

VI FORUM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU

Szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców w Polsce

Instytut Transportu Samochodowego

dn. 30 października 2014 r.

1. WPROWADZENIE

Od 2012 roku Instytut Transportu Samochodowego roku organizuje cykliczne spotkania pod nazwą „Forum Bezpieczeństwa Transportu”, podczas których w nieformalnej atmosferze zaproszeni goście dyskutują najważniejsze problemy związane z funkcjonowaniem systemu transportu w Polsce. Dotychczas odbyło się pięć spotkań:

- „Polityka transportowa i jej bezpieczeństwo” (1 marca 2012),
- „System zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce” (31 maja 2012),
- „System ratownictwa drogowego” (4 kwietnia 2012),
- „System automatycznej kontroli prędkości – zagrożenia i nadzieje” (22 lutego 2013),
- „Alkohol w ruchu drogowym – polski problem?” (30 stycznia 2014).

VI Forum Bezpieczeństwa Transportu poświęcono systemowi szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Polsce. Na wybór tego tematu wpływ miała utrzymująca się od kilku lat niekorzystna pozycja Polski w zestawieniach krajów członkowskich UE dotyczących zagrożenia w ruchu drogowym (wskaźnik: liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców), zmiany w ustawie o kierujących pojazdami (ostatnia w 2014 roku), a także zapowiedź Najwyższej Izby Kontroli publikacji raportu z kontroli systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Polsce.

2. PROGRAM VI FORUM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU

Wprowadzeniem do dyskusji były cztery prezentacje:

- *System uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w Polsce* **Łukasza Twardowskiego** (Dyrektora Departamentu Transportu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju);
- *Informacja o działaniach NIK w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego* **Marka Bieńkowskiego** (Dyrektora Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli);
- *Prace naukowe i wdrożenia ich wyników w instytucjach kształcenia i egzaminowania kierowców w Polsce* **Marcina Ślęzaka** (Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego);
- *System kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Wielkiej Brytanii* **Adama Czarnowskiego** (eksperta Driving Standards Agency (DSA) Ministerstwa Transportu Wielkiej Brytanii).

Informacje przedstawione w prezentacjach stały się następnie podstawą dyskusji na temat tego, co trzeba zmienić w polskim systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, aby lepiej przygotować początkujących kierowców do udziału w ruchu drogowym.

3. SYNTEZA PRZEDSTAWIONYCH PREZENTACJI

Łukasz Twardowski: *System uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w Polsce*

Na początku swojej prezentacji dyr. Twardowski przypomniał przepisy prawa regulujące proces szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz warunki, jakim powinna odpowiadać osoba, która ubiega się o uprawnienia do kierowania pojazdami określonej kategorii. Podstawowym aktem prawnym regulującym te kwestie jest Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (wraz z późniejszymi nowelizacjami) oraz trzy rozporządzenia ministra

transportu. Przepisy te zawierają m.in. rozwiązania wynikające z przyjęcia przez Polskę Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Europy nr 2006/126/WE w sprawie praw jazdy.

Szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi w Polsce obejmuje:

- część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń, podczas której omawiane są przede wszystkim podstawy kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym oraz obowiązki i prawa osób kierujących pojazdami;
- część praktyczną w zakresie kierowania pojazdem, zwaną dalej "nauką jazdy", przeprowadzaną na placu manewrowym, w ruchu miejskim oraz w ruchu poza obszarem zabudowanym.

Obie części szkolenia są obowiązkowe. Szkolenie kandydatów na kierowców obejmuje ponadto naukę udzielania pierwszej pomocy oraz kontrolne sprawdzenie poziomu osiągniętej wiedzy i umiejętności (tzw. "egzamin wewnętrzny"). Programy szkolenia kandydatów na kierowców są określone w rozporządzeniu Ministra Transportu w sprawie szkolenia kandydatów na kierowców. Czas trwania szkolenia praktycznego i teoretycznego ustala indywidualnie instruktor w porozumieniu z osobą ubiegającą się o uprawnienia; przepisy prawa regulują jedynie minimalną liczbę godzin zajęć dla różnych kategorii prawa jazdy. Szkolenie kandydatów na kierowców w Polsce prowadzą ośrodki szkolenia kierowców (OSK) wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących tego typu działalność, ośrodki szkolenia zlokalizowane w jednostkach wojskowych, jednostki podległe lub nadzorowane przez ministra spraw wewnętrznych (w zakresie szkolenia osób na potrzeby tych służb) oraz szkoły (jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności kierowania pojazdami silnikowymi). W Polsce dopuszczalne jest prowadzenie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, ale tylko przez te ośrodki szkolenia, które spełnią dodatkowe wymagania.

Warunkiem uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami jest zdanie egzaminu państwowego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu, podczas którego sprawdzana jest wiedza osoby egzaminowanej dotycząca znajomości zasad i przepisów ruchu

drogowego, zagrożeń występujących w ruchu drogowym oraz obowiązków osoby posiadającej uprawnienia do kierowania pojazdami w sytuacjach nadzwyczajnych. W części praktycznej sprawdzane są umiejętności przyszłego kierowcy do zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się w ruchu drogowym.

Zmiany wprowadzone do systemu szkolenia w ostatnich latach dotyczą m.in.:

- zniesienie obowiązku odbycia przez kandydata na kierowcę części teoretycznej szkolenia. Od 1 stycznia 2015 roku egzamin państwowy z części teoretycznej można zdawać w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego na własny wniosek, a zdany egzamin zwalnia z obowiązku odbywania części teoretycznej kursu i egzaminu wewnętrznego z teorii w ośrodkach szkolenia kierowców. Osoby, które nie skorzystają z tej możliwości, odbywają szkolenie w pełnym zakresie, tak jak do tej pory. Ta zmiana była długo dyskutowana, rozważano różne opcje. Zwyciężył pogląd, że jeżeli kandydat na kierowcę chce, to jest w stanie dobrze przygotować się z tej części samodzielnie, tym bardziej, że obecnie na rynku istnieje wiele podręczników, dostępne też są odpowiednie materiały w Internecie. Tym samym zakres obligatoryjnych zajęć dla wszystkich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania ograniczy się faktycznie do nauki jazdy i nauki udzielania pierwszej pomocy. Obecnie trwają prace nad nowelizacją rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu dotyczącego szkolenia w na kierowców. Wiele wskazuje na to, że wprowadzone zostanie zalecenie, aby podczas szkolenia praktycznego instruktor sprawdzał także wiedzę teoretyczną kandydata np. zadając mu pytania o nazwę i znaczenie mijanych podczas jazdy znaków drogowych;.
- wprowadzenia obowiązku przedstawienia przez kandydata na kierowcę zaświadczenia o ukończeniu kursu z pierwszej pomocy. Rozwiązanie to jest reakcją rządu na zgłoszoną przez Panią Poseł Bublewicz propozycję wprowadzenia trzeciej części egzaminu praktycznego, podczas którego weryfikowana byłaby wiedza z zakresu pierwszej pomocy;
- wprowadzenie zasady, że nazwisko egzaminatora jest losowane bezpośrednio przed egzaminem. To rozwiązanie ma ograniczyć liczbę kontaktów instruktorów i kandydatów na kierowców z egzaminatorami przed egzaminem, a także

zapobiec takim patologiom jak wcześniejsze uzgadnianie czy wręcz kupowanie wyników egzaminu.

- wskazanie ministra właściwego do spraw transportu jako sprawującego merytoryczny nadzór nad jakością pytań egzaminacyjnych używanych podczas części teoretycznej egzaminu państwowego. Nowelizacja ustawy nakłada na ministra obowiązek zweryfikowania pytań dotychczas wykorzystywanych podczas egzaminów na prawo jazdy. W tym celu minister powoła komisję, która przedstawi mu odpowiednie rekomendacje, a następnie w terminie 6 miesięcy od daty powołania komisji opublikuje na stronach internetowych pełny zestaw pytań obowiązujących na egzaminach państwowych.
- pytania na egzaminie będą generowane losowo. Przyjmuje się, że liczba pytań w bazie dla wszystkich kategorii będzie wynosiła co najmniej 2400 pytań. To rozwiązanie ma na celu ograniczenie zjawiska pamięciowego opanowywania pytań i odpowiedzi przed egzaminem i skłoni kandydatów na kierowców, aby więcej czasu poświęcili rozumieniu i interpretacji zasad ruchu drogowego oraz bezpieczeństwu jazdy.

W związku z nowelizacją Ustawy o kierujących pojazdami zmieniane także będą rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, ale prace nad tymi przepisami trochę potrwać. Ministerstwo chce bowiem nie tylko uwzględnić nowe rozwiązania, ale także przy okazji usunąć wszystkie niejasności zgłaszane przez ośrodki szkolenia kierowców do obecnie istniejącego rozporządzenia. Być może w nowych rozporządzeniach znajdą się także przepisy dotyczące zaostrzenia warunków uzyskiwania praw jazdy przez osoby, które popełniły przestępstwo pod wpływem alkoholu. Ministerstwo nie popiera natomiast propozycji obniżenia wymagań wobec egzaminatorów (jest to urzędnik państwowy) oraz obniżenia wieku dla kandydatów na niektóre kategorie prawa jazdy (w tej kwestii obowiązują nas zapisy Dyrektywy Unii Europejskiej). Trwają także dyskusje na stworzenie możliwości przygotowywania kandydatów na kategorie AM już w gimnazjach (14 lat). W ciągu dwóch pierwszych lat nauki w gimnazjum osoby przygotowywane te byłyby do egzaminu teoretycznego, a także, jeżeli rodzice wyrażą na to zgodę, do egzaminu praktycznego. Istnieje także propozycja kilku posłów i środowiska zajmującego się szkoleniem kierowców, aby egzamin na kategorie AM nie odbywał się w WORD, ale

w starostwie powiatowym, a więc w miejscu zamieszkania lub nauki kandydata na kierowcę. To rozwiązanie mogłoby ograniczyć liczbę osób, które z uwagi na problemy z dotarciem do ośrodka egzaminowania, decydują się na prowadzenia pojazdu bez odpowiednich uprawnień.

Marek Bieńkowski: *Informacja o działaniach NIK w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego*

Swoją prezentację Marek Bieńkowski rozpoczął od przypomnienia, że zgodnie z deklaracją prezesa Najwyższej Izby Kontroli Krzysztofa Kwiatkowskiego sprawy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego traktowane będą przez Izbę na równi z takimi problemami jak zagrożenia związane z demografią, czy z przygotowaniem i wykorzystaniem środków z nowej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. NIK docenia ogromną pracę, jaka włożona została do tej pory w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, z uznaniem odnotowuje postęp w modernizacji sieci drogowej i redukcji liczby ofiar śmiertelnych w ruchu drogowym, ale zwraca uwagę, że Polska cały czas należy do grona krajów o najwyższym poziomie zagrożenia na drogach w Unii Europejskiej. W 2013 roku na 1 mln mieszkańców zginęło na polskich drogach 87 osób i tylko Rumunia osiągnęła gorsze wyniki (92 ofiary śmiertelne na 1 mln mieszkańców). Wiele więc jeszcze jest do zrobienia. W drugiej połowie listopada Prezes Krzysztof Kwiatkowski przedstawi na plenarnym posiedzeniu Sejmu tzw. mega informację o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce sumującą wyniki siedmiu wcześniejszych kontroli NIK. Tego typu dokumenty powstają w NIK bardzo rzadko i zwykle dotyczą najistotniejszych spraw związanych z funkcjonowaniem państwa. W raporcie zamieszczono także pierwsze wnioski NIK z trwającej obecnie kontroli systemu szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce.

Nowelizacja Ustawy o kierujących pojazdami, która weszła w życie 19 stycznia 2013 roku, miała na celu poprawę jakości szkolenia kandydatów na kierowców i podniesienie kwalifikacji kierowców, którzy ukończyli takie szkolenie. Głównym celem prowadzonej obecnie kontroli jest sprawdzenie, czy system szkolenia kandydatów na kierowców funkcjonuje zgodnie z nowymi przepisami i jaka jest jego skuteczność.

Przedmiotem zainteresowania kontrolerów NIK będzie także sposób wykorzystania wyników badań lekarskich i psychologicznych oraz kwalifikacje egzaminatorów (zarówno formalne, jak i rzeczywiste).

Przed rozpoczęciem kontroli w ramach wewnętrznych działań NIK przeprowadzono analizę ryzyka. Co roku w Polsce o uprawnienia do prowadzenia pojazdów ubiega się ok. 400 tys. osób. Okazało się, że w dalszym ciągu zdobycie prawa jazdy w Polsce jest trudne. Zdawalność na egzaminach jest o połowę niższa niż np. w Wielkiej Brytanii, Irlandii, Szwecji, czy w Niemczech. Kontrolerzy NIK pragną uzyskać odpowiedź na pytanie, czy fakt zdania egzaminu jest gwarancją, że dana osoba w sposób bezpieczny i sprawny uczestniczyć będzie w ruchu drogowym. Zdaniem NIK istnieją powody do niepokoju, bo jak wynika z dostępnych danych statystycznych młodzi kierowcy do 24 roku życia i z krótkim stażem (do 2 lat) są nadal sprawcami co 5 wypadku drogowego w Polsce. W ciągu ostatnich 10 lat udział sprawców z tej grupy wiekowej zwiększył się aż o 10 %. Wyniki kontroli NIK systemu szkolenia i doskonalenia kierowców będą znane na początku drugiego kwartału przyszłego roku.

Marcin Ślęzak: Prace naukowe i wdrożenia ich wyników w instytucjach kształcenia i egzaminowania kierowców w Polsce

Na początku prezentacji dyrektor ITS przypomniał, że Instytut Transportu Samochodowego zajmuje się bezpieczeństwem ruchu drogowego od początku swojej działalności, czyli przeszło 60 lat. Tematem wielu zrealizowanych prac było szkolenie kandydatów na kierowców, a ich celem było takie przygotowanie programów, metod, form i środków szkolenia, aby z jednej strony uwzględniały najnowszy stan wiedzy oraz zmiany zachodzące w społeczeństwie i w motoryzacji, z drugiej - gwarantowały jak najlepsze przygotowanie uczestników szkolenia do bezpiecznego i sprawnego udziału w ruchu drogowym. W prezentacji Dyr. Ślęzak przypomniał chronologiczny wykaz najciekawszych prac ITS dotyczących systemu szkolenia kandydatów na kierowców:

- 1999 r. - Model szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi oraz model reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego;

- 2000 r. - Procedura certyfikacji kompetencji zawodowych instruktorów i wykładowców instruktorów nauki jazdy;
- 2002 r. - Metoda oceny jakości pracy ośrodków szkolenia kierowców; Procedura certyfikacji OSK;
- 2003 r. - Metoda oceny przydatności środków dydaktycznych w szkoleniu kierowców; Standardy kwalifikacji zawodowych instruktorów i egzaminatorów
- 2004 r. - Standardy edukacyjne dla kandydatów do zawodów: instruktor i egzaminator
- 2007-2010 – Nowe metody kształcenia w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców (zajęcia z udziałem młodych sprawców wypadków drogowych). Unijny projekt Module Close To;
- 2008-2010 – Ocena interaktywnych programów multimedialnych CBT w szkoleniu kandydatów na kierowców. Unijny program ERIC;
- 2009-2011 – Opracowanie programu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego dla osób w wieku 17-24 lat. Unijny program ICARUS.
- 2010-2011 – Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców. Projekt realizowany w ramach Programu Operacyjnego „Kapitał Ludzki”;
- 2011 – Opracowanie pakietu edukacyjnego KIEROWCA 50+. Praca statutowa ITS;
- 2014 – Wdrożenie tematyki ekologicznej w 100 przedsiębiorstwach transportowych”. Projekt realizowany wspólnie z grupą IMAGE w ramach Programu Operacyjnego „Kapitał Ludzki”.
- 2014 – Wdrożenie polityki Eco-drivingu w 300 szkołach jazdy. Projekt realizowany wspólnie z grupą IMAGE w ramach Programu Operacyjnego „Kapitał Ludzki”.

Szczególną uwagę poświęcił dyr. Ślęzak pierwszemu z wymienionych projektów. W 1999 roku Instytut zaproponował poważną modyfikację systemu szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce. To wówczas po raz pierwszy w Polsce pojawiły się propozycje wdrożenia „jazdy z osobą towarzyszącą”, „prawa jazdy na próbę”, czy wprowadzenia do programów szkolenia specjalnych modułów dotyczących umiejętności oceny ryzyka w ruchu drogowym oraz umiejętności rozpoznawania i respektowania możliwości i potrzeb innych użytkowników dróg. Niestety żadne z tych propozycji nie doczekały się wdrożenia. Powodzeniem natomiast zakończyły się prace instytutu zmierzające do ujednoczenia warunków prowadzenia egzaminu teoretycznego w Polsce. Pod koniec lat dziewięćdziesiątych ITS przygotował i wdrożył pierwszy komputerowy system egzaminowania kandydatów na kierowców.

Obszarem szczególnego zainteresowania instytutu są sprawy jakości procesu szkolenia. ITS posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji i może wydawać certyfikaty jakości dla wykładowców szkolących instruktorów nauki jazdy, instruktorów nauki jazdy w ośrodkach szkolenia kierowców, ośrodków szkolenia kierowców oraz dla nauczycieli wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych i gimnazjalnych. Są to jednak certyfikaty dobrowolne, stąd procedurze oceny poddaje się niewiele osób i ośrodków. Instytut wielokrotnie występował z inicjatywą, aby osoby i ośrodki posiadające certyfikaty jakości korzystały z pewnych udogodnień, ale próby te zakończyły się niepowodzeniem. Wreszcie w ostatnich latach Instytut uruchomił patronat nad ośrodkami szkolenia kierowców, tworząc w ten sposób elitarną grupę, która jest zainteresowana stałym podnoszeniem jakości świadczonych usług i która chcą korzystać w swojej pracy z wyników najnowszych badań naukowych.

Podsumowując Dyrektor Ślęzak przyznał, że liczba rozwiązań opracowanych w ramach unijnych projektów i prac własnych Instytutu, które zostały wdrożone w życie w Polsce jest bardzo niewielka. Wśród przyczyn tej sytuacji Dyrektor instytutu wymienił uwarunkowania prawno-organizacyjne, względy ekonomiczne, brak politycznego poparcia dla wdrażania sprawdzonych i opartych na naukowych podstawach rozwiązań, wreszcie zbyt małe upowszechnienie wyników badań naukowych wśród osób profesjonalnie zajmujących się tą dziedziną i wśród osób podejmujących wiążące decyzje w tym obszarze. Instytut jest przygotowany, aby efektywnie współpracować przy usuwaniu tych ograniczeń.

Adam Czarnowski: *System kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Wielkiej Brytanii.*

W swojej prezentacji Adam Czarnowski przedstawił ogólne zasady kształcenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz zasady szkolenia instruktorów i egzaminatorów w Wielkiej Brytanii.

W Anglii system szkolenia kandydatów na kierowców jest inaczej zorganizowany niż w Polsce. Przede wszystkim nie ma ośrodków szkolenia kierowców z salami

wykładowymi, a szkolenie teoretyczne i praktyczne nie jest obowiązkowe, choć wiele szkół nauki jazdy prowadzi takie zajęcia. Wiedzę teoretyczną można zdobyć we własnym zakresie. Istnieją dwa podstawowe sposoby nauki praktycznych umiejętności prowadzenia pojazdu. Po pierwsze kandydat na kierowcę może wynająć zawodowego instruktora nauki. Wykaz zawodowych instruktorów jazdy publikowany jest na stronach internetowych Ministerstwa Transportu, Driving Standards Agency (DSA) lub Driving Instructors Association (DIA). Przy wyborze instruktora duże znaczenie mają zwykle rekomendacje osób z najbliższego otoczenia kandydata na kierowcę. Zawodowi instruktorzy jazdy realizują pełny program nauczania zalecanych przez DSA. Szkolenie obejmuje m.in. zagadnienia związane z postrzeganiem niebezpieczeństw (*hazard perception*) oraz z ekonomiczną i bezpieczną jazdą (*eco-safe driving*). Kandydat na kierowcę może także zdobywać odpowiednią praktykę jeżdżąc z tzw. osobą towarzyszącą (wymagania: 21 lat, prawo jazdy od co najmniej 3 lat). To rozwiązanie cieszy się w Wielkiej Brytanii dużym zainteresowaniem, jest tańsze niż wynajęcie zawodowego instruktora, a kandydaci na kierowców przejeżdżają więcej kilometrów niż podczas profesjonalnego szkolenia. Jazda z osobą towarzyszącą ma jednak także swoje słabe strony. Jak wykazały badania BSM (jednej z najbardziej znanych szkół nauki jazdy w Wielkiej Brytanii) nieprofesjonalni instruktorzy są mniej cierpliwi i często w trakcie nauki mogą przekazywać nieprawidłowe wzory zachowania się w ruchu drogowym. Wyeliminowanie tych złych nawyków wymaga potem zajęć z zawodowymi instruktorami.

Pierwszym krokiem w drodze do uzyskania prawa jazdy w Wielkiej Brytanii jest wypełnienie odpowiedniego wniosku o wydanie tzw. tymczasowego prawa jazdy, które umożliwia rozpoczęcie szkolenia, jazdy pojazdem w ruchu drogowym oraz przystąpienie do egzaminu. Minimalny wiek kandydata ubiegającego się o prawo jazdy wynosi 15 lat i 9 miesięcy, natomiast szkolenie można rozpocząć w wieku 16 lat na motorower lub lekki quad oraz 17 lat na samochód osobowy. Liczba godzin jazdy jest uzależniona od cech indywidualnych kandydata. DSA zaleca dwa razy tyle godzin jazdy, ile lat ma kandydat. Średnio jest to około 50h plus praktyka z osobą towarzyszącą.

Egzamin na prawo jazdy składa się z części teoretycznej, w której oprócz sprawdzenia znajomości przepisów ruchu drogowego, ważnym elementem jest postrzeganie niebezpieczeństw oraz części praktycznej, która zawiera sprawdzenie wzroku kandydata na kierowcę, kilku pytań z obsługi samochodu oraz 40 minutową jazdę w ruchu drogowym. Po zdanym egzaminie kierowca otrzymuje zaświadczenie, które uprawnia go do prowadzenia pojazdu w ruchu drogowym. W ostatnich latach w Wielkiej Brytanii wprowadzono także specjalny sześciogodzinny program szkolenia pn. Pass Plus przeznaczony głównie dla początkujących kierowców, którzy posiadają prawo jazdy od roku (kiedy ryzyko udziału w wypadku drogowym jest najwyższe). Nie ma jednak żadnych przeszkód, aby w programie brali także udział bardziej doświadczeni kierowcy. Celem szkolenia jest doskonalenie umiejętności prowadzenia pojazdu i kształtowanie bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. Program Pass Plus składa się z 6 modułów: z jazdy w mieście, w różnych warunkach atmosferycznych, po drogach wiejskich, nocą, po drogach dwupasmowych i autostradach. Na koniec kursu nie ma egzaminu, osoba uczestnicząca w kursie musi jednak pozytywnie zaliczyć każdy z ww. modułów, aby otrzymać certyfikat ukończenia Programu Pass Plus. Oprócz oczywistych korzyści wynikających ze zdobycia wiedzy i doświadczenia, uczestnik kursu Pass Plus uzyskuje również zniżkę ubezpieczeniową.

Kolejna część prezentacji Adama Czarnowskiego dotyczyła sposobu uzyskiwania uprawnień instruktora nauki jazdy. Instruktorem w Wielkiej Brytanii może zostać osoba, która ukończyła 21 lat, posiada prawo jazdy przez okres co najmniej 3 lat i nie była karana za wykroczenia i przestępstwa drogowe. Egzamin instruktorski składa się z 3 części:

- z części teoretycznej (1 godz. 45 minut) obejmującej test ze znajomości przepisów ruchu drogowego oraz sprawdzian umiejętności spostrzegania zagrożeń w ruchu drogowym (*hazard perception*). Kandydat na instruktora musi zdać obie części;
- z części praktycznej (1 godz.), w trakcie której sprawdzany jest wzrok kandydata na instruktora, jego umiejętności prowadzenia pojazdu w różnych sytuacjach drogowych (po mieście, poza miastem, po drogach szybkiego ruchu (do 70 mph/112 km/h) oraz wiedza na temat zasad bezpiecznej jazdy;

- z części praktycznej (1,5 godziny), podczas której sprawdzane są umiejętności prowadzenia zajęć i przekazywania wiedzy. Kandydat na instruktora uczestniczy w trzech 30-minutowych zadaniach praktycznych, podczas których musi przekazać odpowiednią wiedzę i wykazać się właściwym podejściem do: początkującego kandydata na kierowcę, do kandydata, który znajduje się w połowie szkolenia oraz do kandydata, który podczas jazd pojazdem popełnia błędy. W wszystkich wypadkach rolę kandydata na kierowcę odgrywa egzaminator.

Po zdaniu egzaminu kandydat otrzymuje legitymację instruktora nauki jazdy. Po roku kwalifikacje instruktora podlegają kolejnej ocenie i po jej zakończeniu instruktorzy otrzymują odpowiednie kategorie. Kategoria 6 oznacza, że dany instruktor zaliczył ostatni egzamin bez zastrzeżeń i że ponownie będzie kontrolowany dopiero po 4 latach, kategoria 5 – po 3 latach, a kategoria 4 – po dwóch latach. Dodatkowo instruktorzy z najwyższą kategorią uprawnieni są do szkolenia służb mundurowych (policji, straży pożarnej). Instruktor, który na egzaminie otrzymał kategorię 1-3 zobowiązany jest do odbycia dodatkowego szkolenia pod nadzorem osoby opiekującej się danym terenem (*area supervisor*). Szkolenie kończy się egzaminem. W przypadku dwukrotnego nie zdania ww. egzaminu instruktor jest skreślany z rejestru zawodowych instruktorów.

Jeżeli chodzi o egzaminatorów, to kandydat ubiegający się o takie zatrudnienie musi posiadać prawo jazdy od co najmniej 4 lat, mieszkać na stałe w Wielkiej Brytanii i nie mieć na swoim koncie punktów karnych. Kandydaci na egzaminatorów kierowani są na czterotygodniowe stacjonarne szkolenie do ośrodka w miejscowości Cardington (jedyne tego typu ośrodek w Wielkiej Brytanii). Szkolenie i egzaminy są bardzo trudne i tylko co piąta osoba kończy egzamin z wynikiem pozytywnym. Przez pierwszy rok pracy egzaminator jest nadzorowany przez swojego przełożonego, dopiero w drugim roku pracy staje się samodzielnym egzaminatorem. Egzaminatorzy w Wielkiej Brytanii mają obowiązek brania udziału w okresowych szkoleniach.

4. DYSKUSJA

Dyskusję rozpoczął Ryszard Mazurek, instruktor posiadający uprawnienia na wszystkie kategorie prawa jazdy od 1982 roku, właściciel ośrodka szkolenia kierowców pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego, który stwierdził, że jego zdaniem ostatnia nowelizacja Ustawy o Kierujących Pojazdami podpisana przez Pana Prezydenta Bronisława Komorowskiego, w części dotyczącej zniesienia obowiązku odbycia przez kandydata na kierowcę teoretycznego szkolenia w OSK (od 1 stycznia 2015 r.) może wpłynąć negatywnie na poziom wiedzy przyszłych kierowców, a w konsekwencji na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ida Leśnikowska-Matusiak, pracownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, odwołując się do tablicy Gadget (*Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology*), stwierdziła, że szkolenie kandydatów na kierowców powinno polegać na dostarczeniu wiedzy, kształtowaniu umiejętności technicznych związanych z kierowaniem pojazdem oraz kształtowaniu umiejętności społecznych tj. przestrzeganie prawa, norm oraz kultury w ruchu drogowym. Ośrodki Szkolenia Kierowców pomagają uczestnikom szkolenia zdobyć umiejętności praktyczne oraz zapoznać się z częścią teoretyczną, jednak nie realizują ważnego elementu, jakim są ww. umiejętności społeczne.

Witold Wiśniewski, prezes wydawnictwa grupy IMAGE, przypomniał o kilku projektach realizowanych w ciągu ostatnich kilkunastu lat w Polsce. I tak np. 10 lat temu grupa IMAGE próbowała wdrożyć program „Obserwator”. Był to program informatyczny dla instruktorów nauki jazdy, ułatwiających diagnozę słabych stron kandydatów na kierowców. Zakładano, że tego typu informacje umożliwią instruktorom lepsze dostosowanie programu szkolenia do profilu kandydata na kierowcę i tym samym podniosą efektywność samego szkolenia. Program został wdrożony w Ośrodkach Szkolenia Kierowców, ale okazało się, że instruktorzy nie są zainteresowani poznawaniem mocnych i słabych stron kandydatów na kierowców, bo obawiali się, że tego typu informacje będą wykorzystywane przez szefów ośrodków przy ocenie skuteczności ich działania. Wiedza zgromadzona podczas stosowania programu „Obserwator” umożliwiła zorganizowanie w latach 2006-2008 cyklu szkoleń dla instruktorów pt.: „Społeczna misja nauczycieli jazdy”. Okazało się wówczas, że instruktorzy chcą się szkolić, chcą zdobywać nowe umiejętności, zwłaszcza w

zakresu psychologii oraz prawa, nie bardzo jednak mają takie możliwości. W efekcie w latach 2009-2010 grupa IMAGE wraz z ITS zrealizowała projekt pn. „Wzrost kompetencji kadry ośrodków szkolenia kierowców”, w ramach którego przeszkolono 5000 instruktorów z całego kraju. Po zakończeniu tego programu przesłano nawet do ministerstwa właściwego ds. transportu propozycję powołania w Polsce centralnej placówki metodycznej, która miała szkolić instruktorów i egzaminatorów, a także wnioski o konieczności stworzenia systemu oceny realizowanych programów szkoleniowych, ale propozycje te nie doczekały się realizacji. Być może jest teraz czas, aby do tych propozycji powrócić, bo bez podniesienia kwalifikacji kadr nie da się poprawić systemu szkolenia kandydatów na kierowców w kraju.

Wojciech Szemetyło, przedstawiciel Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, zwrócił uwagę na problem powolnej, ale wyraźnej degradacji znaczenia podstawowego Ośrodka Szkolenia Kierowców. Ma to wpływ na jakość szkolenia kandydatów na kierowców, a w konsekwencji na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przed kilkunastu latami dopuszczono do tego, że ośrodki szkolenia kierowców mógł założyć każdy bez żadnych ograniczeń na zasadzie działalności gospodarczej, w efekcie mamy teraz za dużo podmiotów szkolących kandydatów na kierowców oferujących usługi niskiej jakości. Sytuację dodatkowo komplikuje ogólna sytuacja ekonomiczna kraju oraz nietrafna decyzja o podziale podmiotów szkolących na trzy odrębne pionki: na OSK, ośrodki doskonalenia techniki jazdy (ODJT) i ośrodki spełniające dodatkowe wymagania. Środowisko instruktorów jazdy apeluje zatem do ministerstwa właściwego ds. transportu o ponowne przeanalizowanie, które rodzaje szkoleń powinny być traktowane jako podstawowe i realizowane w ośrodkach szkolenia kierowców. Wojciech Szemetyło zwrócił także uwagę na konieczność przeanalizowania konsekwencji wprowadzenia przez ministra Gowina deregulacji dotyczących zawodu instruktora nauki jazdy. Zdaniem środowiska jest to krok bardzo niebezpieczny, sprzeczny z powszechnie formułowanymi postulatami zwiększania wymagań odnośnie kwalifikacji instruktorów jazdy.

Tomasz Matuszewski, pełnomocnik Dyrektora ds. Procesu Egzaminowania, Szkolenia i BRD w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Warszawie, reprezentujący środowisko egzaminatorów, wyraził opinię, że gdyby system

szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Polsce funkcjonował sprawnie, nie byłoby tak dużej liczby wypadków drogowych i tak wielu ofiar śmiertelnych. System wymaga zatem istotnej modyfikacji. Głównym problemem do rozwiązania jest relacja między sposobem egzaminowania, a procesem szkolenia kandydatów na kierowców. To, czego na egzaminach wymagają egzaminatorzy, automatycznie przekłada się na to, czego uczą instruktorzy. Dzisiejsze egzaminy są w znacznym stopniu odseparowane od problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Egzaminator staje się niewolnikiem pewnych formuł prawnych i sprawdza kwalifikacje kandydatów na kierowców nie pod kątem swobody korzystania z urządzeń pojazdu, sprawności bycia w ruchu drogowym, ale tak jak sędzia w sądzie odhacza kolejne punkty. Należy przywrócić fundamentalny związek między tym, co dzieje się na egzaminie, a tym co dzieje się w realnym ruchu drogowym. Drugim bardzo ważnym problemem jest szkolenie i egzaminowanie kandydatów na instruktorów, a także to, co potem z tym często bardzo młodym człowiekiem się dzieje.

W kolejnym wystąpieniu dyr. Łukasz Twardowski krótko ustosunkował się do niektórych wątków podnoszonych podczas spotkania. Jego zdaniem polski system szkolenia kandydatów na kierowców w wielu punktach jest zbieżny z tym, co zostało wdrożone w Wielkiej Brytanii i tych podobieństw jest więcej niż różnic. Trudno więc mówić, aby te systemy diametralnie różniły się od siebie. Dyr. Twardowski zwrócił też uwagę na wymagania stawiane egzaminatorom w Polsce i w Wielkiej Brytanii. Jego zdaniem w Wielkiej Brytanii są one wyższe, m.in. dlatego, że egzaminator ma obowiązek stałego kształcenia się i zdawania okresowych egzaminów potwierdzających opanowanie określonych umiejętności. Wprowadzenie w Polsce trzydniowych warsztatów szkoleniowych dla instruktorów i egzaminatorów spotkało się z bardzo silnym oporem obu tych środowisk. Dzisiaj po roku funkcjonowania systemu szkoleń wiele wskazuje na to, że niektórzy instruktorzy będą musieli pożegnać się z tym zawodem, jednak zdaniem dyr. Twardowskiego może to mieć jedynie pozytywny wpływ na podniesienie jakości szkoleń. Istotnym problemem jest duża konkurencja ośrodków szkolenia na rynku i w konsekwencji bardzo duże rozwarstwienie tego środowiska. Część ośrodków szkolenia ukierunkowana jest na zdobycie jak największej liczby klientów oferując dumpingowe ceny, część stara się

oferować usługi o wysokiej jakości, co z kolei wiąże się z wyższą ceną. Upadają natomiast ośrodki, które często w sposób rozsądny i rozważny łączą atrakcyjną cenę z odpowiednim poziomem szkolenia (średnia cena za średnią jakość kursu). Ekonomia rządzi się swoimi prawami, otwarty rynek ma to do siebie, że łatwo jest znaleźć się na rynku, ale także że łatwo jest z niego wypaść. Dyr. Twardowski ma nadzieję, że uda się doprowadzić do takiej sytuacji, że na rynku zostaną tylko najlepsze ośrodki, a konkurencja będzie dotyczyła jakości, a nie ceny szkolenia.

Na zakończenie dyskusji Adam Czarnowski ustosunkował się do kilku problemów poruszanych w czasie dyskusji. Jeżeli chodzi o system egzaminowania kandydatów na kierowców, to ten temat był przedmiotem analiz wykonanych w ramach kilku unijnych programów naukowo-badawczych: ADVANCED (2000-2002), MERIT (2004-2007) i HERMES (2007-2010). W tym ostatnim programie opisany jest dokładnie system egzaminowania rekomendowany dla członków CIECA. Jednym z zaleceń tej propozycji jest to, aby zakres egzaminu był dostosowany do miejsca egzaminu (miasta, poza miastami, ośrodki wiejskie), czasu i funkcjonujących na danym terenie ośrodków szkolenia. Jednym krajem, który funkcjonuje zgodnie z tym zaleceniem jest Anglia. Jeżeli chodzi o system szkolenia instruktorów i egzaminatorów, to w Norwegii, aby zostać instruktorem lub egzaminatorem, trzeba ukończyć specjalnie w tym celu utworzony kierunek studiów na uniwersytecie. Zwykle na ostatnim roku student decyduje, czy chce zostać instruktorem, czy egzaminatorem. W Finlandii od chyba 10 lat istnieje specjalna trzyletnia szkoła, którą muszą ukończyć kandydaci na instruktorów i egzaminatorów. Te dwa przykłady wskazują, jak wielką wagę przykładają się do kwalifikacji osób szkolących i egzaminujących kandydatów na kierowców.

5. PODSUMOWANIE

Szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców należy traktować jako jeden z ważnych obszarów edukacji użytkowników dróg. Prawidłowo skonstruowany system szkolenia może mieć istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach, zły system może utrudnić szybkie ograniczanie zagrożeń. Przebieg dyskusji podczas Forum i liczba sygnalizowanych problemów wskazują, że polski system szkolenia

kandydatów na kierowców ma wiele słabych punktów, że zmiany wprowadzane w ciągu ostatnich kilkunastu lat skutecznie „rozhermetyzowały” system i pozbawiły państwo możliwości sprawowania skutecznej kontroli nad jakością i efektywnością prowadzonych działań. Wiele wskazuje na to, że obecnie funkcjonujący w Polsce system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców jest wypadkową poglądów przedstawicieli administracji rządowej, parlamentarzystów i reprezentantów środowisk instruktorów i egzaminatorów, w niewielkim stopniu natomiast uwzględnia nie tylko to, co dzieje się w innych krajach, ale także zmiany jakie następują w polskim społeczeństwie i w motoryzacji. Duży niepokój budzi łatwość, z jaką w Polsce odrzucane są propozycje zmierzające do podniesienia jakości szkolenia, a także prawie zupełny brak rodzimych prac naukowych poświęconych temu problemowi.

W tej sytuacji jednym praktycznym wnioskiem ze spotkania w Instytucie jest propozycja powołania wielodyscyplinarnego zespołu, który dokona przeglądu systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Polsce i zaproponuje nowy, współczesny model. W pracach tego zespołu powinny być uwzględnione wyniki kontroli NIK. Szczególną uwagę przy tworzeniu nowego modelu należy zwrócić na problem jakości świadczonych usług oraz kwalifikacje instruktorów i egzaminatorów. Bez odpowiednio przygotowanej kadry nie uda się stworzyć skutecznego systemu szkolenia.

Polska dysponuje odpowiednimi możliwościami, aby poradzić sobie z tym wyzwaniem. Jest też członkiem wielu organizacji branżowych, uczestnikiem programów unijnych. Istnieją więc silne podstawy do tego, aby przygotować, także we współpracy z zagranicznymi ekspertami, rozwiązanie spełniające najbardziej wymagające kryteria. Podczas spotkania w Instytucie prof. Ryszard Krystek zadeklarował w imieniu ITS chęć zorganizowania w 2015 roku specjalnej konferencji poświęconej problemom szkolenia kandydatów na kierowców. Konferencja ta mogłaby stać się także miejscem pierwszej publicznej dyskusji nad założeniami nowego modelu szkolenia .

Streszczenie obrad: Ilona Buttler, Michał Kopacki i Ryszard Krystek