zgodnie z taryfikatorem, mandat w wysokości 500 zł. Ponieważ jednak w Polsce liczba osób, które nie mając prawa jazdy, siadają za kierownicą, jest duża, należy pamiętać, że w takiej sytuacji niezwykle dokuczliwe mogą być konsekwencje finansowe ewentualnego wypadku z ich udziałem.

„Auto egzaminacyjne o numerze X ma popsute sprzęgło i gaśnie. Obym go nie wylosował!"

Wiemy, że stan techniczny pojazdów egzaminacyjnych jest zazwyczaj bez zarzutu i znacznie przewyższa większość pojazdów szkoleniowych, niejednokrotnie „wiązanych drutem" z oszczędności. Jeśli jednak podczas egzaminu zdający, przy ruszaniu, po raz pierwszy w życiu samodzielnie, bez pomocy pseudoinstruktora, puszcza sprzęgło, to powstają takie mity. Kandydat na kierowcę zrzuca winę na pojazd WORD, bo skąd ma wiedzieć, że był źle szkolony?

„Jeśli pójdę na egzamin na kat. A w pełnym stroju motocyklowym, egzaminator pomyśli, że jeżdżę bez uprawnień i obleje mnie"

Na szczęście, już ten mit wymiera. Ludzie podchodzą do kat. A poważniej, a egzamin rzeczywiście coś weryfikuje. Strój ochronny nie wzbudza sensacji, a jest podstawą bezpieczeństwa zdającego.

„Muszę zdawać testy na kategorię A? Przecież od wielu lat mam prawo jazdy kat. B!"

W trakcie kursu na kat. A okazuje się, że to B było dawno... Dobrze, że panowie kierowcy 40+, którzy rozpoczynają przygodę z motocyklem, otrzymują taki zimny prysznic i muszą przypomnieć przepisy, a często wręcz nauczyć się ich od zera. To na pewno pozytywny aspekt kryzysu wieku średniego!

„Zimą nie idę na kurs, bo jest ślisko i niebezpiecznie"

Efektem takiej postawy kandydatów jest nierównomierne rozłożenie naszej pracy w skali roku. A przecież zimą łatwiej jest zdać egzamin, bo wszystko odbywa się wolniej. Prędkość jest dostosowana do warunków, jest więcej czasu do namysłu itp., itd. Walka z tym mitem jest także w naszym, OSK i szkoleniowców interesie.

■

To tylko część mitów, z którymi się stykamy. Część z nich na szczęście znika z obiegu, jak np. straszny egzaminator z linijką, któremu pijany kierowca zabił dziecko i teraz się mści na zdających.

Czy powstaną następne mity? Nie wiem. Wszak kolejne zmiany już się czają gdzieś w kącie... Od każdego z nas, instruktorów i właścicieli OSK zależy, czy kandydat na kierowcę skupi się na rzetelnej nauce, czy na powtarzaniu bredni. I tego się trzymajmy. Szerokości!

Zajęcia w warunkach specjalnych – prawdy i mity

Adam Goss, Zastępca Dyrektora ds. Szkoleń Automobilklubu Polski

Na nowo rozgorzała debata na temat obowiązkowych szkoleń dla młodych kierowców. To dobry czas, żeby spokojnie i merytorycznie przedyskutować ten problem. Zwłaszcza, że najpewniej po raz kolejny w przestrzeni publicznej pojawi się wiele prawd, półprawd i argumentów niemających po prostu nic wspólnego z rzeczywistością.

Przypomnijmy: po raz kolejny został przesunięty, termin wejścia w życie niektórych przepisów okresu próbnego. Tematem wzbudzającym największe chyba kontrowersje są obowiązkowe szkolenia z zagrożeń w ruchu drogowym, które mają prowadzić Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy. Szkolenie ma być realizowane między czwartym i ósmym miesiącem posiadania prawa jazdy, będzie trwało 1 godzinę zegarową i ma kosztować dokładnie 200 zł.

Mit pierwszy

„Jest to inicjatywa ODTJ-ów mająca na celu zarobienie pieniędzy na przymusowych szkoleniach."

Prawda

Przypomnijmy genezę pomysłu tych szkoleń. Otóż badania wykazały, że kierowca, który otrzymał po raz pierwszy prawo jazdy kat. B, a wyłącznie tym osobom szkolenie to jest dedykowane, w pierwszych miesiącach posiadania uprawnień jest przeważnie ostrożny, stara się jeździć bezpiecznie i jako uczestnik ruchu nie powoduje zbyt wielu zagrożeń. Kłopot zaczyna się właśnie po kilku miesiącach, kiedy kierowca ów nabiera nieuzasadnionego przekonania o własnych umiejętnościach. I jest to dokładnie ten moment, kiedy trzeba zainterweniować, czyli pokazać, że tak naprawdę jego umiejętności są niewielkie, a w dodatku zupełnie nie zdaje sobie on sprawy z ograniczeń pojazdu. To, niestety, grzech wielu również bardziej doświadczonych kierowców. Jesteśmy zapatrzeni w nowoczesne samochody – właściwie to już są elektroniczne cacka jeżdżące na czterech kółkach – wyposażone np. w ABS, ASR, ESP i uważamy, że nic złego się nam stać nie może. Nie zdajemy sobie sprawy, że po przekroczeniu pewnych granic nic nam nie pomoże, bo wszystkie systemy mają ograniczenia. Ograniczenia, których sobie nie uświadamiamy, mamy również my. A jeżeli poruszamy się samochodem ważącym nawet 2 tony z prędkością rzędu 100 km/h, to utrata nad nim panowania prowadzi prostą drogą na cmentarz. Taka jest prawda. Statystyki o tym mówią wyraźnie. I te właśnie ograniczenia ma owo szkolenie pokazać.

Mit drugi

„Szkolenie w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy jest niepotrzebne – lepiej o 2, 3 czy 5 godzin zwiększyć liczbę jazd w Ośrodku Szkolenia Kierowców, w ramach kursu nauki jazdy."

Prawda

Zadajmy sobie pytanie, skąd niby kierowca ma wiedzieć, gdzie są granice – tak jego umiejętności, jak i pojazdu? Przecież jest to zagadnienie niemożliwe do omówienia w sposób teoretyczny podczas wykładów. W ruchu drogowym nie do zrealizowania. Nikt o zdrowych zmysłach nie będzie chyba postulował, żeby badać zasady działania ABS czy ESP podczas jazdy na drodze publicznej, bo to absurd. Nie wymyślono jeszcze również symulatora, który mógłby modelować w wystarczająco naturalny sposób adekwatną sytuację. Nie ma nawet takiej potrzeby, bo to nie lot w komos i istnieje możliwość przeprowadzenia zupełnie naturalnego szkolenia w warunkach całkowicie bezpiecznych – właśnie na płytach poślizgowych w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy.

No chyba, że ktoś kwestionuje samą potrzebę posiadania przez kierowcę praktycznej wiedzy na temat zasad działania systemów bezpieczeństwa czynnego w jego pojeździe, ale tego rodzaju argumentu jeszcze nie słyszałem ani w przestrzeni publicznej, ani podczas rozmów prywatnych.

Mit trzeci

„To bardzo niebezpieczne zajęcia, na granicy dachowania i nie można na nie narażać młodych kierowców."

Prawda

Warunki realizowania omawianych szkoleń są dosyć dokładnie opisane w przepisach, w sposób ograniczający ryzyko do minimum, łącznie z maksymalną liczbą pojazdów, osób szkolonych oraz innymi czynnikami mającymi wpływ na zachowanie bezpieczeństwa podczas szkolenia.

Na marginesie dodam, że szkolenia w warunkach specjalnych prowadzę od chwili powstania ODTJ Automobil-

klubu Polski, czyli od 2009 r. Rocznie przewija się na różne kategorie ok. 3-4 tys. osób, naprawdę o bardzo różnym poziomie wiedzy i praktycznych umiejętności kierowania pojazdem. Nigdy nie doszło do najdrobniejszej kolizji, nie mówiąc już o jakimkolwiek zagrożeniu zdrowia, życia czy mienia. To kwestia właściwego zaplanowania i przebiegu zajęć.

Mit czwarty

„Szkolenia te są bezsensowną nauką wychodzenia z poślizgu."

Prawda

Program szkolenia dosyć precyzyjnie reguluje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 809). Przy odrobinie dobrej woli można to Rozporządzenie przejrzeć, zwłaszcza Załącznik nr 2. Cóż czytamy? Oprócz szczegółowo rozpisanych zadań do wykonania, w ust. 1 mamy również jasno określone cele do zrealizowania:

„Ust. 2. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest uświadomienie osobie szkolonej trudności w utrzymaniu toru jazdy w zakręcie. Podczas jego wykonania wskazuje się na niebezpieczeństwo wynikające z nadmiernej prędkości jazdy w zakręcie, przecenienia umiejętności osoby szkolonej oraz możliwości pojazdu. Zwraca się również uwagę na istnienie granicy efektywnego działania ESP oraz skutki, jakie powstają przy jej przekroczeniu.

Ust. 3. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest uświadomienie osobie szkolonej nieproporcjonalnego wzrostu drogi hamowania do przyrostu prędkości jazdy pojazdem i skutków, jakie to powoduje.

Ust. 4. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, jest uświadomienie osobie szkolonej trudności w panowaniu nad pojazdem przy hamowaniu w zakręcie. W trakcie jego wykonania wskazuje się na niebezpieczeństwo wynikające z awaryjnego hamowania przy jeździe z nadmierną prędkością oraz niewłaściwego zachowania osoby szkolonej podczas hamowania pojazdem wyposażonym w ABS oraz podczas hamowania pojazdem niewyposażonym w ten system. Zwraca się również uwagę na istnienie granicy efektywnego działania ABS oraz skutki, jakie powstają po jej przekroczeniu."

I gdzie tu mowa o jakiejkolwiek nauce wychodzeniu z poślizgu? Wręcz przeciwnie – ostrzegamy i pokazujemy, co się stanie, jeżeli utracimy panowanie nad pojazdem. W bezpiecznych warunkach.

Mit 5

„Instruktaż, ustawienie foteli, zagłówków, kierownicy trwa tyle, że z tej jednej godziny czasu na szkolenie nie zostanie w ogóle."

Prawda

Teoretycznie trudno z tym zarzutem dyskutować. Na szczęście, stosunkowo niedawno była okazja przećwiczyć to praktycznie w większym gronie. Podczas I Kongresu Instruktorów i Wykładowców, który odbył się w Warszawie w dn. 10.06.2016 r., staraliśmy się pokazać wszystkim chętnym niewielki wycinek takiego szkolenia. Z powodów logistycznych – chcieliśmy, żeby wszyscy chętni mogli pojeździć – w samochodzie, oprócz instruktora, były trzy osoby i ograniczyliśmy ćwiczenie do jednego zadania. Każdy próbował hamowania w zakręcie na płycie poślizgowej z dwiema prędkościami – najpierw bezpieczną, która pozwalała utrzymać tor jazdy. Drugi przejazd odbywał się z niewielkim przyrostem prędkości. Na trzy osoby przypadało 15-20 minut, około 5-7 minut na osobę, łącznie z przesiadaniem się, regulacjami i instruktażem.

Wnioski? Okazało się, że wszystkie elektroniczne cuda nie pomagały – pojazd w trakcie drugiego przejazdu wypadał z zakrętu, a niejednokrotnie się obracał. Pomimo – podkreślmy – działających systemów ABS i ESP. Najbardziej nawet zagorzali przeciwnicy tych szkoleń wysiadali z samochodu ze zmienioną perspektywą i przyznawali, że takie zajęcia mają jednak sens. Wystarczyło kilka minut za kółkiem. Jaki efekt można uzyskać przez godzinę?

Mit 6

Jak zawsze – pieniądze. „ODTJ-ty zbiją fortunę na szkoleniach po 200 zł od osoby za godzinę."

Prawda

ODTJ-ty funkcjonują w zupełnie odmiennej rzeczywistości niż OSK i szukanie jakichkolwiek analogii jest nieporozumieniem. Nie wchodząc zbytnio w szczegóły, ogólne, minimalne warunki infrastrukturalne dla ODTJ-tu stopnia niższego, uprawnionego do prowadzenia omawianych szkoleń (tylko kat. B), to: płyta poślizgowa prostokątna co najmniej 70 m x 7 m, z szarpakiem (lub pojazd typu skid-car) plus strefy bezpieczeństwa oraz droga dojazdowa do płyty długości co najmniej 100 m i szerokości co najmniej 3,5 m; płyta poślizgowa w kształcie wycinka pierścienia o średnicy zewn. 54 m i wewn. 40 m plus strefy bezpieczeństwa; tor szkoleniowy długości 400 m – wszystko utwardzone, a płyty poślizgowe pokryte specjalnymi farbami oraz nawadniane. Ktoś liczy powierzchnię całości, koszty utwardzania i ilość farby potrzebnej do wymalowania płyt poślizgowych? A jedna warstwa farby nie wystarczy... O kosztach aparatury nawadniającej nie wspomnę. Ale zaznaczę, że płyty wymagają gruntownej renowacji i malowania tak naprawdę dwa razy do roku, a raz to zupełnie „po oszczędności". Podobnie pachołki – roku nie wytrzymują i kilkadziesiąt – bo tyle jest ich potrzebnych do każdych zajęć w ODTJ – jest do wymiany. Oczywiście, w ODTJ wymagana jest analogiczna jak w OSK sala wykładowa, a dodatkowo jeszcze zaplecze socjalne z węzłem sanitarnym i pomieszczeniem dla instruktorów i osób szkolonych oczekujących na kolejne zajęcia. Plus, oczywiście, pojazdy.

Reasumując: ODTJ to inwestycja liczona w milionach złotych. Samego terenu potrzeba co najmniej hektar, nie mówiąc o nakładach na infrastrukturę. Roczne utrzymanie, bez kosztów osobowych, liczy się skromnie w dziesiątkach tysięcy złotych. Jak te koszty mają się do otwarcia i prowadzenia (w takim samym zakresie) OSK?

Nie czuję się upoważniony do podawania konkretnych cyfr, ale symulacje finansowe przeprowadzane przez ODTJ pod kątem nowych szkoleń z ryzyka w ruchu drogowym nie pokazują tych potencjalnych kokosów, o przychód których są przez wszystkich podejrzewane. Wręcz przeciwnie, biorąc pod uwagę opisane nakłady, szkolenia będą realizowane z minimalnymi zyskami.

Mit 7

„W Polsce brakuje ODTJ-ów do prowadzenia tych szkoleń."

Prawda

W mediach, w tym w różnych periodykach branżowych, regularnie pojawiają się precyzyjne opracowania dotyczące liczby ODTJ-ów w Polsce i osób, które będą musiały odbyć obowiązkowe szkolenia. Łącznie z hipotetycznymi odległościami dojazdu potencjalnego kursanta do najbliższego ODTJ. Zapomina się o jednym. Państwo nie wykazuje w tej materii elementarnego szacunku, a nawet odrobiny zrozumienia dla przedsiębiorcy. Wprowadzenie omawianych szkoleń już trzykrotnie było przesuwane w czasie. Niektórzy przedsiębiorcy uwierzyli w stabilność prawa, wybudowali ODTJ, a teraz, z powodu odsuwania terminu wejścia w życia przepisów, stoją na skraju bankructwa. Pozostali po prostu czekają. Osobiście znam kilku chętnych do takiej inwestycji, ale wszyscy, nauczeni przykrym doświadczeniem innych, mówią zupełnie racjonalnie, że poczekają do realnego wejścia w życie przepisów i dopiero potem rozpoczną inwestycję. Pamiętajmy, że szkolenia są zaplanowane w okresie między czwartym i ósmym miesiącem posiadania prawa jazdy, a większość osób pojawi się na szkoleniu pewnie bliżej ósmego miesiąca posiadania prawa jazdy, na ostatnią chwilę, jak to zwykle bywa. Czasu na wybudowanie ich, jak widać, będzie dosyć. Nie można pominąć również faktu, że budowę ODTJ-u deklaruje również właściwie każdy WORD, więc miejsc do odbycia obowiązkowych szkoleń nie zabraknie.

Mit 8

„Takie szkolenia powinny być dobrowolne, nieobowiązkowe i ludzie powinni sami zdecydować, czy chcą je odbyć."

Prawda

Powiedzmy sobie szczerze – to myślenie życzeniowe i iluzja. Polscy kierowcy mają bardzo wysokie mniemanie o własnych umiejętnościach i na chwilę refleksji czy zastanowienia nie ma co liczyć. Zwłaszcza u młodych kierowców. Z jakiegoś przecież powodu minimalna liczba godzin kursu np. na prawo jazdy jest ustalona odgórnie i trzeba ją zrealizować. Jestem pewien, że gdyby zaczęła się dyskusja o likwidacji przymusu szkolenia dla kandydatów na prawo jazdy, nie spotkałoby się to z aplauzem środowiska szkoleniowego. I słusznie.

Jeżeli chcemy więc osiągnąć jakiś rzeczywisty, racjonalny cel, to tego typu szkolenia muszą być obligatoryjne.

Podsumowanie

Mam nadzieję, że udało mi się chociaż trochę skorygować wielokrotnie powtarzane w środowisku szkoleniowym, nieprecyzyjne opinie na temat ODTJ-ów i szkoleń w nich prowadzonych. Chociaż słowo „szkolenia" to już określenie chyba trochę nieodpowiednie w dzisiejszych czasach. To są właściwie doświadczenia z pojazdem prowadzone w warunkach bezpiecznych, jak to określił podczas jednej z rozmów mój kolega z branży. Naszpikowane elektroniką pojazdy przejmują coraz więcej zadań związanych z prowadzeniem samochodu, chociaż człowiek (jeszcze) jest nadal najważniejszym w tym wszystkim ogniwem. Ale człowiek, żeby bezpiecznie prowadzić pojazd, musi jeszcze wiedzieć: co, jak i w jakich granicach w tym aucie działa...

Na koniec przytoczmy cytat z opracowania Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.", gdzie bardzo dokładnie przeanalizowano przyczyny i skutki wypadków w Polsce w 2016 r. Na stronie 26 czytamy:

„Szczególną uwagę należy zwrócić na grupę tzw. młodych kierowców w wieku 18-24 lata charakteryzującą się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji. W 2016 r. byli oni sprawcami 5 823 wypadków (20% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęły w nich 542 osoby, a 7 790 zostało rannych. Przyczyną 39,5% wypadków, które spowodowali „było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu", a o ich ciężkości świadczy 53,1% zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych. ***Jest to grupa osób, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka*** *(podkr. A.G.). W porównaniu z rokiem 2015 liczba wypadków spowodowanych przez tę grupę kierujących zwiększyła się o 240 (+4,3%), liczba osób zabitych o 64 (+13,4%) oraz liczba osób rannych o 284 (+3,8%)."*

Patrz również przytoczony w poprzednim numerze Biuletynu Raport NIK z 2014 r. – KIN-4101-04-002014, Nr ewid. 149/2015/P/14/033/KIN – szczególnie we fragmentach dotyczących „młodych kierowców"; m.in. str. 15, 24.

Gdyby nie kilkukrotne odsuwanie wejścia w życie obowiązku szkoleń z ryzyka w ruchu drogowym, najpewniej podane wartości byłyby zupełnie inne. Liczby zabitych i rannych mogłyby być mniejsze. A za każdą z tych cyfr stoi rzeczywisty, indywidualny dramat ludzki, czego na papierze, oczywiście, nie widać. I jeżeli chcemy jednak coś z tymi fatalnymi statystykami zrobić, poprawić je, to nie można eliminować narzędzi, które właśnie do tego celu dokładnie służą. Co poddaję pod głęboką rozwagę wszystkich, którzy negują sens i ideę obowiązkowych szkoleń z ryzyka w ruchu drogowym.

reklama

Jak to się robi w Niemczech?

Mathias Rüdel, TÜV, DEKRA
Gerhard von Bressensdorf, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

(Omówienie prezentacji przedstawionej podczas Kongresu CIECA, który w czerwcu br. odbył się w norweskim Trondheim)

W Niemczech nauka jazdy i egzaminowanie, jako składowe generalnego systemu kształcenia przyszłych kierowców, pojawiły się po raz pierwszy ponad 100 lat temu. Pedagogika i psychologia transportu były wtedy w powijakach. Nadzór nad nauką i egzaminowaniem dotyczył zagadnień związanych z przepisami ruchu drogowego. Stosunkowo niewielką wagę przywiązywano do kwestii samego szkolenia.

Program był raczej ogólny, zorientowany bardziej na treści techniczne, a nie na zachowanie w ruchu. Ponadto utrzymywano ścisłą separację instytucjonalną między szkoleniem i egzaminowaniem. Szkolenie kierowców – dziś obowiązkowe – prowadzone jest przez przedsiębiorstwa prywatne, podczas gdy odpowiedzialność za egzaminowanie na prawo jazdy, pozostawiono w rękach państwa.

Instytucjonalny rozdział szkolenia od egzaminowania stanowi ważną podstawę obiektywności egzaminu, ale ma też pewne wady. Niejednolita struktura nauki i egzaminu, które są ponadto umocowane w innych przepisach, to duża przeszkoda w rozwoju przygotowania kandydatów na kierowców. Rozwiązaniem tego problemu jest zalecenie do opracowania wspólnych, opartych o kompetencje standardów szkolenia i egzaminowania, wraz z odpowiednimi programami i procedurami, wyrażone w projekcie CIECA-RUE.

W tych kwestiach w 2016 roku Niemcy osiągnęły znaczny postęp:

1) ustanowiono standardy prowadzenia pojazdów (normy wymagań w formie definicji kompetencji, zadania związane z jazdą i kryteria oceny),
2) wdrożono te normy w elektronicznym obiegu dokumentów dotyczących procesu nauczania, prowadzonych przez instruktorów,
3) zastosowano elektroniczny raport z egzaminu do użytku egzaminatorów.

Nowo opracowane standardy i obsługa związanych z nimi urządzeń elektronicznych:

4) zostały umocowane prawnie,
5) przeprowadzono reformę procesu szkolenia instruktorów i egzaminatorów.

Ad. 1)

Punktem wyjścia do opracowania standardów „dobrej jazdy" były analizy psychologii ruchu przeprowadzone przez McKnighta i innych jeszcze w latach siedemdziesiątych. Naukowcy i eksperci zaktualizowali normy, aby nadążyć za charakterem współczesnego ruchu drogowego. Uwzględniając doświadczenia innych państw UE i wnioski z próby 10 tys. rzeczywistych egzaminów, zweryfikowano i zoptymalizowano test praktyczny. Przyjęte wówczas normy w całości stanowią niemiecki zestaw zadań egzaminacyjnych i są pewnego rodzaju wzorcem powszechnych systemów szkolenia i egzaminowania.

Ad. 2)

Aby usprawnić dokumentowanie i systematyczne monitorowanie postępów w nauce, opracowano dla instruktorów metody „elektronicznej oceny kandydata". Dzięki temu możliwe jest bieżące dokumentowanie i monitorowanie przebiegu szkolenia, z jednoczesną oceną postępów kandydata. Jednocześnie udział w tej ocenie może brać także sam kursant, co pozwala na porównywanie ocen wystawionych przez niego samemu sobie z tymi wystawionymi mu przez instruktora. Elektroniczną dokumentację wieńczy potwierdzenie, że kandydat jest wystarczająco przygotowany do egzaminu.

Ad. 3)

Podczas egzaminu, kandydaci muszą udowodnić, że mają wystarczające kompetencje do bezpiecznego, samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowym. Egzaminator ocenia w podobny sposób, jak wcześniej instruktor, kompetencje kandydata, jednak dzieje się to w konkretnych warunkach egzaminacyjnych, w tym w ruchu dro-

CIECA-RUE
Road User Education Project *(Program Edukacji Uczestnika Ruchu)*
- kompleksowe opracowanie standardów, dobrych praktyk i zaleceń służące poprawie jakości edukacji uczestników ruchu drogowego. Zawiera rekomendacje dotyczące procesu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, stanowi wzorzec kierunku reform w tym zakresie. Jest gotowym źródłem wiedzy o wieloletnich doświadczeniach wielu krajów.

gowym. Egzaminator może też skorzystać z dostępu do elektronicznego raportu z egzaminu. Różni się on w pewnych aspektach od tego samego narzędzia wykorzystywanego do monitorowania postępów w nauce (w raporcie widać bowiem np. szczegóły procedury składania wniosków). Wyniki zawarte w tym raporcie stanowią podstawę decyzji egzaminatora i są źródłem informacji zwrotnej dla kandydata. Psychologiczno-pedagogiczna koncepcja przekazywania tych informacji kandydatowi jest dostosowana formą do sposobu postrzegania przez niego przekazu (wskazówki są wyświetlane w formie filmików możliwych do odtworzenia na smartfonie).

Ad. 4)

Podstawą reformy systemu szkolenia instruktorów jest zaktualizowana i rozszerzona treść ramowego programu z 1999 roku. Wzbogacono go o nowe zagadnienia techniczne (np. systemy wspomagania kierowcy), a przede wszystkim o aspekty psychologiczne i pedagogiczne związane z ruchem drogowym. Wymagania wobec instruktora w zakresie wiedzy technicznej i psychologiczno-pedagogicznej (metody nauczania i uczenia się) zostały opisane w postaci 19 obszarów kompetencji. Dla każdego z tych obszarów określono minimalną wiedzę, która ma zostać przekazana. Ogólny czas szkolenia instruktorów został powiększony z 700 do 910 godzin (udział treści psychologicznych zwiększono do 50 proc., w porównaniu z wcześniejszymi 33 proc.). Istotnym punktem jest fakt, że nowe standardy są mierzalne, wymierne, a więc odpowiednie jako podstawa do nadzoru procesu szkolenia instruktorów.

Ad. 5)

Następują także zmiany w dziedzinie szkolenia egzaminatorów. Innowacje związane z technicznymi lub pedagogicznymi i dydaktycznymi aspektami wiedzy i umiejętności egzaminatorów mogą być relatywnie szybko wdrażane do systemu egzaminowania. Szkolenie opiera się o ramowy program, „umocowany" w odpowiednich przepisach prawa. Powołano też grupę roboczą, w skład której wchodzą przedstawiciele ośrodków badań, organizacji monitorujących i odpowiednich ministerstw, która pracuje nad dalszym, ciągłym rozwojem systemu egzaminowania i szkolenia.

x

Każdy z opisanych etapów reformy to mały element układanki prowadzącej do zmian w edukacji przyszłych kierowców, co nie jest możliwe bez coraz doskonalszego szkolenia instruktorów i egzaminatorów. Reforma przeprowadzona w Niemczech to „głos" w międzynarodowej debacie o tym, jak rekomendacje CIECA mogą być wdrażane i realizowane w codziennej praktyce.

Opracowanie: Jakub Szadkowski,
redaktor prowadzący Portalu L-instruktor.pl

reklama

Skuteczne metody oceniania kandydata na kierowcę

Grzegorz Matuszewski, egzaminator, instruktor

Ocenianie kogokolwiek jest czynnością skomplikowaną, wymagającą od oceniającego wiedzy i umiejętności z różnych dziedzin nauki czy prawa. Żeby oceniać skutecznie, trzeba poznać metody oceniania i wiedzieć, czego dotyczą błędy w ocenie. W przypadku oceniania przyszłego kierowcy problem jest jeszcze bardziej złożony, gdyż ocena dotyczy kilku etapów kształcenia.

Fazy oceniania dotyczą oceny wstępnej, bieżącej i końcowej. Oceną wstępną i bieżącą zajmuje się instruktor, a końcową egzaminator. Skuteczna ocena ma dać podstawę do podjęcia decyzji przez egzaminatora o uzyskaniu kwalifikacji do kierowania pojazdami lub jej braku. Powinna wiązać się z pewnością, że osoba, którą ocenia, kierując pojazdem, uwzględnia wszystkie czynniki związane z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Jeździ proaktywnie i przyjaźnie dla otoczenia.

Żeby to osiągnąć, podczas oceniania należy wprowadzić więcej zasad dydaktycznych, wyczucia, w zamian za często czysto administracyjne podejście do instrukcji przeprowadzania egzaminu. Oceniający powinien wiedzieć, że bardziej skuteczna i sprawiedliwa ocena prowadzi do osiągnięcia założonego celu. Czyli nie ilość popełnianych błędów w danym zadaniu egzaminacyjnym, tylko ich waga świadczy o niepoprawnym jego wykonaniu. Jest to przeciwieństwo oceny alternatywnej (zero-jedynkowej), gdzie już jeden popełniony błąd dyskwalifikuje całe zadanie. Skuteczność w ocenianiu to przede wszystkim obiektywizm. Charakteryzuje się on przyjęciem takich samych wymagań w stosunku do wszystkich egzaminowanych przez wszystkich egzaminatorów. Ocena staje się często niesymptomatyczna, gdyż oceniający znacznie wykraczają poza obszar objęty kontrolą. W przyjętej metodzie ważne jest uzasadnienie oceny końcowej. Nawet przy wyniku pozytywnym jest to obowiązek oceniającego, który powinien wyliczyć wszystkie popełnione błędy i wskazać sposoby wyeliminowania ich.

Przyjęte metody będą gwarantem sprawiedliwej oceny, jeżeli nie będą zawierały elementów błędnych. Możemy do nich zaliczyć liberalizm, który świadczy o słabości charakteru oceniającego. Związany jest ze strachem, co prowadzi w konsekwencji do obniżenia wymagań. Schematyzm w ocenie łączy się z ocenianiem ograniczonego zakresu wymagań – np. egzaminator ocenia tylko liczbę popełnianych błędów. Nie analizuje całościowo umiejętności w oparciu o prawnie zapisany filtr. Niewątpliwie „porażką" podczas oceny jest ocenianie w pośpiechu, bez głębszej analizy, czyli bardzo powierzchownie. Sztuką jest dziś wycofanie się po pewnym czasie z wcześniej podjętej decyzji o nieprawidłowo wykonanym zadaniu. Ocena wypaczona jest często przez subiektywne, nieświadome podejście do osoby ocenianej. Stan chwilowego samopoczucia spowodowanego życiem rodzinnym lub zawodowym egzaminatora nie powinien przekładać się na ocenę.

Jaką przyjąć metodę oceniania żeby była skuteczna? Myślę, że odpowiedź jest prosta. Niezawodną, którą można osiągnąć przez stosowanie tych samych narzędzi (zadania, kryteria, sposób prowadzenia egzaminu). Stałoby się to normą oceniania, gwarantującą taki sam rezultat bez względu na miejsce prowadzenia egzaminu.

■

Nie dojrzeliśmy, aby myśleć w kategoriach jakościowych!

Dr Paweł Żuraw - egzaminator w WORD Wałbrzych, instruktor nauki jazdy w l. 1998-2016. Od 2009 r. pracownik naukowo-dydaktyczny Społecznej Akademii Nauk w Łodzi - Wydziału Zamiejscowego w Świdnicy ***(fot. Jolanta Michasiewicz)***

Z dr. Pawłem Żurawiem, egzaminatorem w WORD Wałbrzych, instruktorem nauki jazdy rozmawia Jolanta Michasiewicz (Prawo Drogowe&News)

– Poprosimy o komentarz i podzielenie się refleksjami związanymi z DEKLARACJĄ DOBREJ ROBOTY, którą podczas Kongresu Instruktorów i Wykładowców Nauki Jazdy'2017 ogłosił Rzecznik Instruktorów i Wykładowców, Tomasz Matuszewski.

Dr Paweł Żuraw: Pomysł DEKLARACJI DOBREJ ROBOTY adresowany jest w pierwszej kolejności do instruktorów i wykładowców nauki jazdy. To apel o lepsze jakościowo wykonywanie swoich obowiązków zawodowych. Uważam jednak, że ta Deklaracja w pewnej mierze skierowana jest również do egzaminatorów. To oni są ostatnim ogniwem procesu, który moglibyśmy nazwać szeroko rozumianą edukacją kierowców i kandydatów na kierowców. Niejednokrotnie krótkie, ale treściwe słowa egzaminatora podczas egzaminu, połączone z różnymi, często nietypowymi i emocjonalnymi sytuacjami, pozostają w świadomości osób zdających na bardzo długo. Dlatego egzaminator musi być bardzo odpowiedzialny za swoje słowa, zachowanie, postawę i bardzo krótką relację z kandydatami na kierowców, gdyż wszystkie te czynniki, mogą przyczynić się w przyszłości do ukształtowania ich określonych postaw na drodze, zarówno tych dobrych, jak i złych. Mówiąc o działalności OSK czy WORD-ów, mamy do czynienia z edukacją, a nie np. z produkcją czy handlem, gdzie obowiązują określone reguły gry rynkowej. Dlatego nasza praca bazuje na klasycznej relacji: nauczyciel-uczeń. Nauczyciel, jako osoba w pewnym sensie ukierunkowująca ucznia, może go zmotywować, ale też może zdemotywować, czego konsekwencje mogą być rożne i niejednokrotnie nieobliczalne. Mamy więc do czynienia z bardzo delikatną i wrażliwą materią, jaką jest człowiek, a nie materiał, towar czy wyrób gotowy. Pod koniec drugiej dekady XXI wieku, jako środowisko szkoleniowo-egzaminacyjne lub, jak kto woli, egzaminacyjno-szkoleniowe (żeby nikt nie czuł się urażony) chyba już na tyle zmądrzeliśmy i doświadczyliśmy wielu sytuacji, niekiedy nawet nieskutecznych i nietrafionych decyzji, że zrozumieliśmy, iż współpraca jest bardziej efektywna, aniżeli oskarżanie się, obwinianie i przerzucanie winy jednych na drugich.

Chyba już na tyle zmądrzeliśmy i doświadczyliśmy wielu sytuacji, niekiedy nawet nieskutecznych i nietrafionych decyzji, że zrozumieliśmy, iż współpraca jest bardziej efektywna, aniżeli oskarżanie się, obwinianie i przerzucanie winy jednych na drugich.

– Jako egzaminator, a do ubiegłego roku jeszcze instruktor, może Pan spojrzeć na te sprawy kompleksowo. Czy są jeszcze takie sytuacje? Oskarżanie się i podobne zachowania?

– Jest wiele zaszłości, które trudno wyeliminować w krótkim czasie. To tak samo, jak z pewnymi nawykami, które są kształtowane w czasie procesu szkolenia kandydatów na kierowców. Jeżeli będą to złe nawyki, to, niestety, ich eliminacja będzie bardzo trudna. Dlatego uważam, że potrzebne są nie tylko takie deklaracje, ale konieczne jest tworzenie płaszczyzn porozumienia, w postaci spotkań branżowych, konferencji, kongresów. A może zwyczajnie wystarczy rozpocząć działania związane z omawianiem prostych spraw, nawet tych podstawowych, z pozoru nieistotnych, które niekiedy mogą być bardzo skomplikowane? Nie bójmy się jako instruktorzy i egzaminatorzy przyznawać do popełniania błędów. Przecież jesteśmy tylko ludźmi. Nie udawajmy, że jesteśmy wszechwiedzącymi i nieomylnymi ekspertami. Zasoby wiedzy w każdej dziedzinie są nieograniczone, dlatego nigdy nie zgłębimy jej do końca. Może dzięki takiej postawie będziemy bardziej autentyczni i wiarygodni? Może właśnie dzięki szczerości i otwartości, uda nam się wspólnie działać na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego? Ale z drugiej strony doceńmy to, co w nas, instruktorach i egzaminatorach, jest najlepsze. Doceńmy siebie nawzajem, a wraz z tym, zacznijmy pozytywnie wykorzystywać swój olbrzymi kapitał doświadczeń, spostrzeżeń i dotychczas zdobytej wiedzy.

Pikniki są nieformalnym podsumowaniem formalnych rozmów i dyskusji. To właśnie wtedy zazwyczaj zapadają kluczowe decyzje.

– Podczas kongresów zawsze odbywa się piknik integracyjny.

– Pikniki są nieformalnym podsumowaniem formalnych rozmów i dyskusji. To właśnie wtedy zazwyczaj zapadają kluczowe decyzje. Uważam, że inicjatywa zorganizowania Kongresu przez Fundację Zapobiegania Wypadkom Drogowym zasługuje na szczególne uznanie. Wpisuje się ona w proces tworzenia płaszczyzny porozumienia między instruktorami, egzaminatorami, a także przedstawicielami innych grup zawodowych, które pośrednio lub bezpośrednio działają na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Jest to bardzo ważne, zwłaszcza teraz, kiedy dużo mówi się o zmianach legislacyjnych w obszarze szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Tak naprawdę, nie unikniemy ich. Mają one różne podłoże: socjologiczne, psychologiczne, ekonomiczne, prawne, etyczne. Wynikają z pewnych dysfunkcji systemu szkolenia i egzaminowania, który obowiązuje praktycznie bez większych zmian od 20 lat, nieaktualności określonych rozwiązań, które niekoniecznie sprawdzają się w społeczeństwie żyjącym u progu trzeciej dekady XXI wieku, a także konieczności nowoczesnego podejścia do szkolenia i egzaminowania, począwszy od skutecznych metod zarządzania, po relacje interpersonalne, oparte na ukształtowanych kompetencjach społecznych. Dlatego trzeba wierzyć, że wspólne działania, oparte na fundamencie, jakim jest zaufanie, z całą pewnością będą bardziej skuteczne.

– Czyli DEKLARACJA DOBREJ ROBOTY została ogłoszona we właściwym momencie? Przed nami zmiany, które wywołują wiele obaw.

– Zdecydowanie tak! Niestety, dotychczasowe zapisy prawne w jakimś sensie nie gloryfikowały dobrej jakości, właśnie tej dobrej roboty i przez to nie promowały dobrych szkół. Trochę ze smutkiem muszę powiedzieć, że referaty, w których poruszano tematykę certyfikacji, akredytacji i jakości, gdzie - między innymi - dotykano pewnych aspektów naukowych, jak: zarządzanie jakością, zasady cyklu Deminga, czyli twórcy idei jakościowego podejścia do przedsięwzięć biznesowych, nie cieszyły się jakimś szczególnym zainteresowaniem. Istotnym i chyba skupiającym uwagę wszystkich uczestników Kongresu było wystąpienie p. dyrektora Oleksiaka z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. W sumie nie można się temu dziwić, bowiem perspektywa zmian prawnych może oznaczać dla wielu firm być albo nie być.

Jako branża szkoleniowo-egzaminacyjna tkwimy w jakimś martwym punkcie. I z pewnością - może to jest teza kontrowersyjna – nie dojrzeliśmy jeszcze do tego, żeby myśleć w kategoriach jakościowych. Jesteśmy daleko od standardów, które dla wielu przedsiębiorstw innych branż są oczywistością.

– Mają one jednak służyć podnoszeniu jakości.

– Może zabrzmi to jak slogan, ale jakość w zarządzaniu każdą organizacją przynosi efekty materialne i niematerialne. Niestety, jako branża szkoleniowo-egzaminacyjna tkwimy w jakimś martwym punkcie. I z pewnością - może to jest teza kontrowersyjna - nie dojrzeliśmy jeszcze do tego, żeby myśleć w kategoriach jakościowych. Jesteśmy daleko od standardów, które dla wielu przedsiębiorstw innych branż są oczywistością. I wcale nie mam na myśli wdrażania systemów zarządzania jakością, ze względu na modę i przeświadczenie menedżerów wielu korporacji, że wypada je stosować, bo tak robią inni. Chodzi mi o realną potrzebę ich stosowania, o zmianę mentalności i ukierunkowanie działań na efekty.

Podajmy prosty, hipotetyczny przykład: menedżer nieznający specyfiki funkcjonowania polskiego systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, zadaje pytanie o średnie wyniki zdawalności egzaminów na prawo jazdy w Polsce. Zdroworozsądkowy menedżer, dla którego efekty pracy mierzone są określonymi wskaźnikami, słyszy odpowiedź, że wyniki zdawalności są na poziomie ok. 35%. Jak zareaguje na taką informację, skoro jego codzienne działania oparte są o efektywne metody zarządzania? Możemy tylko przypuszczać, że jego reakcją będzie wielkie zdziwienie i wręcz niedowierzanie, że w czasach współczesnych można jeszcze tak nieefektywnie pracować. Jaka będzie jego pierwsza myśl dotycząca systemu szkolenia i egzaminowania? Po pierwsze, stwierdzi on, że system jest nieefektywny, po drugie, że brakuje w nim zmotywowanych ludzi i po trzecie, że jest on nastawiony na bylejakość.

Nie dziwmy się zatem, że społeczeństwo nie traktuje nas poważnie, że jako instruktorzy i egzaminatorzy jesteśmy krytykowani na różnych forach internetowych, a zdający skarżą się na egzaminatorów. Przecież z czegoś to wszystko wynika! No właśnie, są to skutki długoletnich zaniedbań w sferze myślenia jakościowego. Mamy więc nad czym pracować.

- I tego sobie wszyscy życzmy. Dziękuję bardzo.

(Rozmowa została opublikowana na stronie www.prawodrogowe.pl, w Tygodniku PRAWO DROGOWE@NEWS)

Obserwacja wzmaga chęć uczenia się

Z Anastazją Perek, psychologiem transportu w Super OSK „ASIMA" w Święciechowie (woj. wielkopolskie) rozmawia Jakub Szadkowski

Jakub Szadkowski: Monitoring postępów w nauce – jakie płyną z niego korzyści dla ucznia, a jakie dla nauczyciela?

Anastazja Perek: Istotnym aspektem kształcenia kursantów w ramach zajęć teoretycznych są wykłady prowadzone stacjonarnie. Owe zajęcia odbywają się w formie klasowo-lekcyjnej, co pomaga kursantom w lepszy sposób przyswajać nowo poznane pojęcia czy zagadnienia oraz lepiej zdobywać wiedzę. Prowadzenie zajęć odbywa się z wykorzystaniem różnego rodzaju środków dydaktycznych, o szerokim zakresie wartościującym proces nauczania – prezentacje multimedialne, plansze, materiały szkoleniowe w postaci podręczników Grupy IMAGE, kart ćwiczeń itp. Jednakże u podstaw każdego procesu szkoleniowego leży samokształcenie kursanta w warunkach domowych.

W czasie wykładu przekazywana jest teoretyczna wiedza, do zapamiętania, przełożona formą mówioną na zrozumiały dla osoby szkolonej język. Praca kursanta w domu poszerza zakres wiedzy i umiejętności, które uzyskał on w trakcie wykładu – praca z podręcznikiem oraz płytą z ćwiczeniami lub testami online, przygotowuje do egzaminu zarówno wewnętrznego, jak i państwowego oraz stanowi bardzo ważny element procesu dydaktycznego. Przez wielokrotne ćwiczenia wykonywane multimedialnie, kursant ugruntowuje posiadaną wiedzę, nabywa nowych umiejętności, dokształca się. Wykładowca podczas wykładu, pogadanki, poznaje swoich podopiecznych, wzbudza w nich zaufanie, buduje autorytet oraz relacje interpersonalne.

Monitoring to korzyści dla kursanta, ale i dla wykładowcy. Kursant wie, że jego praca jest zauważana i systematycznie kontrolowana, rozbudza w nim chęć edukacji, wzmaga chęć zdobywania wiedzy, oddala zniechęcenie. Wykładowca na bieżąco może śledzić postępy w nauce swoich podopiecznych, w miarę szybko i sprawnie dostrzegać ewentualne braki i niedociągnięcia, sukcesywnie podnosząc jakość prowadzonych zajęć.

Monitoring to korzyści dla kursanta, ale i dla wykładowcy. Kursant wie, że jego praca jest zauważana i systematycznie kontrolowana, rozbudza w nim chęć edukacji, wzmaga chęć zdobywania wiedzy, oddala zniechęcenie.

– Dlaczego obserwacja rozwoju ucznia jest taka ważna? Jak przekłada się na efekty nauczania?

Obserwacja ucznia to nadzwyczaj ważna część prowadzonej edukacji. Na każdym szczeblu nauczania, bez względu na jego poziom, proces nauczania powinien być powiązany z czasową obserwacją jego postępów w nauce. W myśl dydaktyki, tak znakomitej nauki, której jednym z prekursorów był Jan Amos Komeński – znany i ceniony czeski pedagog, wspomnieć należy, że nie istnieje jedna, uniwersalna metoda nauczania. Czasy J. A. Komeńskiego już dawno minęły, jednakże aspekty jego dzieł do dzisiaj są fundamentem większości polskich (i nie tylko) podręczników metodycznych z zakresu dydaktyki nauczania. Idąc tropem sentencji, że nie istnieje uniwersalna metoda nauczania, należy pamiętać, że wiek XXI to przede wszystkim dążenie do indywidualności nauczania, nieszeregowania uczniów/wychowanków na zdolnych i mniej zdolnych itp. Stąd istotna rola obserwacji, na którą powołują się rozliczne podręczniki akademickie z zakresu dydaktyki i metodyki nauczania. Współczesny pedagog, nauczyciel, wykładowca, instruktor powinien znać ogólne zasady nauczania w swojej dziedzinie.

Obserwacja wzmaga w uczniu chęć uczenia się; zdaje sobie on wówczas sprawę, że jego poczynania są kontrolowane, że nie został pozostawiony sam sobie. Oczywiście, samokształcenie jest jednym z wielu sposobów edukowania ludzi – zwłaszcza w okresie wczesnej dorosłości, jednakże uzupełnione czy też nawet zwieńczone rozłożoną w czasie, systematyczną

Obserwacja wzmaga w uczniu chęć uczenia się; zdaje sobie on wówczas sprawę, że jego poczynania są kontrolowane, że nie został pozostawiony sam sobie.

obserwacją, a na koniec kontrolą (np. testem), ma walory podnoszące jakość kształcenia, a efekty nauczania osiągane przez wychowanka są znacznie wyższe.

Efekty nauczania są niezmiernie ważne dla samego prowadzącego zajęcia. Świadczą przecież o tym, w jaki sposób wyłożył materiał podopiecznym. Niemniej, wkład ucznia też ma niebagatelne znaczenie. Uczeń bez kontroli ze strony nauczyciela w większości przypadków nie czuje potrzeby uczenia się; istotną rolę odgrywa tu motywacja ze strony obu – i ucznia, i nauczyciela. Nauczyciel, który potrafi we właściwy sposób zmotywować i zachęcić ucznia do zdobywania wiedzy, jest w stanie o wiele bardziej zwiększyć efekty swojej pracy. Osiągnięcia uczniów pną się wówczas w górę, a samopoczucie osób szkolonych i ich samoocena wzrasta...

– Jaka jest przewaga bieżącej obserwacji postępów w nauczaniu, ponad jednorazową jego oceną na końcu, w postaci egzaminu?

Bieżąca ocena ucznia na podstawie systematycznej obserwacji jego postępów w nauce, pomaga już jakoby „w zarodku" dostrzec niedociągnięcia lub brak wiedzy.

- Postępy kursanta warto kontrolować. W tym celu wykładowca powinien zastosować najlepsze środki sprzyjające sprawdzeniu i ewentualnej ocenie kursantów. Nie bez znaczenia jest odpytywanie ustne, podczas wykładu, różnego rodzaju pogadanki tematyczne, prace pisemne zadane do opracowania samodzielnego czy systemy multimedialne archiwizujące postępy w nauce przez indywidualne konta zalogowanych użytkowników. Bieżąca ocena ucznia na podstawie systematycznej obserwacji jego postępów w nauce, pomaga już jakoby „w zarodku" dostrzec niedociągnięcia lub brak wiedzy. Uczeń oceniany i sprawdzamy systematycznie, czuje się zauważony, rozbudza się w nim poczucie zainteresowania jego osobą; łatwiej przyswaja określone partie materiału, lepiej reaguje na krytykę, wie, na co musi jeszcze zwrócić uwagę ucząc się, rozumie wartość poszczególnych treści programowych zadanych do nauczenia się. Brak bieżącej obserwacji i zastosowanie jednorazowej oceny w postaci egzaminu końcowego, zatraca w uczniu wspomniane, mobilizujące go walory. Taka metoda nie daje pełni obrazu wiedzy kursanta.

– Jakie działania powinien podejmować nauczyciel, bazując na sygnałach płynących z monitorowania postępów?

Nauczyciel, obserwując podopiecznych, powinien umiejętnie oceniać ich postępy w nauce, jednak istotne jest, aby właściwie odbierał sygnały od nich płynące. Powinien zauważyć nawet najmniejsze niedociągnięcia i starać się w odpowiedni sposób ZACHĘCIĆ młodych ludzi do nauki, a nawet – podnoszenia swoich kwalifikacji. To przecież aspekt niezależny od formy prowadzonych szkoleń/kursów/lekcji czy poziomu edukacyjnego. Nauczyciel powinien podejmować działania zmierzające do ciągłego podnoszenia jakości prowadzonych zajęć, zwracając uwagę na stosowane środki wspomagające edukację – materiały dydaktyczne, pomoce itp.

Warto pokusić się o prowadzenie zajęć z zastosowaniem kilku z tych metod – aktywizuje to pracę słuchaczy.

Nie bez znaczenia jest wdrażanie innowacji w proces kształcenia; zajęcia powinny być prowadzone w sposób urozmaicony, niemonotonny. Istnieje wiele rodzajów i metod kształcenia ogólnego – pogadanka, wykład, dyskusja, instruktaż itd. Dobór odpowiedniej wspomaga proces edukacyjny. Warto pokusić się o prowadzenie zajęć z zastosowaniem kilku z tych metod – aktywizuje to pracę słuchaczy. Wykładowca skłania młodych ludzi do nauki. Nie tylko zresztą młodych – w andragogice stosowane są podobne metody. Powinien być autorytetem, a stale podnosząc jakość oferowanych przez siebie zajęć, wpływa na rozwój wiedzy swych wychowanków.

– Jak interpretować konkretne informacje płynące z monitorowania postępów w nauce? Co powinno być sygnałem ostrzegawczym?

Interpretacja wyników monitoringu postępów w procesie nauczania ma ogromne znaczenie dla dydaktyki jako nauki. Wyniki, rzecz jasna, zwykle są bardzo zróżnicowane, powstają na podstawie analiz skali ocen osiąganych przez osoby szkolone. Sygnałem ostrzegawczym dla każdego nauczyciela powinien być spadek wyników podopiecznych/wychowanków w nauce. Każdorazowa ocena negatywna lub poniżej ustalonej normy/skali oceniania powinna stanowić swoisty „alarm" dla wykładowcy, który interpretować powinien w dwojaki sposób – doszukiwać się sedna „problemu" w sposobie prowadzenia zajęć, bo być może przekaz jest niejasny, bądź w stopniu zaangażowania ucznia i jego wkładzie własnym w proces nauczania. Chodzi o częstotliwość pracy w domu na, czyli samokształcenia czy utrwalania wiadomości przekazanych w czasie wykładu.

– Czy świadomość bycia pod stałą „obserwacją" nie jest dla kursantów czynnikiem zniechęcającym? A może przeciwnie, dodatkowo ich motywuje?

- Nieodzownym elementem nauczania, bez względu na jego etap, jest kontrola. Kiedyś mawiano, że „kontrola jest najlepszą formą zaufania" – z pewnością jest w tym powiedzeniu cień prawdy. Kontrola procesu edukacyjnego każdego kursanta to bardzo ważny aspekt prowadzenia szkoleń, a nawet – ośmielę się użyć takiego określenia – ośrodka szkolenia kierowców z prawdziwego zdarzenia, który nie „produkuje" przyszłych kierowców, a skrupulatnie, przez indywidualne podejście do każdego kursanta, szkoli podopiecznych, dbając o ugruntowanie u każdego z nich wiedzy teoretycznej, którą z powodzeniem przełożą na praktykę, a co najważniejsze, samodzielną jazdę samochodem po zdaniu państwowego egzaminu na prawo jazdy.

Owa kontrola, o której traktuje moja wypowiedź, jest także swego rodzaju motywacją dla kursanta. Nie chodzi, rzecz jasna, o bycie niczym „kat" stojący nad głową kursanta i czyhający na jego pomyłkę czy przyłapanie na niewiedzy, lecz rozbudzenie w osobie szkolonej świadomości o wysokiej wartości zdobywanej przez niego wiedzy i wskazanie – zawsze! – celu omawiania poszczególnych tematów. Należy pamiętać, że kursant nieuświadomiony nie osiągnie odpowiednich wyników. W końcu to młody człowiek, który niejednokrotnie po raz pierwszy ma styczność z ruchem drogowym. Dbajmy o bezpieczeństwo na polskich drogach... Kształćmy przyszłych kierowców w sposób należyty, uczmy treści programowych i zachowania, które przecież w przyszłości przyda się podczas samodzielnego prowadzenia pojazdów. Pamiętajmy, że nie przygotowujemy kursantów tylko do egzaminu, lecz do jazdy po drogach. Bądźmy profesjonalistami w swoim fachu!

Nie chodzi, rzecz jasna, o bycie niczym „kat" stojący nad głową kursanta i czyhający na jego pomyłkę czy przyłapanie na niewiedzy, lecz rozbudzenie w osobie szkolonej świadomości o wysokiej wartości zdobywanej przez niego wiedzy i wskazanie – zawsze! – celu omawiania poszczególnych tematów

– Jak właściwie korzystać z narzędzia pozwalającego obserwować postępy, jakie czyni kursant?

- Dobrym rozwiązaniem jest możliwość zalogowania się do panelu administracyjnego i kontrola przez „podgląd" procesu nauki każdego kursanta. Taką możliwość daje program „Testy Online" firmy Grupa IMAGE. Każdy kursant ma swój login i hasło, którym loguje się na swoje indywidualnie wygenerowane konto. Podczas, gdy rozwiązuje poszczególne zadania i zapoznaje się z odpowiednimi treściami, dokonuje się najczęściej procentowa ocena postępów w nauce. Opanowany materiał i zdobyta wiedza w znakomity sposób może następnie zostać skontrolowana i oceniona przez testy sprawdzające, czy ostatecznie, egzamin wewnętrzny przeprowadzany za pomocą programu komputerowego.

– Czy istnieją jakieś naukowe dowody na potwierdzenie wyższej efektywności procesu nauczania wspartego bieżącym monitoringiem postępów?

- Oczywiście, że istnieją. Bardzo ważne są działania ewaluacyjne prowadzone przez firmę zajmującą się organizacją różnych form szkoleń/kursów itp. Na własnym przykładzie mogę powiedzieć, że bieżący monitoring postępów prowadzimy od lat. Wykorzystanie najlepszych materiałów szkoleniowych pozwala na bieżący dostęp do postępów pracy kursanta. Chodzi o platformę internetową pozwalającą na dostęp do postępu procesu kształcenia każdego z uczestników kursu. Ważnym aspektem są wykorzystywane w procesie kształcenia środki dydaktyczne i inne materiały pomocowe, waloryzujące procesy szkoleniowe.

Dodatkowo stale oceniamy kadrę dydaktyczną prowadzącą zajęcia zarówno teoretyczne, jak i praktyczne – każda osoba szkolona w trakcie szkolenia, a także po jego zakończeniu, wypełnia anonimową ankietę. Wszystkie, w cyklu miesięcznym, są dogłębnie sprawdzane i analizowane, a na podstawie uzyskanych wyników wyciągane są odpowiednie wnioski, wdrażane ulepszenia, usprawnienia procesów dydaktycznych.

Pamiętajmy, że bieżąca kontrola to nie tylko kontrola osób szkolonych. To także kontrola samego siebie, kadry itp. Dbajmy o poziom polskiej edukacji na kursach i szkoleniach, bo to właśnie na nich opiera się jedna z gałęzi dydaktyki. Kształcenie młodzieży jest w dzisiejszych czasach nadzwyczaj istotne, stanowi bowiem przyszłość każdego z nas, a tym młodym ludziom otwiera „okno", a nawet „drzwi" na świat. Pomóżmy im ten świat odkrywać!

■

Małgorzata Głuszek-Stopczyk
Radca prawny, Wspólnik, Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy sp. k.

Zła ochrona – wysokie kary

Od 25 maja 2018 r. zaczną obowiązywać przepisy europejskiego rozporządzenia w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE („Rozporządzenie"). Aktualnie obowiązująca Dyrektywa 95/46/WE zostanie zastąpiona nowym Rozporządzeniem.

Dyrektywa 95/46/WE wdrażana była w każdym kraju Unii Europejskiej w oparciu o wewnętrzne ustawodawstwo. W Polsce opracowana i przyjęta została Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych.

Praktyka działania wewnętrznych przepisów o ochronie danych osobowych w poszczególnych krajach wykazała, iż wprawdzie większość ustaw o ochronie danych osobowych obowiązujących na terenie Unii jest do siebie zbliżonych, jednak w każdej z nich występują pewne różnice i odrębności.

Nowe Rozporządzenie będzie, co do zasady (z licznymi wyjątkami), jednolicie obowiązywać we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej. Nie jest to jednak akt prawny bezpośrednio obowiązujący, którego szereg elementów *de facto* trzeba implementować w prawie krajowym.

Większość podstawowych zasad dotyczących ochrony danych osobowych uregulowanych w Rozporządzeniu jest analogiczna do występujących w obecnej ustawie o ochronie danych osobowych. Istotnym novum jest jednak możliwość nakładania na podmioty przetwarzające dane osobowe administracyjnych kar pieniężnych za niezgodne z prawem przetwarzanie danych. Podkreślić należy, iż przewidziane w Rozporządzeniu kary są bardzo surowe.

Ustawodawca europejski, ustanawiając administracyjne kary pieniężne za naruszenie przepisów o ochronie danych osobowych, zdecydował się na ujednolicenie zasad ich nakładania przez organy nadzorcze. Wprowadzenie takich jednolitych sankcji na podmioty naruszające zasady bezpieczeństwa danych osobowych we wszystkich krajach unijnych ma na celu zharmonizowanie wymogów dotyczących ochrony danych osobowych w całej Unii Europejskiej.

Jednocześnie, jak wynika z samego sformułowania art. 83 ust. 1 Rozporządzenia, organy nadzorcze mają zapewnić, aby kary były „w każdym indywidualnym przypadku skuteczne, proporcjonalne i odstraszające". Jak bowiem wynika z praktyki działania dotychczas obowiązujących przepisów prawa, ich skuteczność nie jest wielka, a stosowane sankcje nie mają charakteru prewencyjnego, czy odstraszającego. Zazwyczaj sankcje sprowadzają się do wydania przez GIODO decyzji nakazującej podmiotowi przetwarzającemu dane osobowe przywrócenie stanu zgodnego z prawem. Bardzo rzadko zdarza się, aby na podmioty naruszające przepisy o ochronie danych osobowych nakładane były kary pieniężne, bowiem jest to dopuszczalne, gdy adresat decyzji GIODO, nie zastosuje się do jej dyspozycji.

Również zawarte w aktualnie obowiązującej Ustawie o ochronie danych osobowych przepisy karne nie działają wystarczająco prewencyjnie, biorąc pod uwagę fakt, że jeśli nawet do organów ścigania kierowane są zawiadomienia o podejrzeniu popełnienia przestępstwa, takie postepowania kończą się wydaniem decyzji o umorzeniu postępowania z uwagi na niską szkodliwość społeczną czynu.

Rozporządzenie wprowadza wysokie kary pieniężne.

Za naruszenie istotnych przepisów ochrony danych osobowych przewidzianych w Rozporządzeniu podmiot przetwarzający dane osobowe może zostać ukarany grzywną w wysokości do 20 mln EUR, a w przypadku przedsiębiorstwa - do 4% całkowitego światowego obrotu z poprzedniego roku.

W sprawach mniejszej wagi, sankcje są mniejsze o połowę, tj. do 10 mln EUR lub do 2% światowego obrotu – czyli i tak ogromne.

Wprowadzenie jednolitych zasad dotyczących karania za naruszenie ochrony danych osobowych ma na celu zapewnienie jak najwyższego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa danych osobowych na całym terytorium Unii Europejskiej, ale również uniemożliwienie unikania tzw. forum shopping, czyli przenoszenia działalności do państw, w których sankcje za naruszenie wymogów bezpieczeństwa danych będą niższe.

Nowe Rozporządzenie wprowadza zasady odpowiedzialności odszkodowawczej za naruszenie jego przepisów. Art. 82 ust. 2 Rozporządzenia stanowi, że „osoba, która poniosła szkodę majątkową lub niemajątkową w wyniku naruszenia przepisów Rozporządzenia ma prawo do uzyskania od administratora lub procesora odszkodowania za poniesioną szkodę". Oznacza to, iż odszkodowanie za szkodę majątkową lub niemajątkową spowodowaną naruszeniem Rozporządzenia, może być dochodzone przez każdą osobę od administratora lub podmiotu przetwarzającego, gdy ten nie dopełnił obowiązków, które Rozporządzenie nakłada bezpośrednio na podmioty przetwarzające lub gdy działał poza zgodnymi z prawem instrukcjami administratora lub wbrew tym instrukcjom. Administrator lub podmiot przetwarzający nie będą ponosić odpowiedzialności odszkodowawczej, jeżeli udowodnią, że w żaden sposób nie ponoszą winy za zdarzenie, które doprowadziło do powstania szkody.

■

Kancelaria zastrzega, że niniejszy artykuł zawiera jedynie ogólny zarys poruszonych w nim zagadnień. Artykuł nie stanowi porady prawnej, opinii prawnej, ani też analizy konkretnego stanu faktycznego. W razie jakichkolwiek pytań lub wątpliwości z Państwa strony, serdecznie zachęcamy do kontaktu z naszą Kancelarią.

Cudze dane – cudza własność

Każdego przedsiębiorcę, także właściciela OSK, który w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą przetwarza dane osobowe, przepisy zobowiązują do stosowania Ustawy o ochronie danych osobowych. Nakłada ona konkretne obowiązki, które należy spełnić np. wówczas, gdy zechcemy uzyskać upoważnienie do pobierania danych z CEPiK 2.0. Bez posiadania ustawowej dokumentacji nie zintegrujemy się z tym systemem, by pobrać PKK.

Normy prawne i wymagania

W Polsce kwestie prywatności i ochrony danych zapisane są w Konstytucji RP, w art. 47 i 51. Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych wprowadziła zasady ich przetwarzania, implementując Dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy z 24.10.1995 r. Do systemu ochrony danych należą również inne przepisy, np. Kodeksu Cywilnego czy o ochronie dóbr osobistych.

Przedsiębiorca, np. osoba prowadząca OSK, ma oobowiązek stosować przepisy Ustawy, jeśli w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą przetwarza dane osobowe. Odpowiada on za przygotowanie i wdrożenie dokumentacji w zakresie danych osobowych. Musi znać wymagania z tym związane, przeanalizować, jakie zbiory posiada w firmie oraz określić, na jakiej podstawie przetwarza je i czy istnieje konieczność zgłoszenia tych zbiorów do GIODO (Generalny Inspektor Ochrony Danych Osobowych). Przede wszystkim jednak ma obowiązek powołania administratora danych osobowych.

Artykuły 49-54a wspomnianej ustawy określają sankcje w przypadku niestosowania się administratorów danych do jej wymagań, a osoby, które w wyniku tych uchybień doznają szkody albo krzywdy, mogą dochodzić swoich praw w postępowaniu cywilnym.

Zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzenia z dnia 29 kwietnia 2004 r., konieczne jest opracowanie w OSK przynajmniej polityki bezpieczeństwa oraz instrukcji zarządzania systemem informatycznym służącym do przetwarzania danych osobowych (w przypadku, gdy te dane są przetwarzane).

W kwestiach związanych CEPiK 2.0 i pobieraniem PKK, obowiązują dokumenty: „Zalecenia i wytyczne dla Użytkowników systemu CEPiK 2.0 w zakresie bezpieczeństwa i ochrony danych osobowych" oraz „Wymagania i zalecenia bezpieczeństwa dla podmiotów wnioskujących o dostęp lub zmianę warunków dostępu do systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców z wykorzystaniem sieci publicznej Internet". Są one opublikowane na stronie www.coi.gov.pl.

Administrator danych osobowych

Zgodnie z art. 36 UODO, administrator danych osobowych jest zobowiązany zastosować środki techniczne i organizacyjne zapewniające ochronę przetwarzanych da

Najważniejsze obowiązki administratora danych osobowych

1. Zapewnienianie szkoleń dla pracowników przetwarzających dane osobowe.
2. Wydawanie upoważnień i prowadzenie ewidencji już wydanych.
3. Przygotowanie i wdrożenie dokumentacji (minimum polityka bezpieczeństwa i instrukcja/e zarządzania systemem informatycznym) lub innych koniecznych procedur do zabezpieczania posiadanych zbiorów danych.
4. Zapewnienie doboru i zastosowania odpowiednich zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych.
5. Podjęcie decyzji w zakresie powołania i zgłoszenia abi lub w przypadku takiej konieczności, zgłoszenia zbioru/ów do giodo.
6. Realizowanie obowiązku informacyjnego.
7. W przypadku powierzania danych innym podmiotom, posiadanie w formie pisemnej umowy powierzenia z tymi podmiotami.
8. Posiadanie zgody osoby na przetwarzanie jej danych/ podstawy prawnej.
9. Zabezpieczanie zbiorów danych adekwatnie do analizowanego ryzyka i zmian w przepisach.

nych osobowych, odpowiednią do zagrożeń oraz kategorii tych danych. Powinien zabezpieczyć dane przed ich:
– udostępnieniem osobom nieupoważnionym
– zabraniem przez osobę nieuprawnioną
– przetwarzaniem z naruszeniem ustawy
– zmianą, utratą, uszkodzeniem lub zniszczeniem.

W przypadku podjęcia przez administratora danych decyzji o powołaniu i zgłoszeniu do GIODO Administratora Bezpieczeństwa Informacji (ABI) powinien dokonać stosownych zmian w dokumentacji.

Polityka bezpieczeństwa

Zasady polityki bezpieczeństwa to opisany zestaw praw, reguł i sposobów praktycznego zabezpieczenia oraz postępowania z danymi osobowymi wewnątrz własnej organizacji. Dotyczy to zarówno zabezpieczania danych przetwarzanych tradycyjnie, na papierze, jak i w systemach informatycznych.

Polityka bezpieczeństwa

Polityka bezpieczeństwa dotyczy:
- budynków, pomieszczeń lub części pomieszczeń, tworzących obszar, w którym przetwarzane są dane osobowe
- zbiorów danych osobowych wraz ze wskazaniem programów zastosowanych do przetwarzania tych danych
- struktury zbiorów danych (zawartości poszczególnych pól informacyjnych i powiązania między nimi)
- sposobu przepływu danych między poszczególnymi systemami
- środków technicznych i organizacyjnych niezbędnych dla zapewnienie poufności, integralności i rozliczalności przetwarzania danych.

Instrukcja zarządzania systemem informatycznym

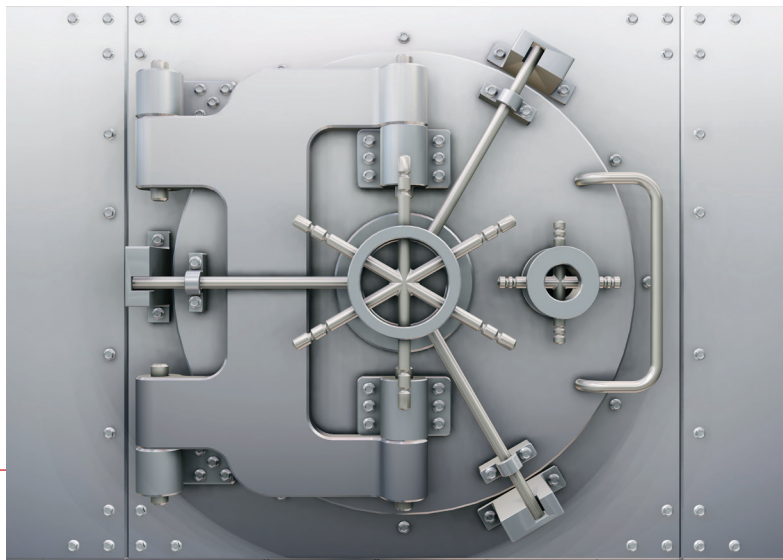
Zgodnie z § 3 ust. 1 wymienionego rozporządzenia, administrator danych ma obowiązek opracowania instrukcji określającej sposób zarządzania systemem informatycznym, który służy do przetwarzania danych osobowych. Powinna ona zawierać informacje o systemie informatycznym i zbiorach danych osobowych, które są przy ich użyciu przetwarzane oraz procedury, wytyczne i zasady postępowania służące zapewnieniu bezpieczeństwa danych osobowych. Dotyczy to lokalizacji systemów informatycznych, metod dostępu do nich (bezpośrednio z komputera, na którym są zainstalowane, w lokalnej sieci komputerowej czy przez sieć telekomunikacyjną). Instrukcja ma obejmować zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa informacji, które należy przekazać osobom odpowiedzialnym za ich realizację.

Instrukcja zarządzania systemem informatycznym

Powinna ona zawierać:
- procedury nadawania uprawnień do przetwarzania danych i rejestrowania tych uprawnień w systemie informatycznym oraz wskazanie osoby odpowiedzialnej za te czynności
- stosowane metody i środki uwierzytelniania oraz procedury związane z ich zarządzaniem i użytkowaniem
- procedury rozpoczęcia, zawieszenia i zakończenia pracy przeznaczone dla użytkowników systemu
- procedury tworzenia kopii zapasowych zbiorów danych oraz programów i narzędzi programowych służących do ich przetwarzania
- sposób, miejsce i okres przechowywania elektronicznych nośników informacji zawierających dane osobowe i kopii zapasowych
- sposób zabezpieczenia systemu informatycznego przed działalnością oprogramowania, o którym mowa w pkt. III ppkt.1 załącznika do rozporządzenia (czyli działaniem oprogramowania, którego celem jest uzyskanie nieuprawnionego dostępu do systemu informatycznego)
- sposób realizacji wymogów, o których mowa w § 7 ust.1 pkt. 4 (czyli odnotowywania w systemie informacji o odbiorcach, w rozumieniu art. 7 pkt. 6 UODO, którym dane osobowe zostały udostępnione, dacie i zakresie tego udostepnienia, chyba, że system informatyczny używany jest do przetwarzania danych zawartych w zbiorach jawnych)
- procedury wykonywania przeglądów i konserwacji systemów oraz nośników informacji służących do przetwarzania danych.

Wniosek

Wdrożenie wymagań Ustawy o ochronie danych osobowych i opisanej dokumentacji oznacza spełnienie ustawowych wymagań dotyczących przetwarzania danych przez administratora w jednostce organizacyjnej. Dokumenty te mogą wymagać dostosowania do specyfiki i organizacji danej OSK/OS. ■



Paulina Żabińska
Radca prawny, Kancelaria Radców Prawnych Stopczyk & Wspólnicy sp. k.

Konkurencja – czy zawsze nieuczciwa?

Konkurencja sama w sobie jest zjawiskiem pozytywnym i bez wątpienia ma korzystny wpływ na rozwój gospodarki, przyczynia się do wdrażania innowacyjnych rozwiązań. Konkurencja leży też w interesie klientów, bo prowadzi do powstawania coraz lepszych i bardziej wartościowych produktów lub usług.

Jednak w obrocie prawnym funkcjonuje też pojęcie tzw. konkurencji nieuczciwej, która jest zakazana przez przepisy prawa. Co naprawdę oznacza nieuczciwa konkurencja i czy każde zachowanie innego przedsiębiorcy, które negatywnie wpływa na naszą własną działalność gospodarczą, jest czynem nieuczciwej konkurencji?

Ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji z dnia 16 kwietnia 1993 r. (tj. Dz. U. 2003 Nr 153, poz. 1503) definiuje czyn nieuczciwej konkurencji jako działanie sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami, jeżeli zagraża lub narusza interes innego przedsiębiorcy lub klienta i w kontekście właśnie tych przesłanek należy dokonywać oceny zachowanie przedsiębiorców, jeżeli mamy podejrzenia, że dopuszczają się oni nieuczciwej konkurencji.

Ustawa zawiera przykłady działań, które stanowią czyny nieuczciwej konkurencji.

Za czyny nieuczciwej konkurencji uważa się szczególnie: wprowadzające w błąd oznaczenie przedsiębiorstwa, fałszywe lub oszukańcze oznaczenie pochodzenia geograficznego towarów albo usług, wprowadzające w błąd oznaczenie towarów lub usług, naruszenie tajemnicy przedsiębiorstwa, nakłanianie do rozwiązania lub niewykonania umowy, naśladownictwo produktów, pomawianie lub nieuczciwe zachwalanie, utrudnianie dostępu do rynku, przekupstwo osoby pełniącej funkcję publiczną, a także nieuczciwą lub zakazaną reklamą, organizowanie systemu sprzedaży lawinowej oraz prowadzenie lub organizowanie działalności w systemie konsorcyjnym.

Należy podkreślić, że jest to katalog otwarty, co oznacza, że za czyn nieuczciwej konkurencji może zostać uznane także inne zachowanie lub zaniechanie, o ile wypełniają wskazane w przytoczonym przepisie przesłanki, tj. są: (i) działaniem, (ii) sprzecznym z prawem lub dobrymi obyczajami, (iii) zagrażają lub naruszają interesy innego przedsiębiorcy lub klienta.

Brak któregokolwiek z wymienionych elementów oznaczać będzie, że dane zachowanie rynkowe nie jest czynem nieuczciwej konkurencji. Oznacza to, że nie każde zachowanie pogarszające sytuację innych przedsiębiorców lub klientów, stanowi nieuczciwą konkurencję. Na przykład, funkcjonowanie na rynku przedsiębiorców, którzy ponosząc mniejsze nakłady na prowadzoną działalność (przez np. rezygnację z własnego lokalu czy zminimalizowanie liczby personelu) oferują niższe ceny produktów lub usług, samo w sobie nie stanowi czynu nieuczciwej konkurencji. Takie działanie bowiem, nawet jeżeli pośrednio godzi w interes innych przedsiębiorców (np. zmniejszając liczbę ich klientów), nie jest sprzeczne z prawem czy dobrymi obyczajami, a zatem nie spełnia przesłanek określonych w ustawie o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Należy wręcz stwierdzić, że pojawienie się na rynku większej liczby firm, oferujących niższe ceny klientom, jest korzystne dla rozwoju „zdrowej" konkurencji, wymusza bowiem na innych przedsiębiorcach starania o uwagę klientów, przez np. podnoszenie poziomu jakości usług czy lepsze przygotowanie merytoryczne. ■

Nie da się uniknąć wydatków związanych z ubezpieczeniem majątku, w tym samochodów z „L-ką". Czy można ubezpieczyć się mądrze i tanio?

Ubezpiecz siebie i swoje mienie

Tanio? Tanio już było. Firmy ubezpieczeniowe walczą o zysk i nie działają charytatywnie. Przeciwnie, podnoszą systematycznie wysokość składki OC i wciąż znajdują nowe argumenty, by ją zwiększać. Podobno sami jesteśmy sobie winni. Nie dość, że się ubezpieczamy, to jeszcze oczekujemy od towarzystwa szybkiej i pełnej wypłaty odszkodowania. No kto to słyszał!

Żart żartem, a sprawa jest poważna. Dla szkoły jazdy szczególnie, więc każdy nowy pomysł na obniżenie składki spotyka się z zainteresowaniem. Czy warto szukać "wynalazków" i rezygnować z już sprawdzonego agenta lub brokera? Żaden przedsiębiorca nie lubi bez powodu wydawać pieniędzy, więc nic dziwnego, że niejeden z nich chętnie zapoznaje się z niestandardowymi ofertami, które potem okazują się mniej atrakcyjne niż pokazywały to kolorowe ulotki lub opowiadali złotousci agenci. Ale to zazwyczaj wychodzi na jaw po czasie, kiedy już zostaliśmy z tańszą polisą oraz np. z pakietem umów na inne usługi lub transakcje wiązane. Te są już zazwyczaj kosztowne, długoterminowe i niekorzystne.

Jak zatem ubezpieczyć się mądrze? Po pierwsze, być rozważnym. Musimy znaleźć czas na zebranie przynajmniej raz w roku kilku porównywalnych ofert z różnych towarzystw ubezpieczeniowych. Po drugie, nie warto się nadmiernie przywiązywać do jednej firmy. Wierność to piękna cecha, ale w biznesie liczą się też pieniądze. Jeśli np. jako stali klienci możemy liczyć na dodatkowy bonus, to warto być stałym w uczuciach. Można też z własnej inicjatywy podjąć negocjacje. I nawet będąc niewielką firmą, wcale nie jesteśmy wobec wielkiej korporacji na straconej pozycji. Towarzystwo, które szanuje klienta, jest na pewno lepsze niż to, które stara się przejąć klienta za wszelką cenę.

Zawsze zasługujesz na lepszą ofertę. ■

Ubezpieczenie pojazdów szkoleniowo-dydaktycznych
Większość szkół i instruktorów, którzy używają własnych aut do prowadzenia nauki, najczęściej pomija ten „drobny szczegół", jakim jest użytkowanie auta do nauki jazdy i ubezpieczają pojazd zwykłym pakietem OC (ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej – obowiązkowe), oszczędzając trochę złotówek. Właściwie ubezpieczony pojazd powinien zawierać adnotację „nauka jazdy", tak jak np. pojazd do przewozu osób typu taxi – również wykorzystywany w sposób szczególny.

Co wpływa na cenę ubezpieczenia?
Cena ubezpieczenia OC zależy od parametrów pojazdu i danych dotyczących właściciela.
***Pojazd:** rodzaj pojazdu, marka, model, wiek (okres eksploatacji pojazdu), pojemność silnika, wiek nadwozia, modyfikacje samochodu (tj. tuning).*
***Kierowca:** historia ubezpieczenia, wiek kierowcy (np. najmłodsi najbardziej ryzykowni, zwyżki za wiek sięgają 30-100%), jego umiejętności jako kierowcy, bezpieczna jazda własnym pojazdem, ale też pojazdem służbowym, jego miejsce zamieszkania (czyli ryzyko powstania szkody), bezszkodowa jazda, ryzyko ubezpieczyciela, zawód, czasem stan cywilny i posiadanie dzieci.*
***Warunki dodatkowe:** ubezpieczenia w pakiecie, np. mieszkanie lub inne polisy u tego samego ubezpieczyciela.*

Jakub Szadkowski, Portal L-instruktor.pl

Listek wstydu

Zielony listek nie u każdego wzbudza pozytywne odczucia. Jego obecność na samochodzie oznacza, że za kółkiem siedzi nowicjusz. To dla niektórych może być powodem do wstydu. Czy słusznie?

Motoryzacyjne początki znanego nam dziś symbolu zielonego listka sięgają lat 70. Wtedy to zaproponowano praktykę oznakowywania pojazdów prowadzonych przez świeżo upieczonych kierowców. Zwyczaj przyjął się na tyle, że mimo braku regulacji prawnych w tym zakresie, listki daje się zauważyć na samochodach nawet dziś.

Niektórzy oznakowują swoje samochody z własnej woli. Często po to, by ostrzec innych, że za kierownicą nie czują się jeszcze zbyt pewnie. Wysyłają sygnał, który ma podnieść poziom ostrożności, z jaką inni uczestnicy ruchu mijają ich pojazdy.

Ostatnio o listkach znów zrobiło się głośno. Powód – obowiązek oznakowywania samochodów kierowanych przez drogowych nowicjuszy w ramach tzw. okresu próbnego. Na początku drogowej kariery kierowca będzie musiał jeździć z pewnymi ograniczeniami dotyczącymi prędkości czy np. jazdy zarobkowej.

W projekcie Ustawy o kierujących pojazdami z 2008 roku dokładnie opisano zasady, na jakich miał działać ten okres próbny. Mówił o tym rozdział 14 projektu, w artykule 89, pkt. 2: *„W okresie próbnym kierowca jest obowiązany w okresie do 1 roku: (...) 3) kierować wyłącznie pojazdem oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą naklejką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego”.*

Obowiązkowe naklejki muszą tam na swoich autach wozić także seniorzy.

Niestety, przepisu tego nie ma w aktualnej ustawie. Zniknął wraz z całym okresem próbnym, którego obowiązywanie przesunięto o kolejny rok. Ciągle nie działa potrzebny do jego funkcjonowania, zmodernizowany system Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, tzw. CEPiK 2.0. Rozważano wprawdzie opcję nałożenia obowiązku naklejania listków na pojazdy niedoświadczonych kierujących, skończyło się jednak na tym, że wszystkie regulacje dotyczące „prawa jazdy na próbę” nie doczekały się jeszcze wejścia w życie.

W odległej Japonii, gdzie wiele spraw związanych z ruchem drogowym zorganizowano zupełnie inaczej niż u nas (obowiązuje tam np. ruch lewostronny), świeżo upieczeni kierowcy są widoczni z daleka. W 1972 roku wprowadzono tam obowiązek oznakowywania samochodów kierowanych przez osoby posiadające prawo jazdy krócej niż rok. Każde auto z niedoświadczonym kierowcą za kółkiem musi być ozdobione naklejką Shoshinsa, nazywaną też Wakaba. Żółto-zielony znaczek ma być dobrze widoczny, nie może zasłaniać kierunkowskazów, ani innych lamp. Co ciekawe, pod naporem obywateli narzekających na problemy z usunięciem znaczka z karoserii, zezwolono na przyklejanie go za pośrednictwem magnesu albo przyssawką od wewnętrznej strony szyby.

Młodzi kierowcy to niejedyna grupa japońskich kierujących zobowiązana do oznakowywania swoich samochodów.

Emblemat stał się tak popularny, że przeniknął do innych dziedzin życia. Japończycy sięgają po niego, żeby zakomunikować innym, że dopiero zaczynają w danej dziedzinie. Zakładają go narciarze, a nawet... jeźdźcy. Czy zielony, klonowy listek ma szansę zaskarbić sobie tyle sympatii Polaków? Przekonamy się, jak tylko minie kilka lat funkcjonowania „okresu próbnego”. Ciekawe, czy po upływie roku kierowcy będą je gorączkowo zdrapywać z karoserii.

■

Mierzyć? Nie mierzyć? Oto jest pytanie…

Wiesław Pawlak, instruktor nauki i doskonalenia jazdy wszystkich kategorii, OSK „Wałowa" w Siedlcach*
Autor ma również uprawnienia egzaminatora w zakresie kat. B prawa jazdy, wykształcenie pedagogiczne, pełne uprawnienia kierowcy zawodowego łącznie z ADR. Jest też rzeczoznawcą motoryzacyjnym, członkiem Stowarzyszenia Inżynierów

Wykorzystana w tytule parafraza znanego cytatu z dzieła Mistrza Szekspira odnosi się do kwestii pomiarów prędkości dokonywanych podczas szkolenia i egzaminowania na kategorie – potocznie mówiąc - „motocyklowe". Zajmuję się tym od 8 lat i wyszkoliłem już kilkaset osób. W 2013 r., w związku z wprowadzeniem nowych kategorii motocyklowych, radykalnie zmienił się system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w tym zakresie.

Opinie o zasadności wymogu pomiaru prędkości są różne i nie próbuję z nimi polemizować. Nie jest jednak tajemnicą, że źródłem sukcesu w szkoleniu jest instruktor. Jego fachowość, zaangażowanie i odpowiedzialność. I to instruktor decyduje, czy korzysta z urządzeń pomiarowych. Ja robię tak od początku. W tej chwili posiadam już kolejne urządzenie, gdyż rozwój technologiczny także w tej dziedzinie podąża za potrzebami.

Co zyskujemy dzięki takim pomiarom? Z moich obserwacji wynika, że w trakcie ćwiczenia poszczególnych zadań osoba szkolona w ogóle nie spogląda na prędkościomierz, a koncentruje się na odpowiedniej taktyce i technice pokonywania slalomu czy właściwego zastosowania przeciwskrętu. Patrzy przed siebie, obserwując drogę, którą ma pokonać. Powszechnie wiadomo, że „kierujemy wzrokiem". To dzięki przekazywanym przez nasze oczy do mózgu obrazom zachodzą wszelkie procesy, w tym i te związane z motoryką. Zauważyłem, że właściwie w każdym przypadku kierujący, wykonując poszczególne zadania i koncentrując się na drodze, którą ma do pokonania, bardziej płynnie i bezpiecznie je realizuje. Dzięki temu, że nie spogląda na prędkościomierz, lepiej manewruje motocyklem, a prędkość wjazdu w zadanie dostosowuje do obrazu, a nie do wskazań prędkościomierza. Łatwiej się jeździ, gdy wiemy, że prędkości mierzą odpowiednie urządzenia.

Oczywiście, nie próbuję przekonywać, że tylko tak jest właściwie, bezpiecznie i poprawnie – nie. Stwierdzam tylko, że szczególnie osoby uczące się jeździć od podstaw, mają łatwiej. Uważam też, że lepiej to wygląda z punktu widzenia wizerunku OSK i profesjonalizmu szkolenia. A ci, którzy jeżdżą dobrze, przekonują się, że wcale nie trzeba wjeżdżać „w zadanie" ze zbyt dużą prędkością. Czasem wystarczy tylko trochę wiedzy, techniki i taktyki. Egzamin to nie miejsce na udowadnianie swojego „mistrzostwa". Egzamin trzeba zdać, a pomóc w tym mogą różne urządzenia pomiarowe. Osobiście korzystam teraz z urządzeń wykorzystujących wiązki laserowe. W poprzednim zestawie wykorzystano wiązki podczerwieni i przy wysokiej temperaturze, w szczególności przy intensywnym nasłonecznieniu, bywały problemy. Teraz wszystko działa bezproblemowo.

Oczywiście, każdy z nas decyduje indywidualnie o sensowności posiadania takiego urządzenia. Ja przekonałem się, że warto je mieć. ■

SNJ2 – Zestaw do pomiaru prędkości w zakresie szkolenia do uprawnień kategorii A

Urządzenie mierzy prędkość motocykla przy wykonywaniu ćwiczeń z omijania przeszkody oraz jazdy pomiędzy przeszkodami. Kursant na motocyklu mija bramki z czujnikami laserowymi, a układ elektroniczny oblicza prędkość punktową lub w drugim zadaniu średnią, na odcinku 28 metrów i wyświetla odpowiednie informacje na tablicy i wyświetlaczu OLED. ■

Ryzykowne szkolenie motocyklistów

Jan Szumiał, Prezes Stowarzyszenia OSK w Warszawie

Szkolenie kandydatów na motocyklistów jest bardziej niebezpieczne i ryzykowne niż kandydatów na kierujących samochodem. Coraz więcej jest wypadków podczas praktycznej nauki jazdy motocyklem – nie tylko w ruchu drogowym, ale także na wyłączonych z ruchu drogowego placach manewrowych. Dochodzi do nich, o czym się rzadko mówi, także podczas egzaminu praktycznego. Jakie są tego przyczyny? Kto, nie tylko prawnie, odpowiada za tę sytuację? Czy można zmniejszyć zagrożenie wypadkiem drogowym w trakcie szkolenia i egzaminu?

W świetle obecnie obowiązującego prawa największą odpowiedzialność za tego typu zdarzenia ponoszą instruktorzy nauki jazdy. Mniej lub bardziej świadomie podejmują oni ryzyko, które jest także udziałem samych kursantów i innych uczestników ruchu drogowego. Ryzykują również rodzice młodocianych kursantów. Na czym to ryzyko polega?

Samochody przeznaczone do nauki jazdy i egzaminowania są wyposażone w dodatkowe pedały sprzęgła i hamulca, przeznaczone dla instruktora nauki jazdy i egzaminatora. Jeśli podczas szkolenia lub egzaminu kursant popełni błąd, instruktor/egzaminator ma możliwość, by odpowiednio zareagować i zapobiec zagrożeniu. W przypadku szkolenia motocyklistów możliwość korekty zachowania kursanta ogranicza się tylko do wydawania poleceń słownych.

W motocyklu nie ma możliwości zainstalowania dodatkowych pedałów dla instruktora. Nie ma on zatem możliwości zareagować, gdy osoba szkolona pomyli np. dźwignię sprzęgła z dźwignią hamulca przedniego, gwałtownie zwolni dźwignię sprzęgła przy ruszaniu, nieświadomie zwiększy obroty silnika przez poruszenie prawej ręki na manetce gazu i motocykl przyspieszy w sposób niekontrolowany, za ostro zahamuje, np. na mokrej nawierzchni drogi lub na której namalowane są znaki poziome, niewłaściwie wykona zmianę pasa ruchu lub kierunku jazdy.

Podczas szkolenia w ruchu drogowym często między motocykl, którym kieruje kursant a pojazd, którym porusza się instruktor, wjeżdżają inne pojazdy, utrudniając obserwację motocyklisty pozostającego pod opieką szkoleniowca. Instruktor w tej sytuacji traci kontakt wzrokowy z kursantem i nie widzi, co z nim się dzieje. Nie wie, jakie wydać polecenie.

W prawie o ruchu drogowym znajduje się zapis, który mówi, że pojazd zachowujący się nietypowo może wysyłać żółte światła błyskowe. Zdarza się, że jadący motocyklem kursant popełni błąd i zachowa się nietypowo, inaczej niż powinien. Być może należałoby ten przepis rozszerzyć także na szkolenie motocyklistów oraz dodatkowo, wprowadzić dla innych kierujących zakaz wjeżdżania między jadące w takiej mini-kolumnie, wysyłające żółte światła błyskowe i oznakowane „Szkolenie motocyklisty" pojazdy?

Dużo łatwiejsze jest szkolenie przyszłego motocyklisty, który ma już prawo jazdy innej kategorii lub jednocześnie odbywa szkolenie w zakresie kat. B i potrafi stosować przepisy ruchu drogowego. Instruktor może wówczas w większym stopniu skupić na doskonaleniu techniki jazdy. Mniejsze bowiem jest zagrożenie, że kursant się do przepisów nie zastosuje.

„Prawo o ruchu drogowym" i „Ustawa o kierujących pojazdami" dokładnie wskazują, jakie warunki techniczne muszą spełniać pojazdy w zakresie poszczególnych kategorii prawa jazdy kat: AM, A1, A2 i A używane do szkolenia. Przepisy mówią także, jaka jest minimalna ilość godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego, jakie zadania należy wykonać podczas egzaminu, jaki jest wymagany minimalny wiek uprawniający do kierowania tymi pojazdami i do kierowania którymi z nich uprawniają poszczególne kategorie prawa jazdy. Przepisy te zawężają możliwości doboru pojazdów do nauki jazdy i nie zależą od umiejętności i postępów kursanta. Powinna istnieć możliwość stopniowania motocykli, od mniejszej do coraz większej mocy, pojemności i masy podczas szkolenia.

Do najbardziej krytykowanych przez środowisko szkoleniowe przepisów należą te, które określają minimalną liczbę godzin szkolenia w zakresie kat. AM – 5 godzin teorii i 5 godzin praktyki. Szkolenie w zakresie kategorii A trwa 30 godzin – teoria i 20 godzin – praktyka. 14-letni motorowerzysta, po uzyskaniu uprawnień, staje się równorzędnym i pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego, zarówno w małych miejscowościach, jak i w dużych aglomeracjach, jak Warszawa, gdzie ruch jest znacznie większy. Wielu rodziców młodych kursantów wprost wymusza na kierownikach ośrodków szkolenia dopuszczenie ich do egzaminu państwowego. Uzasadniają to tym, że dłuższe szkolenie pociąga za sobą wyższe koszty, których często nie są w stanie ponieść i grożą, że dzieci będą jeździły bez uprawnień. Ustawodawca przerzuca na instruktorów i kierowników ośrodków szkolenia obowiązek wyjaśniania, dyskusji, a czasem nawet kłótni z rodzicami nieletnich kursantów, którzy nie są świadomi ryzyka, jakie niesie za sobą uczestnictwo ich niewyszkolonych pociech w ruchu drogowym, zagrożenia zdrowia i życia w razie udziału w wypadku drogowym.

Prawo jazdy kategorii AM uprawnia do kierowania czterokołowcem lekkim, również z zamkniętym nadwoziem. Osoby, które mają schorzenia uniemożliwiające kierowanie pojazdem jednośladowym, nie mogą uzyskać uprawnień do kierowania takim pojazdem, ponieważ szkolenie i część praktyczna egzaminu państwowego musi odbyć się z użyciem pojazdu jednośladowego. Podobna sytuacja występuje w przypadku kategorii A. Nie ma możliwości odbycia szkolenia i egzaminu motocyklem trójkołowym.

Instruktorzy nauki jazdy motocyklem nie są zgodni co do tego, jaki sposób szkolenia jest lepszy. Czy instruktor powinien siedzieć za kursantem, na tym samym motocyklu, którym się on porusza, czy jechać drugim pojazdem za osobą szkoloną. Zwolennicy każdego z tych sposobów szkolenia mają swoje racje. Pierwsi uzasadniają, że w ten sposób uczą motocyklistę od razu jazdy z pasażerem, co oznacza inne rozłożenie ciężaru, inne siły działające podczas pokonywania zakrętu i inne siły podczas hamowania niż podczas jazdy „solo". Dla drugiej grupy instruktorów ważniejsza jest możliwość asekurowania, osłaniania szkolonego motocyklisty pojazdem instruktora oraz poczucie bezpieczeństwa kursanta w razie popełnienia błędu.

Oba sposoby nie dają możliwości korygowania błędów szkolonego za pomocą dostępnego dla instruktora dodatkowego pedału gazu czy sprzęgła. Taka sytuacja nakłada na instruktora obowiązek szczególnej czujności i dostosowywania zadań do możliwości kursanta, co i tak nie zabezpiecza przed popełnieniem błędu przez kandydata na motocyklistę. Część instruktorów szkoli siedząc na miejscu pasażera, wspierając się lusterkiem trzymanym w ręku w celu obserwacji drogi z tyłu.

Zdarza się, co jest niezgodne z przepisami i stwarza większe zagrożenie wypadkiem, że jeden instruktor szkoli jednocześnie dwóch kursantów i to nie tylko na zamkniętym placu manewrowym, ale też w ruchu drogowym. Prawdopodobnie celem jest oszczędność. Takie sytuacje nie powinny mieć miejsca.

W przypadku kandydatów na motocyklistów ważne jest uświadomienie im trudności, jakie mogą pojawić się w czasie szkolenia. Jak ważne jest zachowanie przez nich czujności i unikanie zachowania brawurowego ze względu na ograniczoną możliwość reakcji instruktora na błędy kursanta.

ALKOgogle
NARKOgogle

Służą do demonstracji upośledzenia zmysłów po spożyciu alkoholu i narkotyków:

- obniżenia koncentracji
- spowolnienia czasu reakcji
- niemożności określenia kierunków
- zniekształcenia widzianego obrazu
- zmian w ocenie odległości
- zmniejszenia możliwości oceny sytuacji
- podwójnego widzenia
- braku koordynacji mięśniowej.

Wyłączny importer:

GRUPA IMAGE

www.grupaimage.eu

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

Zdzisław Sas

Krzysztof Skałecki

Marek Sochacki

Jakub Szadkowski

Jakub Szatkowski

Mariusz Sztal

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 2/25
Redaktor Naczelna: Bożenna Chlabicz

Wydawca: Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym
KRS: 0000165780; REGON: 010944940; NIP: 524-10-15-572

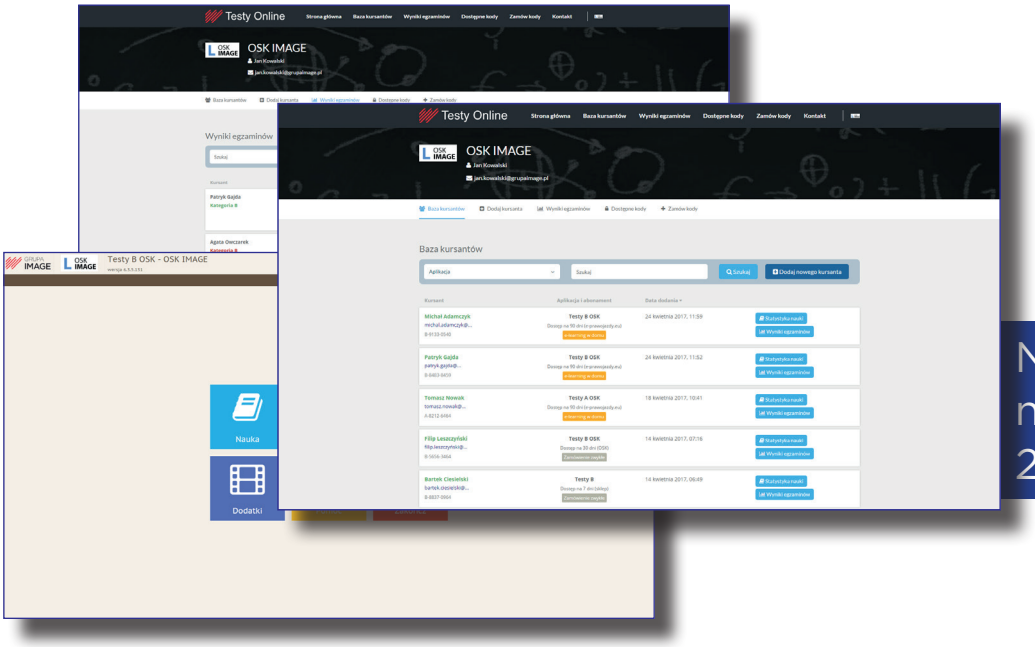
Adres redakcji i wydawcy: ul. Ratuszowa 11, 03-450 Warszawa
fundacja@mniejofiar.org.pl, www.mniejofiar.org.pl

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