

# Za winy kierowcy zapłaci prestiżem instruktor, który go szkolił

Każdy będzie mógł sprawdzić, ile wypadków czy wykroczeń powodują osoby uczone przez konkretnego szkoleniowca. Szkoły jazdy protestują: – Nikt nie rozlicza uczelni z błędów lekarza – argumentują

Piotr Szymaniak  
piotr.szymaniak@infor.pl

Chodzi o nową e-usługę „Sprawdź szkołę jazdy”, która ma zostać uruchomiona z początkiem 2017 r. Jest ona skierowana do przyszłych kursantów zastanawiających się nad wyborem ośrodka szkolenia kierowców (OSK). Chodzi o to, aby mieli narzędzia, za pomocą których według obiektywnych kryteriów odróżnią słaby ośrodek i marnych instruktorów od placówki zatrudniającej fachowców. Problem polega na tym, że określenie obiektywnych kryteriów, które byłyby miarodajne, nie jest proste.

Zgodnie z projektem rozporządzenia w sprawie zakresu danych udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji kierowców w ramach e-usługi „Sprawdź szkołę jazdy” będzie można sprawdzić nie tylko skuteczność OSK w przygotowaniu do egzaminu, ale także to, jak absolwenci ośrodka sprawują się na drodze: ile wypadków lub kolizji spowodowali albo ile wykroczeń drogowych popełnili.

Pod tym kątem będzie można przeświecić nie tylko szkołę, lecz także konkretnego instruktora. I tu rodzi się pytanie: jaki wpływ na skłonność danego kierowcy do popełniania wykroczeń ma instruktor, który uczył go jeździć?

– Żadnego – odpowiada krótko Krzysztof Bandos, szef Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców (PFSSK).

– Jeśli lekarz popełnia błąd przy operacji, to czy należy

rozliczać uczelnię, która go uczyła? A może rozliczać wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które dopuszczają do ruchu kierowców? Szkoły tylko przygotowują do jazdy, a WORD-y to weryfikują – podkreśla Bandos i postuluje, by zamiast rozliczać konkretnych instruktorów weryfikować egzaminatorów WORD. Zapowiada przy tym, że federacja będzie zabiegała o zmianę przepisów, tak by niemożliwe było rozliczanie OSK z późniejszych poczyną kierowców.

## W złym świetle

Projekt rozporządzenia powstał jeszcze w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Obecnie sprawę prowadzi już Ministerstwo Cyfryzacji, które odpowiada za całość spraw związanych z CEPIK 2.0. W trwających właśnie uzgodnieniach generalny inspektor ochrony danych osobowych uznał część założeń e-usługi za „zbyt daleko ingerujące w prywatność instruktora nauki jazdy”.

Zdaniem GIODO informacje o liczbie osób przeszkolonych oraz o zdawalności egzaminów są adekwatne dla oceny umiejętności konkretnego instruktora i mogą być przydatne dla dokonania racjonalnego wyboru osoby szkolącej. Ale już liczba szkód, kolizji czy wykroczeń popełnianych przez kursantów danego instruktora stanowi informacje ze sfery, na którą szkolący nie ma bezpośredniego wpływu. „Dotyczą zdarzeń po zakończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu przez kursanta.

## Bat na partaczy

DANE, KTÓRE SPRAWDZISZ W E-USŁUDZE „SPRAWDŹ SZKOŁĘ JAZDY”:

- ➔ Zakres szkoleń przeprowadzanych przez szkołę jazdy
- ➔ Zakres uprawnień danego instruktora
- ➔ Liczba osób przeszkolonych przez szkołę i przez instruktora
- ➔ Liczba szkód lub wypadków spowodowanych przez osoby przeszkolone w danej szkole
- ➔ Liczba szkód lub kolizji spowodowanych przez osoby przeszkolone przez instruktora
- ➔ Liczba wykroczeń popełnianych przez osoby przeszkolone w danym OSK
- ➔ Statystyki dotyczące liczby wykroczeń popełnianych przez kursantów danego instruktora
- ➔ Średni czas, jaki upłynął od zakończenia kursu do zdania egzaminu na prawo jazdy uczniów danej szkoły i kursantów danego instruktora
- ➔ Zdawalność egzaminów danej szkoły przez kursantów przeszkolonych przez instruktora

Mogą jednak, w przypadku dużej liczby zdarzeń lub wykroczeń, stawiać w bardzo niekorzystnym świetle konkretnego instruktora jazdy wobec opinii publicznej” – napisał Andrzej Lewiński, zastępca GIODO.

Ministerstwo Cyfryzacji przypomina jednak, że dane na temat instruktorów nie są powiązane z danymi osobowymi. By sprawdzić nauczyciela, trzeba będzie podać jego numer ewidencyjny. Poza tym zdaniem rzecznika resortu realizacja e-usługi ma tylko częściowo wspomóc kandydata na kierowcę w dokonaniu wyborów związanych ze staraniem się o uprawnienia. Dane o lic-

bie wykroczeń czy wypadków są tylko jednym z czynników, wedle których każdy będzie mógł ocenić instruktora – obok np. informacji o zdawalności jego uczniów.

– Naturalnie zachowanie się kierowcy po ukończonym pozytywnie kursie nie ma bezpośredniego związku z wcześniejszą pracą instruktora, ale są takie aspekty tej pracy, które mają związek z popełnianymi później wykroczeniami. Instruktorzy, jak wszyscy nauczyciele, pełnią też rolę dydaktyczną – tłumaczy Karol Manys, rzecznik Ministerstwa Cyfryzacji.

– Większość wykroczeń wynika z nieznajomości prze-

pisów wraz z nieumiejętnością ich stosowania w czasie rzeczywistym podczas jazdy. W tej liczbie są także liczne wykroczenia dotyczące np. nieprawidłowego parkowania – twierdzi Manys.

Resort nie odpowiedział jednak na pytanie na czym opiera założenie, że większość naruszeń jest popełniana z powodu nieznajomości przepisów.

– Część wykroczeń rzeczywiście z tego wynika, ale cała masa nie ma nic wspólnego z nieznajomością prawa, np. przekroczenie prędkości. Przecież nie można powiedzieć, że ludzie jeżdżą za szybko, ponieważ nie znają przepisów – zauważa prof. Ryszard Stefański, karnista z Uczelni Łazarskiego.

– Podobnie z wypadkami, które można spowodować również nieumyślnie. Trudno będzie mówić o winie czy zaniedbaniach instruktora. Na podstawie statystyki wykroczeń trudno dokonywać jakichkolwiek wiarygodnych ustaleń – przekonuje prof. Stefański, dodając, że choć te wskaźniki mogą sygnalizować niedoskonałość szkolenia przez konkretnego instruktora, to nie znaczy wcale, że można przesądzać, że on źle szkoli.

Jak dodaje Krzysztof Szymański, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców (PIGOSK), wpływ na zachowanie w ruchu drogowym mają przeróżne okoliczności. – Jeśli handlowiec, który musi dotrzeć do 10 miejsc w ciągu dnia, łamie przepisy, to wpływ na to ma praca, a nie instruktor,

który go wyszkolił – stwierdza prezes Szymański.

## Kłamstwo statystyk

Przedstawiciele szkół jazdy kwestionują też zasadność podawania statystyk dotyczących zdawalności egzaminów, bo nawet te mogą być mylące.

– Tak będzie, jeśli poda się tylko wyniki z egzaminu praktycznego – wskazuje Krzysztof Bandos i podaje przykład. Jeśli szkoła X ma 60 proc. zdawalności na kategorię B, a drugi ośrodek Y tylko 40 proc., to na pierwszy rzut oka wydaje się, że lepiej przygotowuje ten pierwszy. Ale jeśli kursanci z ośrodka X tylko w 25 proc. zdają egzamin teoretyczny, to ze 100 osób do egzaminu praktycznego podejdzie 25. 60 proc. zdawalności na egzaminie praktycznym oznaczać będzie, że za pierwszym razem zdało go 15 osób. Natomiast jeśli w ośrodku Y połowa kursantów od razu zdaje teorię, to do egzaminu praktycznego podchodzi 50 osób. Wówczas 40 proc. zdawalność egzaminu praktycznego oznaczać będzie, że za pierwszym razem zda 20 osób. Tak więc w rzeczywistości ośrodek, który ma niższą zdawalność samej praktyki, może mieć wyższą zdawalność w ogóle.

– W statystykach zdawalności będą uwzględniani kursanci, którzy pierwszy raz zdają na prawo jazdy, jak i ci, którzy zdają egzamin ponownie, bo utracili uprawnienia za punkty. A przecież tych drugich instruktor już nie szkoli przed ponownym egzaminem – zauważa Roman Stencel z Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej OSK.