



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



Informacja prasowa

Warszawa, 16.06.2008

II Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na temat "**Wpływ jakości szkolenia kierowców na bezpieczeństwo drogowe**" w aspekcie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2008r. w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów (Dz.U. Nr 77 poz. 458).

- *Czy powinien powstać centralny program doskonalenia jazdy?*
- *W jaki sposób powinni być rekrutowani instruktorzy jazdy?*
- *Czy mamy wystarczającą ilość ekspertów do komisji egzaminacyjnych?*
- *Jak zapewnić warunki do prawidłowego szkolenia kierowców zawodowych?*
- *Jaki autodrom gwarantuje wysoką jakość szkolenia kierowców?*

Już od dnia 10 września br. każdy świeżo upieczony kierowca, który będzie chciał pracować za kierownicą autobusu musi mieć zaliczone szkolenie, zwane kwalifikacją wstępną. Rok później obowiązek ten będzie dotyczył młodych kierowców ciężarówek. Mimo że od dnia wejścia w życie ustawy wprowadzającej te szkolenia minęło 18 miesięcy, a do rozpoczęcia szkoleń zostały tylko trzy miesiące, nie ma opracowanych programów szkoleniowych, odpowiednio wyposażonych ośrodków oraz brakuje instruktorów.

Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego zaniepokojone jest złym stanem przygotowań Polski do implementacji dyrektywy Nr 2003/59/WE, która wprowadza m.in. obowiązek takiego szkolenia kierowców.

Na tą sytuację nakłada się także fakt, że na skutek braku poważnych konsultacji społecznych, jedyne wydane rozporządzenie określające wymagania wobec ośrodków doskonalenia techniki jazdy zawiera poważne błędy, powodujące, że od początku maja br. praktycznie wszystkie istniejące do tej pory ośrodki powinny zostać zamknięte na okres 3 lat.

Dyskusja na ten temat odbyła się w czwartek, dnia 5 czerwca o godz. 10.00 w siedzibie Automobilklubu Polski podczas II Forum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego organizowanego przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Uczestnikami byli przedstawiciele Administracji Rządowej, Samorządowej, Policji oraz reprezentanci szkół doskonalenia techniki jazdy jak i przedstawiciele zrzeszeń sportów motorowych.

Szczytne cele, problematyczne rozwiązania prawne

Forum rozpoczęło się od przedstawienia głównych elementów rozporządzenia, które zostały przedstawione przez Mariusza Stuszewskiego z Polskiego Stowarzyszenia Motorowego (PSM). Według

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Gieźa - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgieza@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



PSM założenie, iż niezbędne jest uregulowanie rynku szkoleń doskonalących technikę jazdy jest jak najbardziej słuszne, należy jednak zwrócić uwagę na stan przygotowania funkcjonowania systemu kursów doszkalających technikę jazdy oraz na konsekwencje, jakie niosą nowe przepisy. W rozporządzeniu **brak jednolitego programu szkoleń dla przyszłych instruktorów**, który powinien wyznaczać standardy ćwiczeń, jakie powinny być prowadzone w całej Polsce w trakcie kursu - „tak jakbyśmy egzaminowali na prawo jazdy, a jeszcze nikt nie napisał kodeksu” zauważył Stuszewski.

Ponadto, według rozporządzenia, regulamin egzaminu oraz pytania do testu zatwierdza każdy z 16 wojewodów oddzielnie. Oznacza to, że w **skali kraju będzie obowiązywać szesnaście różnych regulaminów i różnych testów egzaminacyjnych**. W tym kontekście trudno mówić o zapewnieniu jednolitego poziomu kompetencji instruktorów, i co za tym idzie, zapewnienia tego samego poziomu jakości szkoleń kierowców.

Kolejnym mankamentem jest zapis dotyczący komisji egzaminacyjnej. Rozporządzenie definiuje ilość osób w komisji, na 5, które powinien wyznaczyć Wojewoda. Zakładając, że minimum trzech z nich powinno być ekspertem w dziedzinie szkoleń, do spełnienia wymogu w skali kraju potrzeba 48 ekspertów, w ocenie PSM w Polsce mamy maksymalnie 20-25 takich osób. Co więcej, w sytuacji, kiedy nie ma wystarczającej ilości członków komisji będących ekspertami w dziedzinie doskonalenia techniki jazdy, członkowie komisji egzaminacyjnych będą powoływani spośród egzaminatorów na prawo jazdy. Ponadto, wytyczne dotyczące regulaminu jazdy nie są jednoznaczne i nie ma jednolitego programu szkoleń w Polsce, rekrutacja instruktorów doskonalenia jazdy może odbywać się według niejednoznacznych kryteriów. W rezultacie grozić nam może „produkcja” przypadkowych instruktorów doskonalenia techniki jazdy i obniżenie standardów nauczania grożących wzrostem ilości wypadków drogowych wśród młodych kierowców po przypadkowych kursach. Łatwiej bowiem będzie zostać instruktorem niż kierowcą (porównanie programu i czasu szkolenia).

Inną kwestią jest stan infrastruktury szkoleniowej. Mimo tego że wymagania w stosunku do autodromów nie są wygórowane, **żaden autodrom w Polsce nie spełnia wymogów rozporządzenia.** Od września 2008 roku, zgodnie z regulacjami unijnymi, kierowcy autobusów i ciężarówek będą mieli obowiązek doszkalania się, niestety nie mają gdzie. Nie ma żadnego praktycznego i teoretycznego uzasadnienia dla obowiązujących zgodnie z rozporządzeniem wymogów dotyczących infrastruktury autodromów.

Jak to robią inni?

Kolejne wypowiedzi podczas Forum dotyczyły rozwiązań, jakie stosowane są w wybranych krajach Unii Europejskiej. Przykładem dobrego i skutecznego funkcjonowania może być Austria, gdzie taki system istnieje od lat. Jerzy F. Kucharko, Prezes Test&Training Safety Centre i reprezentant austriackiej firmy Test and Training International w Polsce podał dane wskazujące, iż wypadkowość w podwyższonej grupie ryzyka objętej kursami doskonalenia techniki jazdy spadła średnio o 30% w poszczególnych latach od wprowadzenia obowiązkowych szkoleń! Kursy doszkalające w Austrii są ściśle związane z systemem podstawowych kursów jazdy. Po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu na prawo jazdy każdy młody kierowca musi przejść obligatoryjne trzy fazy. Poszczególne fazy mają na celu zbadanie poziomu umiejętności po pewnym okresie od uzyskania prawa jazdy oraz kształtowanie świadomości i nabycie umiejętności zachowania się w sytuacjach krytycznych i sytuacjach zagrożenia życia. Główną częścią programu jest całodniowy praktyczny kurs doskonalenia techniki jazdy na specjalnych

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Giemza - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiemza@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



obiektach połączony ze spotkaniem ze specjalnie przeszkolonymi psychologami ruchu drogowego. Programy szkoleniowe są dopasowane do poszczególnych kategorii jak również adaptowane przez instruktorów do wieku i specyfiki kierowców biorących udział w danym szkoleniu. W przypadku poziomu jakości przygotowania ośrodków, programów jak i instruktorów od 2003 roku wprowadzono jednolity podstawowy system określający wymogi dla ODTJ, programów szkoleniowych i instruktorów, gwarantujący wysoki poziom kursów. Poza obowiązkowymi kursami doszkalającymi austriackie centra ODTJ oferują całą gamę dobrowolnych programów szkoleniowych dla wszystkich grup wiekowych i kategorii pojazdów, które najczęściej są o wiele bardziej rozbudowane niż te objęte reglamentacją.

Przykład szwedzki przytoczył Bogusław Bach z Toruńskiej Akademii Jazdy. Szwecja, która kieruje się wizją „zero”, czyli podejmowaniem działań zmniejszających maksymalnie liczbę ofiar śmiertelnych, od lat prowadzi szkolenie o ryzyku prowadzenia pojazdów dla wszystkich grup kierowców. Szkolenie, oprócz teorii posiada moduł praktyczny, który złożony z różnych technik treningu na płytach poślizgowych oraz na tzw. skid-carach (symulator nadsterowności i podsterowności samochodu). W przypadku instruktorów szkolenie trwa około trzech miesięcy i ma charakter praktyczny, gdyż kursant uczy się w praktyce jako pomocnik instruktora, po czym zdaje egzamin. Należy zauważyć, iż instruktorem nauki jazdy można zostać dopiero po trzech latach od ukończenia podstawowego kursu jazdy.

Mamy dobre rozwiązania w Polsce, czy musimy je ignorować?

W kolejnej części Forum swoimi polskimi doświadczeniami z prowadzenie kursów doszkalających technikę jazdy podzielił się Rafał Buchcar. Jego firma od lat prowadzi szkolenia z zakresu poprawy techniki jazdy kierowców zawodowych. Co roku zostaje przeszkolonych dwa tysiące kierowców. Wystąpienie Rafała Buchcara wskazało na liczne braki rozporządzenia, co może w konsekwencji wykluczyć Polskę z transportowego rynku Unii Europejskiej. Buchcar zauważył dodatkowo, iż tworzeniu jego zapisów nie uwzględniono sugestii środowiska branżowego.

Ważnym głosem w dyskusji była wypowiedź Pana Macieja Wrońskiego, eksperta z dziedziny transportu drogowego. Maciej Wroński stwierdził, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami ODTJ (Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy) działają obecnie nielegalnie, gdyż ze względu na brak przepisów wykonawczych w dniu 10 września 2007 r. przedsiębiorcy nie mogli uzyskać w tym terminie wpisu do rejestru działalności regulowanej, do czego zobowiązywała ich ustawa. Ponadto obecnie, po wydaniu przez ministerstwo brakującego rozporządzenia, opóźnionego, co najmniej o rok, żaden z ośrodków nie spełnia jego wymagań. Tym samym wojewodowie mają pełne prawo do wydania tym ośrodkom zakazu prowadzenia działalności gospodarczej obowiązującego przez 3 lata. Jest to ewidentnie wina administracji rządowej, która nie potrafiła wydać na czas przepisów wykonawczych oraz nie przeprowadziła rzetelnych konsultacji z zainteresowanymi środowiskami. Dlatego dziś obok zmiany zapisów wadliwego rozporządzenia, niezbędna jest również spóźniona nowelizacja dwóch ustaw: Ustawy o transporcie drogowym, oraz Ustawy prawo o ruchu drogowym.

Głównym wynikiem działania rozporządzenia będzie najgorszy scenariusz, czyli „wstrzymanie dopływu młodych kierowców do transportu drogowego”. Powrócił również zarzut braku konsultacji zapisów rozporządzenia wśród ekspertów branżowych.

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Giemza - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgiemza@pbd.org.pl



PARTNERSTWO
DLA
BEZPIECZEŃSTWA
DROGOWEGO



Nadkomisarz Armand Konieczny reprezentujący Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wyraził poparcie dla działań mających na celu zmianę zapisów rozporządzenia. Podkreślił ogromną rolę prawidłowego systemu edukacji i szkolenia kierowców, z którym przez wiele lat było bardzo źle. Policja w trakcie ostatnich lat zebrała wartościowe doświadczenie i wiedzę merytoryczną w ramach prowadzonych przez legionowskie Centrum Szkolenia Policji kursów doskonalenia techniki jazdy. Niestety, doświadczenia te nie zostały wykorzystane w trakcie prac nad Rozporządzeniem.

Co dalej?

Wynikiem spotkania jest powstanie grupy roboczej postulującej wprowadzenie pilnych zmiany nie tylko w rozporządzeniu, ale i w innych przepisach prawnych związanych z funkcjonowaniem systemu. Przygotowane zostaną propozycje rozwiązania tego problemu w oparciu o poniższe wnioski zebrane w trakcie Forum:

1. W trybie pilnym znówelizowanie ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym, w której powinien pojawić się dwuletni okres przejściowy zawieszający szkolenie w warunkach specjalnych kierowców zawodowych, co jest dopuszczone przez prawo unijne;
2. Wydanie rozporządzenia w sprawie szkolenia kierowców wykonujących transport drogowy;
3. Znówelizowanie rozporządzenia w sprawie ośrodków doskonalenia techniki jazdy eliminujące błędy merytoryczne i dostosowujące wymagania wobec ośrodków do krajowych realiów;
4. Zorganizowanie pilotażowych kursów dla instruktorów techniki jazdy i kadry sprawującej nadzór nad ośrodkami doskonalenia techniki jazdy;
5. Przygotowanie standardów obowiązujących podczas realizacji szkolenia w warunkach specjalnych (modułów programowych);
6. Znówelizowanie ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) w celu zachowania możliwości dalszego działania istniejących dotychczas ośrodków doskonalenia techniki jazdy oraz wprowadzenie 2 letniej *vacatio legis* w celu umożliwienia dostosowania się do nowych przepisów.

O Stowarzyszeniu Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego

Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego powstało w 2005 roku. Wywodzi się bezpośrednio z działającego od 2000 r. w Ministerstwie Transportu Polskiego Komitetu GRSP (Global Road Safety Partnership). Obecnie Stowarzyszenie zrzesza kilkunastu partnerów biznesowych (3M, ABB, BP, Daimler Fleet Management, DHL Express, Gazeta Bankowa, General Motors, Mercedes-Benz Polska, Michelin, Renault, Shell, Solaris Bus & Coach, Statoil, Szkoła Jazdy Renault, PKN Orlen, Total), organizacje pozarządowe i stowarzyszenia (Automobilklub Polski, Fundacja Krzysztofa Hołowczyca „Kierowca Bezpieczny”, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Polski Czerwony Krzyż, Polskie Stowarzyszenie Motorowe, Stowarzyszenie „Droga i Bezpieczeństwo”, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego) oraz ośrodki naukowo-badawcze (Instytut Transportu Samochodowego). Patronat objęły Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Bank Światowy. Więcej informacji: www.pbd.org.pl

Dodatkowych informacji udziela:

Jarosław Gienza - Dyrektor Wykonawczy
Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego
tel. 022/ 82 99 430, e-mail: jgienza@pbd.org.pl