

nr 10/2015 (118)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## KANDYDAT NA KIEROWCĘ SIĘ SKARŻY

SYSTEMATYCZNIE SPADA LICZBA ODWOŁAŃ OD WYNIKU PRAKTYCZNEGO EGZAMINU NA PRAWO JAZDY. W 2013 ROKU DO URZĘDÓW MARSZAŁKOWSKICH W CAŁEJ POLSCE WPŁYNEŁO 1071 PISM W TEJ SPRAWIE, ROK PÓŹNIEJ JUŻ TYLKO 690, W PIERWSZEJ POŁOWIE 2015 ROKU – 291. W CIĄGU DWÓCH I PÓŁ ROKU NAJCZĘŚCIEJ ODWOŁYWANO SIĘ W WARSZAWIE (270 PRZYPADKÓW), NAJRZADZIEJ W ELBLĄGU (TYLKO JEDEN PRZYPADEK!) – WYNIKA Z RAPORTU, KTÓRY PRZYGOTOWALIŚMY SPECJALNIE DLA NASZYCH CZYTELNIKÓW.

str. 7

## PRZYSZLI KIEROWCY CHCĄ ZDAŹYĆ PRZED ZMIANAMI

SZKOŁY JAZDY PRZEŻYWAJĄ PRAWDZIWY SZTURM, KOLEJKI NA EGZAMIN WYDŁUŻAJĄ SIĘ TAKŻE W WORD-ACH. WSZYSTKO PRZEZ ZMIANY PRZEPISÓW, KTÓRE WCHODZĄ W ŻYCIĘ Z POCZĄTKIEM PRZYSZŁEGO ROKU I, JAK TWIERDZA NIEKTÓRZY, NIECO UPRZYKRZĄ ŻYCIE MŁODYM KIEROWCOM.

ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

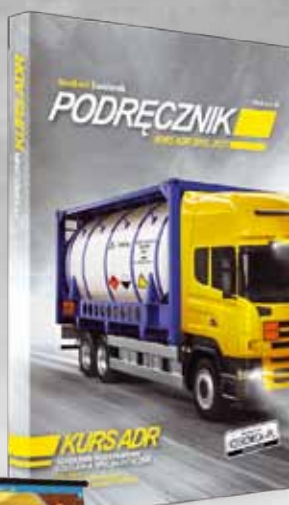
2015-2017

# SYSTEM SZKOLENIA **ADR**

## System szkolenia profesjonalistów

System szkolenia ADR, to zestaw materiałów wspomagających proces szkolenia kierowców zajmujących się międzynarodowym przewozem towarów niebezpiecznych. System jest oparty na trzech elementach, które w różny sposób przekazują tę samą wiedzę. Taki zintegrowany system nauki daje doskonałe efekty, które są widoczne podczas pomyślnego zdawania egzaminu państwowego.

# ADR



## Podręcznik ADR

Kursant poznaje treści z podręcznika ADR, przedstawione jasno, czytelnie i zrozumiale.



## E-kurs

Kursant w domu, przez internet, powtarza materiał i rozwiązuje testy.



## Vademecum Wykładowcy

Na zajęciach w Ośrodku, wykładowca korzystając z Vademecum Wykładowcy ADR prezentuje treści, tłumaczy zawłości lub rozszerza niektóre zagadnienia.

## SYSTEM SZKOLENIA ADR E-KIEROWCA, TO 100% POTRZEBNYCH MATERIAŁÓW:

- regulacje prawne podane w przystępnej formie,
- klasyfikacja towarów niebezpiecznych,
- opisy dostępnych sposobów przewozu,
- tabela z kompletnym wykazem materiałów niebezpiecznych,
- zestaw pytań kontrolnych i obowiązkowe instrukcje dla kierowców.

**e-kierowca tel. 91 431 43 95**

# Jesienny boom



**Krzysztof Giżycki**

**D**rodzy czytelnicy, przed wami lektura już 118 numeru „Szkoly Jazdy”. Od wielu lat staramy się przekazywać najświeższe i najciekawsze informacje związane z branżą szkolenia kierowców. Przede wszystkim te, których nie znajdziecie nigdzie indziej. Co roku publikujemy obszernie zestawienie zdawalności egzaminów organizowanych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Miesiąc temu pisaliśmy o tym, jak na egzaminach radzą sobie kandydaci na instruktorów. Teraz także przygotowaliśmy bardzo ciekawe zestawienie. Spytałismy wszystkie urzędy marszałkowskie, ile wpływa do nich odwołań od wyników egzaminu praktycznego. Dowiedzieliśmy się także, jaki procent z nich został rozpatrzony pozytywnie dla kan-

dydata na kierowcę. Wszystko to można przeczytać w tekście otwierającym październikowy numer „Szkoly Jazdy”.

Nie jest to oczywiście jedyny ciekawy temat, którym się zajęliśmy. Piszemy także o rosnącej liczbie kursantów odwiedzających ośrodki szkolenia kierowców. Dlaczego tak się dzieje? Ano dlatego, że już w styczniu przyszłego roku mają wejść w życie zmiany dotyczące początkujących kierowców. W pierwszym okresie po zdobyciu uprawnionego prawka będą podlegali dodatkowym restrykcjom. Nic zatem dziwnego, że próbują zdać egzamin jeszcze w tym roku.

Zwracam także uwagę na bardzo ciekawy artykuł dotyczący kierowców pojazdów uprzywilejowanych. A w zasadzie obowiązkowych szkoleń, które mieli przechodzić w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy od 4 stycznia. Teraz okazuje się, że kursy będą organizowane dla niewielu. Głównie tych, którzy nie zapomnieli się o swoje. Zresztą godnych polecenia materiałów jest o wiele więcej. Nie ma co wierzyć na słowo, trzeba je po prostu przeczytać!

*Redaktor naczelny*

## W numerze

Jesienny boom	3	Bo warto wiedzieć!	25
Kandydat na kierowcę się skarży	4	Dojrzały kierowca	26
WORD-y szukają dostawcy	6	Slow driving.	
Przyszli kierowcy chcą zdążyć przed zmianami	7	Czy ten styl przyjmie się w Polsce?	28
Kto jeździ po naszych drogach?	8	Czy ja jestem niewidzialny?	29
Info-Car.pl – to się naprawdę opłaca!	9	Nowość z Polski	30
(Nie) uprzywilejowani ratownicy	10	Harleyem przez Amerykę	31
Operacja się udała	12	Prawie jak nowe	32
Niekonstytucyjne przepisy?	13	Noga z gazu, czyli strefa trzydziestki	34
Toyota yaris.		Ostatnie szlify	35
Między legendą a rzeczywistością	14	Strażnicy tracą fotoradary	36
Policjant uczy jeździć	16	Kierowca pod (wirtualną) kontrolą	38
Pracownicy	18	Polacy przekonują się do pasów	39
Analiza prognozy rentowności	20	Wypadki. Jak im zapobiegać?	40
Aktywne kierowanie	22	Przegląd legislacyjny	42
Przekraczasz prędkość? Licz się z karą	24	Koniec epoki	44

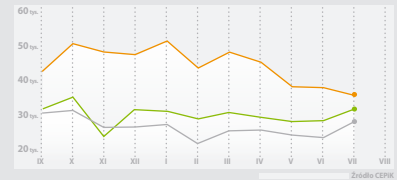
## Z ostatniej chwili

### LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

CZERWIEC 2015 **33750**

CZERWIEC 2014 **29457**

CZERWIEC 2013 **36638**



## Jest projekt nowego rozporządzenia

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju opublikowało projekt nowelizacji rozporządzenia w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy. Znajdziemy w nim kilka nowości.

Zgodnie z założeniami projektu, nieznacznej zmianie ulegną przygotowane dla ośrodków wzory dokumentów, czyli dziennika zajęć i karty zajęć praktycznych. Stanie się tak poprzez dodanie podpisu osób szkolonych oraz zaświadczenia potwierdzającego ukończenie szkolenia. Na wdrożenie nowych wzorów dziennika i karty zajęć ustawodawca przewidział 60 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

W projekcie doprecyzowano, że godzina zajęć teoretycznych to 60 minut. Usunięto natomiast dotychczasowe zapisy odnośnie długości przerw pomiędzy zajęciami oraz łącznego czasu przerw w ciągu jednego dnia.

W projekcie rozporządzenia znalazła się także bardzo istotna zmiana z punktu widzenia kursanta. Zaproponowano możliwość przystąpienia osoby szkolonej, która uzyskała negatywny wynik z testu kwalifikacyjnego, do kolejnego testu kwalifikacyjnego nie tylko w tym samym ośrodku (jak było dotychczas), ale także w innym ośrodku wyznaczonym przez wojewodę. Do testu kwalifikacyjnego w ośrodku wyznaczonym przez wojewodę będą mogły również przystąpić osoby, które takiego testu jeszcze nie rozwiązywały albo uzyskały wynik negatywny, a ośrodek, który prowadził szkolenie, zaprzestał prowadzenia działalności. Zgodnie z proponowanym zapisem, wojewoda jest obowiązany co najmniej raz w miesiącu wyznaczyć ośrodek szkolenia do przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego dla osób, które uzyskały negatywny wynik z testu kwalifikacyjnego, o ile kierownik chociażby jednego ośrodka szkolenia zgłosił w tym miesiącu osoby do testu kwalifikacyjnego. *red*

# Kandydat na kierowcę się skarży

**Systematycznie spada liczba odwołań od wyniku praktycznego egzaminu na prawo jazdy. W 2013 roku do urzędów marszałkowskich w całej Polsce wpłynęło 1071 pism w tej sprawie, rok później już tylko 690, w pierwszej połowie 2015 roku – 291. W ciągu dwóch i pół roku najczęściej odwoływano się w Warszawie (270 przypadków), najrzadziej w Elblągu (tylko jeden przypadek!) – wynika z raportu, który przygotowaliśmy specjalnie dla naszych czytelników.**



Wynik egzaminu praktycznego na prawo jazdy nie jest ostateczny. Decyzje podjęte przez egzaminatorów zatrudnionych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego mogą zostać podważone. Jak wygląda procedura? Odwołanie od przebiegu egzaminu trzeba złożyć na piśmie, kierując je do właściwego urzędu marszałkowskiego, ale za pośrednictwem dyrektora WORD-u. Egzaminowany ma na to czternaście dni od daty przeprowadzenia egzaminu. Co dzieje się dalej? Dyrektor WORD przesyła pismo złożone przez kandydata na kierowcę do urzędu marszałkowskiego. Ma na to siedem dni od otrzymania dokumentu. Właśnie w tym momencie rozpoczyna się postępowanie wyjaśniające. Może potrwać aż do trzydziestu dni roboczych. W jego ramach przeglądane jest m.in. nagranie przebiegu egzaminu pochodzące z ka-

mery zamontowanej w samochodzie egzaminacyjnym. Pozytywne rozpatrzenie skargi oznacza powtórzenie egzaminu na prawo jazdy, którego koszt ponosi WORD. Jeśli skarga zostanie rozpatrzona negatywnie, za kolejny egzamin praktyczny płaci oczywiście kandydat na kierowcę.

Tak procedura wygląda w teorii. Postanowiliśmy jednak dowiedzieć się więcej. Specjalnie dla was, nasi czytelnicy, postanowiliśmy sprawdzić liczbę odwołań od wyniku egzaminu praktycznego egzaminu na prawo jazdy oraz – co równie ważne – ich skuteczność. Pod lupę wzięliśmy trzy czasy: rok 2013, 2014 oraz I połowę 2015 roku. Wszystkie publikowane przez nas dane pochodzą od szesnastu urzędów marszałkowskich, pod które podlega 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, rozsianych po całej Polsce.

## ■ Elbląg? Tylko jedno odwołanie

Okazało się, że najczęściej od wyniku egzaminu praktycznego odwoływali się kandydaci na kierowców zdający w WORD-zie Warszawa. W sumie przez dwa i pół roku Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego dostał do rozpatrzenia 270 odwołań (2013 – 160, 2014 – 30, I połowa 2015 roku – 30). Trochę mniej, bo 191 skarg, pochodziło od kandydatów na kierowców zdających w WORD-zie Łódź (2013 – 112, 2014 – 53, I połowa 2015 roku – 26). Na dalszych miejscach znajdują się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego we Wrocławiu – 181 odwołań (2013 – 101, 2014 – 50, I połowa 2015 roku – 30), w Katowicach – 166 (2013 – 76, 2014 – 68, I połowa 2015 roku – 22), Szczecinie – 89 (2013 – 51, 2014 – 28,

I połowa 2015 roku – 10), Wałbrzychu – 72 (2013 – 37, 2014 – 23, I połowa 2015 roku – 12), Gdańsku – 66 (2013 – 35, 2014 – 25, I połowa 2015 roku – 6) oraz Poznaniu – 63 (2013 – 27, 2014 – 21, I połowa 2015 roku – 15). Takie wyniki nie mogą specjalnie dziwić, bo przeważająca liczba wymienionych ośrodków funkcjonuje w największych polskich miastach, gdzie o prawo jazdy stara się duża liczba kandydatów na kierowców. Jest jednak jeden wyjątek. Chodzi oczywiście o Wałbrzych, który wedle danych z 2011 roku posiada niecałe 120 tys. mieszkańców.

Kto z kolei zaskarża wynik egzaminu najrzadziej? Kandydaci na kierowców zdający w elbląskim WORD-zie. W ciągu 30 miesięcy, od 1 stycznia 2013 roku do 30 czerwca 2015 roku, do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego wpłynęło tylko jedno odwołanie! Dobrym wynikiem mogą także pochwalić się ośrodki w Łomży (dwa odwołania), Olsztynie i Kaliszu (trzy odwołania). Lesznie, Koninie i Płocku (pięć odwołań).

Analizując wnikliwie zebrane przez nas dane, nie można nie zauważyć pewnej zależności: systematycznie spada liczba odwołań od wyniku praktycznego egzaminu na prawo jazdy. W 2013 roku do urzędów marszałkowskich w całej Polsce wpłynęło 1071 pism w tej sprawie, rok później już tylko 690, w pierwszej połowie 2015 roku – 291.

## ■ Bezzasadne skargi

Dane, które dotyczą jedynie liczby odwołań od wyniku egzaminu praktycznego, składanych do urzędów marszałkowskich, nie mówią jednak wszystkiego. Dlaczego? Bo większość z nich okazuje się nie mieć podstaw, zostaje oddalona. Dlatego postanowiliśmy obliczyć procentową skuteczność odwołań. Co nam wyszło?

Przed wszystkim to, że trudno na podstawie zebranych przez nas danych wyciągnąć jakieś jednoznaczne wnioski. Za dobry przykład może posłużyć WORD w Tarnowie. W 2013 roku do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego zostało złożonych pięć odwołań od wyników przeprowadzonych tam egzaminów. Wszystkie zostały uznane za bezzasadne, więc skuteczność odwołań wyniosła 0 proc. Rok później wpłynęły trzy skargi, jeden egzamin został unieważniony. Wskaźnik skuteczności odwołań jest równy 33,3 proc. Z kolei w pierwszej połowie tego roku Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego otrzymał jedną skargę, którą uznał za zasadną. Wynika z tego, że na przestrzeni dwóch i pół roku skuteczność odwołań kandydatów na kierowców podchodzących do egzaminu w tarnowskim WORD-zie wzrosła aż o 100 proc.!

Pewne jest jedno, niektóre WORD-y można pochwalić. Za co? Ano za to, że w ciągu dwóch

## PROCENTOWA SKUTECZNOŚĆ ODWOŁAŃ OD EGZAMINU PRAKTYCZNEGO KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW, W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE WORD-Y

WORD	2013	2014	I połowa 2015
Bydgoszcz	64	50	16,6
Kraków	50	43,5	33,3
Tarnobrzeg	34,8	40	52,9
Tarnów	0	33,3	100
Słupsk	33,3	28,6	0
Gdańsk	14,3	28	50
Zamość	10	27,3	33,3
Biała Podlaska	66,6	25	20
Toruń	35,7	25	0
Piła	10	20	0
Białystok	4,76	20	0
Jelenia Góra	8,3	18,2	0
Częstochowa	16,6	18,2	0
Lublin	4,2	15,8	66,6
Sieradz	6,2	15,4	100
Szczecin	7,8	14,3	20
Poznań	14,8	14,3	26,7
Gorzów	16,6	11,1	66,6
Bielsko-Biała	25	11,1	0
Opole	33,3	9,4	0
Koszalin	5,3	9,1	25
Skiernewice	18,2	9,1	50
Nowy Sącz	10	8,3	20
Kielce	33,3	8,3	28,6
Zielona Góra	22,2	7,7	33,3
Legnica	0	6,6	14,3
Wałbrzych	18,9	4,3	8,3
Wrocław	6,9	4	6,6
Katowice	5,3	2,9	0
Warszawa	10,6	2,5	0
Łódź	9,8	1,9	7,7
Chełm	0	0	0
Ostrołęka	0	0	0
Ciechanów	0	0	0
Płock	0	0	0
Radom	16,6	0	16,6
Siedlce	0	0	0
Włocławek	20	0	0
Krosno	8,3	0	0
Przemysł	33,3	0	50
Rzeszów	28,6	0	0
Kalisz	0	0	0
Konin	33,3	0	0
Leszno	33,3	0	0
Piotrków Trybunalski	0	0	0
Olsztyn	0	0	0
Elbląg	0	0	0
Suwałki	0	0	33,3
Łomża	0	0	0

i pół roku żadne odwołanie składane przez kandydatów na kierowców nie zostało przez urzędy marszałkowskie uznane za zasadne. Świadczy to o należyтым wykonywaniu obowiązków przez egzaminatorów. Mówiąc prościej: nie oblewali za błędy, których zdający nie popełnili.

## LICZBA ODWOŁAŃ KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW OD WYNIKU EGZAMINU W PODZIALE NA POSZCZEGÓLNE WORD-Y

WORD	2013	2014	I połowa 2015	w sumie
Warszawa	160	80	30	270
Łódź	112	53	26	191
Wrocław	101	50	30	181
Katowice	76	68	22	166
Szczecin	51	28	10	89
Wałbrzych	37	23	12	72
Gdańsk	35	25	6	66
Poznań	27	21	15	63
Opole	21	32	7	60
Kraków	22	23	6	51
Lublin	24	19	6	49
Zielona Góra	18	22	6	46
Tarnobrzeg	23	5	17	45
Radom	24	13	6	43
Bielsko-Biała	20	18	5	43
Częstochowa	30	11	1	42
Kielce	21	12	7	40
Bydgoszcz	25	8	6	39
Legnica	16	15	7	38
Koszalin	19	11	4	34
Rzeszów	14	9	11	34
Toruń	14	16	2	32
Sieradz	16	13	1	30
Białystok	21	5	2	28
Nowy Sącz	10	12	5	27
Jelenia Góra	12	11	4	27
Zamość	10	11	3	24
Skiernewice	11	11	2	24
Gorzów	6	9	3	18
Słupsk	9	7	2	18
Krosno	12	4	0	16
Siedlce	3	7	5	15
Piła	10	5	0	15
Ciechanów	11	2	1	14
Biała Podlaska	3	4	5	12
Piotrków Trybunalski	6	4	2	12
Przemysł	6	3	2	11
Chełm	6	1	3	10
Włocławek	5	4	1	10
Tarnów	5	3	1	9
Ostrołęka	4	2	1	7
Suwałki	1	6	0	7
Płock	4	0	1	5
Konin	3	2	0	5
Leszno	3	1	1	5
Kalisz	2	0	1	3
Olsztyn	2	1	0	3
Łomża	0	0	2	2
Elbląg	0	0	1	1

O których WORD-ach mowa? Należy wymienić ośrodki z Elbląga, Olsztyna, Piotrkowa Trybunalskiego, Kalisza, Siedlec, Płocka, Ciechanowa, Ostrołęki, Łomży i Chełma.

Jakub Ziębka

# WORD-y szukają dostawcy

**Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są zobligowane do tego, żeby do początku stycznia przyszłego roku wyłonić wykonawcę systemu teleinformatycznego, który jest potrzebny m.in. do egzaminowania kandydatów na kierowców. Czasu jest jednak mało, problemów także nie brakuje...**

**Z**eby system działał już 4 stycznia, czyli w momencie wejścia w życie przepisów mocno komplikujących życie młodym kierowcom, trzeba najpierw wyłonić wykonawcę. Ten powinien stworzyć narzędzie, które będzie zintegrowane m.in. z Centralną Ewidencją Kierowców (CEK) oraz Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Czasu na to jest mało, bo zaledwie kilka miesięcy.

## ■ IT.expert. Co to za firma?

Mając w pamięci to, co działo się zaledwie dwa lata temu (większość WORD-ów wybrała wykonawcę, który nie był w stanie zapewnić współdziałania systemu z tym, na którym pracowały starostwa powiatowe), ośrodki egzaminacyjne postanowiły rozpisac postępowanie przetargowe wcześniej, żeby ewentualny wykonawca zdążył na czas. Większość, bo nie wszystkie. Chodzi o 32 ośrodki, które ogłosiły identyczne w treści postępowania.

Stało się to 31 lipca. W 27 przypadkach zgłosił się jeden oferent, w pięciu – nikt. Zaskoczenie było tym większe, że chęć stworzenia systemu teleinformatycznego wykazała firma IT.expert. Na stronie internetowej spółki można przeczytać, że istnieje na rynku już od 15 lat, „dostarcza kompleksowe rozwiązania informatyczne”, ponadto „specjalizuje się w doradztwie i integracji rozwiązań informatycznych”. Firma zatrudnia 150 pracowników, współpracuje z dużymi koncernami. Chodzi m.in. o: Dell, HP, IBM, Microsoft, Oracle czy Google.

## ■ Co WORD, to inny obyczaj

Gdy wydawało się, że dyrektorzy WORD-ów będą musieli wybrać jedyną firmę, która zgłosiła się do przetargu, stało się coś zupełnie nieoczekiwanego. Część WORD-ów unieważniła postępowania ze względu na „fakt, iż [...] obarczone jest nieusuwalną wadą uniemożliwiającą zawarcie umowy niepodlegającej unieważnieniu”. Kolejne znalazły inny powód. Jaki? „Cena tej jedynej oferty przewyższa kwotę, którą zamawiający zamierza przeznaczyć na tym etapie na sfinansowanie zamó-

wienia i nie może jej zwiększyć”. Jednak nie które wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zdecydowały się firmę IT.expert wybrać. Takim przykładem jest choćby Toruń.

– Zgłosiła się do nas tylko jedna firma, która twierdzi, że sprostaa zadaniu – wyjaśnia Ryszard Nagórski, zastępca dyrektora w toruńskim WORD-zie. – Nie mamy żadnych podstaw, by sądzić inaczej. Umowa została podpisana, teraz będziemy ustalać, kiedy odbędzie się testowanie systemu. Przecież musi być gotowy na styczeń przyszłego roku.

Umowę z firmą IT.expert podpisał także Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Rzeszowie.

– Tak, potwierdzam tę informację – mówi Janusz Stachowicz, zastępca dyrektora rzeszowskiego ośrodka. – Testowanie systemu rozpoczęło się do 3 listopada.

## ■ Wybory i ich konsekwencje

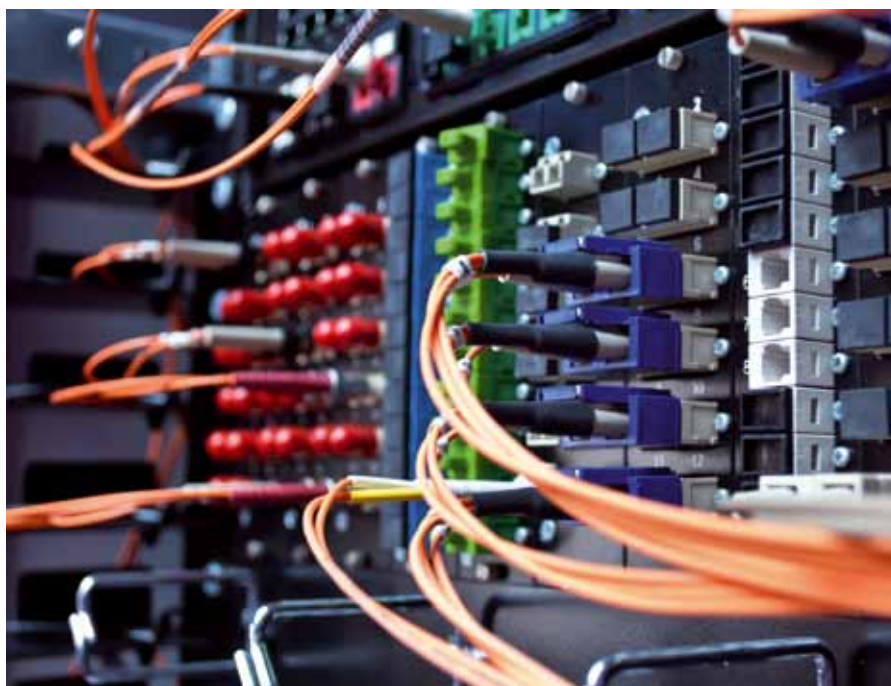
Do czasu zamknięcia tego wydania „Szkoly Jazdy” część WORD-ów, które ogłosiły przetarg, nie podjęła jeszcze żadnej wiążącej decyzji.

Inne wciąż zastanawiają się, co zrobić, kolejne ponownie rozpiśaly postępowanie. Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że dyrektorzy boją się zaufać firmie, która może nie sprostać zadaniu. Konsekwencje mogą być ogromne. System musi przecież działać już w styczniu. Szwefowie WORD-ów nie chcą powtórki sprzed ponad dwóch lat, kiedy wybrały rozwiązanie, które się nie sprawdziło.

A jak do sprawy udziału w przetargach podchodzi firma IT.expert? Odpowiedź jest bardzo lakoniczna.

– Uczestniczymy w postępowaniach przetargowych, które nie zakończyły się decyzją zamawiającego – odpowiada „Szkole Jazdy” Bartosz Stebnicki, wiceprezes IT.expert. – Dodatkowo podpisane już umowy uniemożliwiają nam komentowanie stanu projektu. IT.expert jest firmą obecną na rynku od wielu lat. Zrealizowaliśmy dotychczas wiele skomplikowanych projektów i startując w postępowaniach byliśmy pewni, że dostarczymy rozwiązanie zgodne z SIWZ zamawiającego.

*Jakub Ziębka*



# Przyszli kierowcy chcą zdążyć przed zmianami

**Szkoły jazdy przeżywają prawdziwy szturm, kolejki na egzamin wydłużają się także w WORD-ach. Wszystko przez zmiany przepisów, które wchodzi w życie z początkiem przyszłego roku i, jak twierdzą niektórzy, nieco uprzykrzą życie młodym kierowcom.**



**N**owe przepisy to prawdziwa rewolucja w przyznawaniu uprawnień do prowadzenia pojazdów. Jej celem jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Zmiany dotyczą przede wszystkim początkujących kierowców, którzy w pierwszym okresie po zdobyciu upragnionego prawka będą podlegali dodatkowym restrykcjom.

## ■ Okres próbny i szczególne zasady

Każda osoba, która zda egzamin na prawo jazdy, od 4 stycznia 2016 roku będzie mogła oczywiście legalnie prowadzić samochód, jednak przez dwa lata będzie na tzw. okresie próbnym. Jakie zasady zaczną obowiązywać świeżych kierowców? Na pewno będą musieli wykazać się na drogach szczególną uwagą i ostrożnością. Jeśli bowiem w tym czasie popełnią dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, będą musieli odbyć kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zapłacą za to oczywiście z własnej kieszeni. Trzecie wykroczenie będzie skutkowało natychmiastowym odebraniem prawa jazdy. Z prawkiem natomiast od razu pożegna się każdy początkujący kierowca, który popełni przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

## ■ Klon na szybie. Obowiązkowo

Na szyby samochodów wrócą również tzw. zielone listki, które będą tam musiały pozostać przez osiem miesięcy. W tym czasie młodych kierowców zaczną też obowiązywać obniżone granice dopuszczalnej prędkości. I tak, na terenie zabudowanym, zarówno w dzień, jak i w nocy nie będą mogli przekraczać 50 km/h. Poza terenem zabudowanym górna granica to 80 km/h, a na autostradzie – 100 km/h.

Młodzi kierowcy będą również mieli obowiązek doszkalania się. Pomiedzy czwartym a ósmym miesiącem od dnia wydania prawa jazdy będą musieli przejść dwugodzinny teoretyczny kurs doszkalający oraz godzinne szkolenie praktyczne. To m.in. jazda po łuku na śli-

skiej nawierzchni, efektywne hamowanie z wykorzystaniem systemu ABS, wychodzenie z nieplanowanego poślizgu. Zaświadczenie o zaliczeniu szkoleń trzeba będzie przedstawić staroście koszty kursu pokryją sami kierowcy.

## ■ Praca kierowcy? Dopiero po ośmiu miesiącach

Osoby, które uzyskają prawo jazdy po 4 stycznia przyszłego roku, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy od zdobycia uprawnień nie będą mogły podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B, będą też miały w tym okresie zakaz prowadzenia działalności gospodarczej ściśle związanej z kierowaniem autem. I nie dotyczy to zawodowych kierowców czy taksówkarzy, lecz nawet osób chcących pracować przy rozwoju pizzy.

## ■ Szturm na szkoły jazdy

Jak łatwo było zgadnąć, tak poważne zmiany nie mogły nie wywołać poruszenia wśród kandydatów na kierowców. Większość osób, które mogą i chcą ubiegać się o prawo jazdy, ruszyła do szkół nauki jazdy, aby zdobyć dokument jeszcze na starych zasadach.

– Przez wakacje było jeszcze w miarę spokojnie, ale kiedy temat zmian we wrześniu znowu pojawił się w mediach, chętnych jest znacznie więcej, powiedziałbym nawet – bardzo dużo – mówi Radosław Surata z Elka School w Gdyni. – Rozumiemy to oczywiście i nikogo nie odsyłamy z kwitkiem, ale jednocześnie nie dajemy gwarancji, że każdemu uda się podejść do egzaminu w tym roku, ponieważ częstotliwość jazd jest na pewno mniejsza niż normalnie.

– Nigdy nie narzekaliśmy na brak klientów, ale teraz przeżywamy prawdziwe tsunami – mówi Jakub Jodłowski ze Szkoły Jazdy Mistrzowie Kierownicy w Bydgoszczy. – Wszyscy się spieszą i nie ukrywają, że to wynik zapowiadanych zmian. Niestety, mimo pełnej mobilizacji w tej chwili pierwsze wolne jazdy mamy za miesiąc.

A siedem naszych samochodów pracuje od rana do późnego wieczora przez cały tydzień. Dlatego jeśli ktoś w tej chwili zdecydowałby się na rozpoczęcie kursu, to wątpię, żeby udało mu się wyrobić w wyznaczonym terminie. Szczególnie że również czas oczekiwania na egzamin wydłużył się już do trzech tygodni, a przewiduję, że to nie koniec.

– W ostatnich tygodniach odnotowaliśmy wzrost liczby kursantów na poziomie 10 proc., wśród nich jest bardzo wiele osób poniżej osiemnastego roku życia, które mają nadzieję, że jeszcze załapią się egzamin na starych zasadach – mówi Monika Pańczyk ze Szkoły Jazdy Efekt w Lublinie. – Chcemy im pomóc, dlatego uruchomiliśmy wszystkie nasze moce, ludzkie i techniczne, aby czas kursu nie wydłużał się znacząco. Ale i tak bywa trudno z terminami jazd.

## ■ Korki w WORD-ach

Zatory powoli tworzą się również w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. W Szczecinie na egzamin praktyczny czeka się już prawie miesiąc, chociaż jeszcze na początku lata było to półtora do dwóch tygodni. W Pile czas oczekiwania wydłużył się do ok. ośmiu dni, podczas gdy tradycyjnie wynosi maksymalnie trzy. Piła nie odstaje pod tym względem od reszty kraju.

– Jesteśmy przygotowani na to, że lawina kandydatów na egzamin dopiero ruszy i staramy się dostosować do potrzeb klientów – mówi Zbigniew Przeworek, dyrektor WORD w Pile. – Dlatego wydłużamy godziny pracy, mamy też dodatkowych pracowników na ten najgorętszy okres. Niestety, nie możemy zagwarantować zdania egzaminu – żartuje dyrektor.

Anna Łukaszuk

# Kto jeździ po naszych drogach?

**Nauczyciel, konkurent, filozof czy wszechwiedzący... Specjaliści z Goodyeara i Londyńskiej Szkoły Ekonomii i Politologii na podstawie badań wyodrębnili siedem typów kierowców, których możemy najczęściej spotkać na europejskich drogach.**

**B**adania przeprowadzone na grupach fokusowych oraz w oparciu o pogłębione wywiady przyniosły ciekawe wyniki. Okazało się między innymi, że przyjmowana przez kierowców postawa zależy od interakcji z innymi kierowcami, a na bezpieczeństwo na drodze znaczący wpływ ma nasza własna postawa, a nie zachowania innych kierujących.

## ■ Którym z siedmiu typów jesteś?

Naukowcom udało się także wyodrębnić i opisać siedem typów osobowości najczęściej występujących wśród europejskich kierowców. Pierwszy z nich to nauczyciel, czyli kierowca, który zawsze chce mieć pewność, że pozostali kierowcy wiedzą, gdzie popełnili błąd, dlatego chętnie poucza innych i oczekuje, że spotka się to z uznaniem. Drugi typ nazywany jest przez badaczy wszechwiedzącym. Sądzi, że otaczają go niekompetentni głupcy i nie waha się dać im tego do zrozumienia siedząc za kierownicą własnego samochodu.

Konkurent – trzeci typ – zawsze musi być pierwszy i denerwuje się, kiedy ktoś mu w tym przeszkadza. Na drodze często przyspiesza, gdy inny kierowca próbuje go wyprzedzić lub skraca dystans do następnego samochodu, by nikt nie zajechał mu drogi.

Typ czwarty to egzekutor, który na drodze zawsze zauważy przewinienia innych i chce karać za nieprawidłowe zachowanie. Taki kierowca może nawet wysiąść z auta i zdecydować się na bezpośrednią konfrontację z innym kierującym. Piąty z wyodrębnionych typów, filozof, wprost przeciwnie – akceptuje błędy innych kierowców i próbuje je racjonalnie uzasadniać. Potrafi panować nad swoimi emocjami. Typ unikający nie uważa sytuacji stwarzanych przez innych kierowców za personalny atak, po prostu traktuje je jak bezosobowe zagrożenie. Natomiast wycofany podczas jazdy słucha muzyki lub rozmawia przez telefon, żeby się odizolować. Unika interakcji z innymi kierowcami.

## ■ Wychwycić typy jak najszybciej

Różne typy osobowości zauważa wśród kierowców również Radek Ciepliński, właściciel Szkoły Bezpiecznej Jazdy EnjoyDriving.

– Na nasze zajęcia przychodzi wielu kierowców i trudno ich jednoznacznie sklasyfikować, choć oczywiście niektóre typy rzucają się w oczy



od razu – mówi. – Natomiast naszym celem jest właśnie to, żeby te ewentualnie negatywne cechy osobowości, które mogą ujawnić się podczas prowadzenia pojazdu i wpływać negatywnie na bezpieczeństwo na drodze, niwelować. Bezpieczna jazda to bowiem nie tylko technika, ale w dużej mierze psychika. Co do kierowców, których spotykam na drogach, to wydaje mi się, że jest znacznie lepiej, niż jeszcze kilka lat temu. Coraz mniej jest konkurentów, obserwuję za to większe opanowanie, spokój i kulturę.

Sprawdziliśmy również, czy opisywane typy można zaobserwować i wyodrębnić już na etapie nauki jazdy pośród uczestników kursów jazdy.

– Większość z nich kształtuje się znacznie później, już na etapie samodzielnej jazdy, co jest związane oczywiście z sytuacją, w której kursant się znajduje – mówi Anna Stortz-Skręty z Nauki Jazdy Crazy Driver ze Szczecina. – Natomiast niektóre cechy przypisywane poszczególnym typom są po prostu wrodzone i ujawniają się w każdej sytuacji, także podczas kursu. Tak jest na przykład z typem wszechwiedzącym,

który zawsze wie lepiej, również od instruktora. To chyba najbardziej uciążliwe osoby, na które trzeba znaleźć sposób. Niektórzy ujawniają też cechy przypisywane nauczycielowi czy egzekutorowi, ale z trochę innym wydźwiękiem. Przyszli kierowcy zwracają bowiem uwagę na błędy innych, ale raczej są nimi zdziwieni albo starają się z nich wynieść naukę dla siebie.

Maciej Krzywiński ze szkoły doskonalenia jazdy Elka w Warszawie uważa, że w zdecydowanej przewadze są wszechwiedzący.

– Szkolimy głównie kierowców, którzy mają prawo jazdy od dłuższego czasu – mówi. – Na kursy doszkalające przychodzą z różnych powodów. Czasami wysyła ich pracodawca, czasami sami czują taką potrzebę. Jednak gdy wszechwiedzący przyjdzie się doszkolić, nie oznacza to, że się zmienił. Zdarza się nawet, że taki typ stara się szkolić instruktora. Wyjaśnia mu, że uważa inaczej i argumentuje. A na drodze komentuje. Nawet jeżeli jego umiejętności pozostawiają wiele do życzenia.

*Anna Łukaszuk*



# Info-Car.pl

## — to się naprawdę opłaca!

**Info-Car.pl to ciągle rozbudowywany zestaw usług, używany przez wydziały komunikacji w starostwach powiatowych, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, kierowców i kandydatów na kierowców szkolących się w OSK oraz firmy leasingowe. To kompleksowe rozwiązanie zostało stworzone przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych.**

Zasadniczy moduł systemu tworzy platforma internetowa, która udostępnia informacje przydatne zarówno dla kandydatów na kierowców, jak i osób już posiadających uprawnień do kierowania pojazdami. Wśród wielu dostępnych funkcji Info-Car.pl zawiera m.in.: Adaptacyjny System Szkolenia i Egzaminowania Kandydatów na Kierowców, możliwość zapisania się na egzamin oraz wniesienia opłaty za wydanie dokumentu prawa jazdy czy dowodu rejestracyjnego, moduł dla firm leasingowych czy aplikacja KASA. Kompletnie i funkcjonalne rozwiązanie umożliwia załatwienie wielu spraw on-line, bez wychodzenia z domu.

Jednym z najważniejszych udogodnień, które daje system, jest integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi. Pozwala to na dokonywanie opłat za czynności administracyjne kartą płatniczą. Umieszczenie terminali bezpośrednio na stanowisku, przy którym obsługiwany jest klient znacząco poprawiło jakość i czas obsługi. Klienci urzędów bardzo chętnie korzystają z możliwości płacenia kartami płatniczymi.

### ■ Korzyści dla firm leasingowych

Dla przedsiębiorców zajmujących się leasingiem pojazdów, PWPW stworzyła specjalną aplikację do bezgotówkowej obsługi płatności w wydziałach komunikacji. Dzięki aplikacji Leasing, firmy mogą opłacić rejestrację swoich pojazdów na portalu Info-Car.pl, a nie – jak to było do tej pory – w wydziale komunikacji.

Firmy, które zdecydowały się na współpracę z PWPW, mają w systemie Info-Car.pl prowadzone rachunki, które mogą zasilać poprzez przelew z firmowego rachunku bankowego. Po zalogowaniu się do portalu Info-Car.pl, pracownik firmy leasingowej może wygenerować tzw. kupony reprezentujące opłatę. Kupony mają postać plików PDF i zawierają unikalny identyfikator opłaty (również jako kod QR). Wartość wygenerowanego kuponu odpowiada kosztowi realizacji danej sprawy urzędowej. Jeżeli saldo

na rachunku klienta jest wystarczające, środki na rachunku zostają zablokowane, a użytkownik może pobrać kupon.

Kupony można generować wielokrotnie. Przykład: firma potrzebuje zarejestrować 20 samochodów osobowych. Pracownik w systemie wybiera typ rejestracji i generuje 20 kodów QR. Wydruki z kodami dołączane są do każdej sprawy. Następnie urzędnik w wydziale komunikacji wprowadza z kuponu identyfikator płatności i weryfikuje jego ważność w systemie Pojazd. Po otrzymaniu potwierdzenia ważności, urzędnik realizuje sprawę i wysyła do systemu Info-Car.pl raport o wykorzystaniu kuponu. Po wpłynięciu raportu, zablokowana wcześniej kwota zostaje zdjęta z rachunku klienta. Takie rozwiązanie całkowicie eliminuje konieczność obrotu gotówką przez pracowników rejestrujących pojazdy dla firm leasingowych i usprawnia proces rejestracji w wydziałach komunikacji (szczególnie jeżeli jednorazowo trzeba zarejestrować dużą liczbę aut). PWPW udostępnia kompletną aplikację, w której użytkownicy mogą generować kupony, zarządzać nimi oraz tworzyć role użytkowników i przydziały dostępy upoważnionym osobom.

### ■ Korzyści dla klientów wydziałów komunikacji

Uzupełnieniem opisanej wyżej usługi jest Elektroniczna Skrzynka Podawcza dla Systemów Pojazd i Kierowca (ESP PiK), która udostępnia interesantom wydziałów komunikacji (w tym również firmom zajmującym się leasingiem pojazdów) dedykowany portal, gdzie otrzymują dostęp do kreatora wniosków elektronicznych. Istnieje możliwość ich podpisania profilem zaufanym lub podpisem kwalifikowanym, śledzenie pełnej historii spraw, a także dostęp do wygenerowanych numerów PKK. Korzystanie z ESP PiK pozwala na zaoszczędzenie czasu koniecznego na załatwienie spraw w wydziale komunikacji, ułatwia zarządzanie wnio-

skami, śledzenie statusu ich realizacji, a także, dzięki wielu automatycznym walidatorom, poprawności wprowadzanych danych. Dzięki informacjom przypisanym do konta użytkownika, wypełnienie każdego kolejnego wniosku jest znacznie szybsze poprzez autouzupełnianie pól dotyczących np. adresu czy danych właściciela.

Wnioskodawca może później śledzić status wniosków i dokumentów na stronie [www.info-car.pl](http://www.info-car.pl). Jeżeli wydział komunikacji korzysta z usługi powiadamiania SMS, zostanie powiadomiony tym sposobem o możliwości odbioru dokumentu.

### ■ Dodatkowe korzyści dla urzędów

Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych przygotowała dodatkowy moduł będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl. To Aplikacja Kasowa, która umożliwia pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Najważniejszym atutem tego rozwiązania są: powiązanie płatności z daną sprawą, realizacja należności za pośrednictwem karty płatniczej przy zachowaniu stałej opłaty manipulacyjnej oraz możliwość wymiany danych o zrealizowanych transakcjach z systemami finansowo-księgowymi urzędu. Opracowana przez PWPW aplikacja jest bezpłatna dla klientów. Moduł kasowy, oprócz płatności dla Systemów Pojazd i Kierowca, może również realizować obsługę każdej innej opłaty za czynności administracyjne w urzędzie.

Aplikacja Kasowa to także szereg funkcjonalności ułatwiających kasjerowi obsługę płatności kartą, jak np. automatyzacja komunikacji z terminalem POS, baza danych o płatnikach (wyszukiwanie po danych płatnika), budowanie własnych słowników opłat oraz zarządzanie numerami kont oraz użytkownikami.

Kontakt: [urzedy@pwpw.pl](mailto:urzedy@pwpw.pl)

# (Nie) uprzywilejowani ratownicy

**Zgodnie z podpisaną ostatnio przez prezydenta kolejną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami, kierowcy pracujący w większości służb mundurowych nie będą musieli odbywać dodatkowego szkolenia dla prowadzących samochody uprzywilejowane. Na liście nie znaleźli się ratownicy medyczni. Oburzeni tym faktem napisali do premier Ewy Kopacz list.**

Obowiązek szkoleń dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych został zapisany w ustawie o kierujących pojazdami z 2011 roku. Mówi o tym rozdział 16. W artykule 107 możemy przeczytać, że kursy prowadzone będą przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Chodzi zarówno o teorię, jak i praktykę. W tym pierwszym przypadku zajęcia obejmują naukę podstaw techniki jazdy i taktyki jazdy w warunkach specjalnych, przepisów ruchu drogowego, problematyki wypadków drogowych i psychologii transportu. Zajęcia mają być prowadzone w formie wykładów i ćwiczeń. Praktyka to nic innego, jak kurs z techniki i taktyki jazdy w warunkach specjalnych. Wiedza ma zostać zweryfikowana w trakcie egzaminu.

Pojazdy uprzywilejowane to takie, które wysyłają sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadące z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Zalicza się do nich m.in. samochody straży pożarnej, zespołu ratownictwa medycznego, policji, straży granicznej, ABW, CBA, służby więziennej, BOR, straży gminnych czy ITD. To właśnie kierowcy zatrudnieni w tych jednostkach mieli zostać objęci obowiązkowym szkoleniem.

## ■ PSL wkracza do akcji

W 2013 roku weszła w życie nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, zgodnie z którą kierowcy pojazdów uprzywilejowanych muszą posiadać zaświadczenie o ukończeniu kursu, ale dopiero od 4 stycznia 2016 roku.

Jednak w listopadzie zeszłego roku do akcji wkroczyli posłowie Polskiego Stronnictwa Ludowego, którzy postanowili zmienić zapisy rozdziału 16. Otóż zaproponowali oni, że z kursów powinni zostać zwolnieni kierowcy Państwowej Straży Pożarnej, Ochotniczej Straży Pożarnej, policji oraz straży granicznej. Jak to uzasadnili? „W pracach nad uchwaleniem ustawy o kierujących pojazdami nie wskazywano, by w sposób nienależyty były prowadzone szko-



Stiopa/Wikimedia Commons

lenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych i ochotniczych straży pożarnej. Mimo to ustawodawca przyjął zmianę zasad szkolenia tych kierowców na bardziej kosztowną od dotychczas obowiązującej (...). Tego typu rozwiązanie ustawowe stwarza sytuację, w której kierowcy samochodów uprzywilejowanych OSP przechodziliby dwukrotnie szkolenie dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi. Notabene podobna sytuacja będzie dotyczyła kierowców pojazdów uprzywilejowanych wielu służb mundurowych (na pewno Państwowej Straży Pożarnej, policji i Straży Granicznej), którzy w ramach szkoleń wewnętrznych przechodzą szkolenia w zakresie kierowania pojazdami uprzywilejowanymi”.

## ■ Więcej wyjazdów, mniej kolizji

Zdaniem posłów PSL, którym przewodził Waldemar Pawlak (prezes Zarządu Głównego Związku

Ochotniczych Straży Pożarnej), szkolenia organizowane przez służby mundurowe są efektywne. Dlatego prowadzenie kursów w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy nie byłoby konieczne. Z informacji uzyskanych z Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej wynika, że w ciągu ostatnich kilkunastu lat liczba wyjazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej (PSP i OSP) do akcji ratowniczych wzrosła czterokrotnie przy jednoczesnym spadku liczby wypadków i kolizji drogowych z udziałem pojazdów tych jednostek.

„Nowy system szkoleń kierowców pojazdów uprzywilejowanych OSP przewidzianych w ustawie o kierujących pojazdami będzie znacznie bardziej kosztowny niż dotychczasowy. Ocenia się go na 2 – 3 tys. zł od osoby (nie licząc kosztów dowozu kursantów itp.). Koszty te obciążają budżety gmin, które mają ustawowy obowiązek pokrycia kosztów związanych z utrzymaniem gotowości bojowej. Przy kilkunastu tysiącach OSP

liczba szkoleń kierowców jest bardzo duża. Związane jest to z koniecznością zapewnienia obsady kierowców przynajmniej po dwóch – trzech na każdy pojazd. Wnioskodawcy nie znają szacunków co do kosztów szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych służb mundurowych, lecz na pewno będą one co najmniej tak kosztowne, jak w przypadku kierowców pojazdów uprzywilejowanych OSP i będą musiały być poniesione przez Skarb Państwa. Nowy system szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych jest znacznie droższy od dotychczasowego, a nie ma gwarancji, by w przypadku służb mundurowych i OSP zapewniał on lepsze wyniki od już istniejących” – czytamy w uzasadnieniu do projektu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami.

### ■ Kolejne wyjątki

Propozycją posłów PSL zajęła się najpierw specjalnie utworzona podkomisja. W trakcie jej obrad zapis wyłączający obowiązek szkoleń dla niektórych jednostek nieco się zmienił. Jak? Kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych nie musieliby odbywać także funkcjonariusze służby więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego. Takie stanowisko zostało zaakceptowane przez posłów. W czerwcu tego roku wszyscy głoszący byli za wprowadzeniem zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Następnie projektem zajęli się senatorzy. Oni też postanowili dorzucić coś od siebie. Dlatego w ostatecznym kształcie nowelizacji wyłączeni z obowiązku odbycia szkoleń dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych zostali także pracownicy Biura Ochrony Rządu. Tak skonstruowane zmiany zaakceptował w końcu prezydent Andrzej Duda. Stało się to 25 sierpnia.

### ■ Brak inicjatywy

Okazało się jednak, że ze zmian w przepisach nie są zadowoleni wszyscy. Oburzeni koniecznością odbywania obowiązkowych i płatnych szkoleń dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych są ratownicy medyczni.

– Czujemy się dyskryminowani, postąpiono z nami nieuczciwie – uważa Ireneusz Szafraniec, rzecznik prasowy Polskiej Rady Pracowników Medycznych. – Tym bardziej że pracownicy medyczni wykonują zdecydowanie więcej kursów niż strażacy. Nie można więc powiedzieć, że kierowcy karetek nie mają żadnego potrzebnego w tej pracy doświadczenia.

Sprawę skomentował już wiceminister infrastruktury i rozwoju Paweł Olszewski. W rozmowie z serwisem rmf24.pl stwierdził, że ratownicy medyczni w trakcie prac nad poselską inicjatywą zmiany ustawy nie wspomnieli się o swojej, nie zgłaszali swoich postulatów. Poza tym, zdaniem ministra, szkolenie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy nie bę-

dzie dla nich dodatkowym kursem, jak w przypadku funkcjonariuszy służb mundurowych. Dodaje także, że obowiązek doszkalania się ma dotyczyć tylko osób, które dopiero starają się o uprawnienia do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi.

### ■ „Gdzie sprawiedliwość?”

Jednak argumentacja wiceministra nie przekonała Polskiej Rady Ratowników Medycznych. Dlatego w drugiej dekadzie kwietnia napisali do premier Ewy Kopacz list. Wnoszą w nim o podjęcie pilnych rozwiązań legislacyjnych, zwalniających kierowców ambulansów z obowiązku ponoszenia kosztu odbycia kursu dla kierującego pojazdami uprzywilejowanymi.

– Nie jest tak, że nie czujemy potrzeby szkolenia się – mówi Ireneusz Szafraniec. – Zawód ratownika nie jest dobrze opłacany, a za kurs trzeba będzie płacić ze swojej kieszeni.

„Zapisy ustawy o kierujących pojazdami określają wymagania w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi, w tym ambulansami. Ustawodawca tworząc powyższą regulację nie konsultował jej zapisów ze środowiskiem ratownictwa medycznego czy transportu sanitarnego. Zauważyć należy, że szeroko rozumiane służby medyczne realizujące transport pacjentów w zakresie Państwowego Ratownictwa Medycznego czy też w zakresie transpor-

tów sanitarnych muszą korzystać z uprzywilejowania w ruchu drogowym z tytułu ratowania życia i zdrowia ludzkiego. Wprowadzenie regulacji dotyczących obowiązku nabywania dodatkowych uprawnień wymaganych podczas prowadzenia pojazdu uprzywilejowanego w ruchu drogowym w naszej ocenie jest niewłaściwe” – czytamy w piśmie sygnowanym przez Edytę Wcisło, przewodniczącą Polskiej Rady Ratowników Medycznych.

Zdaniem Wcisło, w każdej dobrze funkcjonującej demokracji prawo powinno być tworzone zgodnie z zasadami sprawiedliwości społecznej, polegającej na równym traktowaniu wszystkich grup zawodowych. Ignorowanie ratowników medycznych podczas nowelizowania ustawy o kierujących pojazdami jest postrzegane przez nich jako arogancja ze strony władzy.

Kopia listu została również wysłana do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Ministerstwa Zdrowia. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” żadna odpowiedź na pełen rozgoryczenia apel o zmianę przepisów nie nadeszła.

Wiemy natomiast, ile szkolenie dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych może kosztować. Zgłaszając się do Automobilklubu Polskiego zapłacimy od 890 do 1090 zł w zależności od kategorii prawa jazdy. Podobne ceny na swojej stronie internetowej oferuje ODTJ Wrocław.

**Jakub Ziębka**

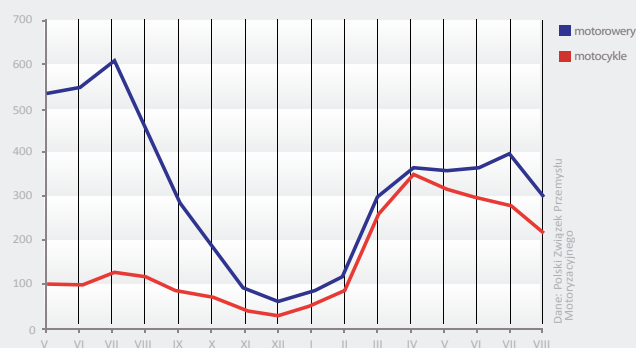
Artur Andrzej/Wikimedia Commons



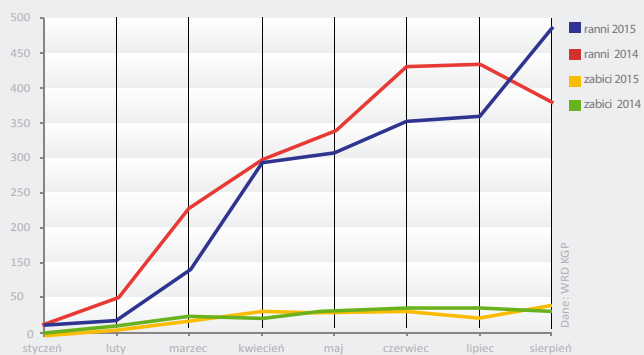
# Operacja się udała

Pod koniec sierpnia 2014 roku weszła w życie jedna z najbardziej rewolucyjnych zmian w prawie o ruchu drogowym. Kierowcy, którzy przynajmniej od trzech lat posiadali prawo jazdy kategorii B, otrzymali zielone światło do prowadzenia motocykli z silnikami o pojemności do 125 ccm i mocy nieprzekraczającej 11 kW. Jak się jednak okazało, zmiana nie miała żadnego wpływu na pogorszenie się drogowych statystyk.

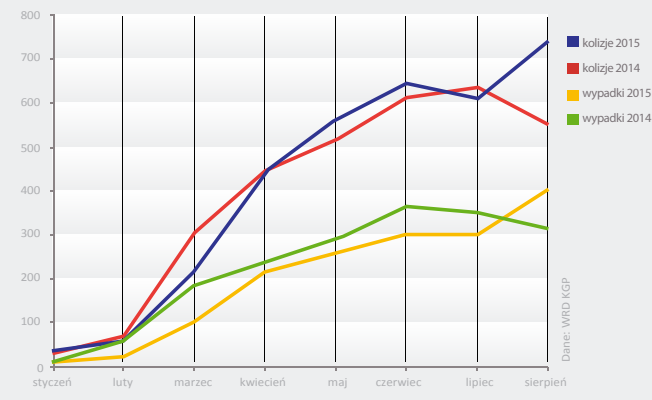
Liczba rejestracji nowych motocykli i motorowerów w Polsce (V 2014 – VIII 2015)



Zabici i ranni w wypadkach z udziałem motocykli (I – VIII 2014/2015)



Liczba wypadków i kolizji z udziałem motocyklistów (I – VIII 2014/2015)



Czynność, za którą wcześniej groził mandat, kolejnego dnia stała się całkowicie legalna. Wieszczono, że nowelizacja przepisów przyczyni się do wzrostu liczby tragicznych zdarzeń. Przyszli użytkownicy lekkich motocykli nie zostali zobligowani nawet do wzięcia udziału w teoretycznym szkoleniu, które zapoznałoby ich z tajnikami hamowania czy obsługą skrzyni biegów. Zwolennicy zmian podkreślali, że podobne przepisy z powodzeniem wdrożono na zachodzie Europy. Łatwiejszy dostęp do lekkich motocykli ułatwił ludziom życie, a liczba wypadków – także tragicznych – spadła.

## ■ Nie jest źle!

Od zmiany prawa minął rok. Czy zwiększyła się liczba zdarzeń z udziałem motocyklistów? O statystyki (styczeń – sierpień 2014 roku oraz analogiczny okres w 2015 roku) poprosiliśmy wydział ruchu drogowego Komendy Głównej Policji. Co się okazało? Liczba kolizji z udziałem motocyklistów wzrosła z 3140 do 3272 zdarzeń. Na tym kończą się złe wiadomości! Liczba wypadków spadła z 1790 do 1603. Wyraźnie zmniejszyły się także liczby rannych (z 1885 do 1682) oraz zabitych (z 192 do 172). Podkreślmy, że poprawę odnotowano przy szybko rosnącej popularności motocykli. W ostatnim roku Polacy kupili ponad 21 tys. nowych motocykli i kolejne tysiące używanych.

Najczęstszą stwierdzoną przyczyną wypadków i kolizji było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. Do wielu zdarzeń drogowych doprowadziło też nieprawidłowe wyprzedzanie i niezachowanie bezpiecznej odległości. W 2014 roku (styczeń – sierpień) motocyklistów uznano za sprawców 44 proc. wypadków i 47 proc. kolizji. Statystyki dla 2015 roku uległy poprawie – odpowiednio na 40 i 46 proc.

## ■ Rekordowa sprzedaż motocykli

Na wykresach opisujących liczbę zdarzeń drogowych da się zauważyć rozwarstwienie wyników w pierwszych kwartałach 2014 i 2015 roku oraz istotny skok w sierpniu bieżącego roku. Po przeanalizowaniu map Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej mamy przypuszczenie, że kluczem do rozwikłania zagadki może być średnia temperatura. Sierpień 2015 roku był znacznie cieplejszy od ostatniego miesiąca wakacji, natomiast w kwietniu obu sezonów średnia temperatura okazała się zbliżona. Ale to już materiał na kolejne opracowanie...

Warto natomiast wspomnieć, że zmiana przepisów doprowadziła do załamania sprzedaży motorowerów. Wyraźnie wzrosło natomiast zainteresowanie motocyklami. Padają kolejne rekordy. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego poinformował, że sierpień był szóstym miesiącem w roku, w którym sprzedaż motocykli przekroczyła 2 tys. sztuk. W ciągu dziesięciu poprzednich lat nie było ani jednego takiego miesiąca! Rynek napędziła oczywiście klasa 125 ccm. Z perspektywy bezpieczeństwa ruchu drogowego jest to zmiana na lepsze. Niewielkie, 10- lub 12-calowe koła pięćdziesiątek z trudem wybierają nierówności. Dalekie od perfekcji są też zawieszania i hamulce, a prędkość maksymalna na poziomie 45 km/h oznacza, że motorowery są wyprzedzane nawet przez ciężarówki i autobusy.

Łukasz Szewczyk

# Niekonstytucyjne przepisy?

**Nowy rzecznik praw obywatelskich Adam Bodnar skierował do Trybunału Konstytucyjnego wnioski o stwierdzenie niezgodności przepisów prawa o ruchu drogowym i ustawy o kierujących pojazdami z konstytucją oraz Konwencją o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności. Chodzi o czasowe zabieranie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h.**



Zdjęcie: Michał Józefaciuk/Wikimedia Commons

**N**owe przepisy obowiązują od 18 maja. Teraz przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o więcej niż 50 km/h skutkuje odebraniem kierowcy prawa jazdy. Na początek na trzy miesiące. Ze statystyk policyjnych wynika, że tylko do 30 sierpnia nowa sankcja była zastosowana w ponad 9,5 tys. przypadków.

## ■ Podwójna kara za ten sam czyn

Jednak wątpliwości co do zgodności przepisów wprowadzających taką karę z konstytucją oraz Konwencją o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności ma nowy rzecznik praw obywatelskich Adam Bodnar, który we wrześniu zastąpił Irenę Lipowicz. Dlaczego? Jego zda-

niem, wątpliwości budzi zasada karania tej samej osoby za ten sam czyn. Kierowcy odbiera się przecież czasowo prawo jazdy, ale nie tylko. Konsekwencją znacznego przekroczenia prędkości jest także otrzymanie mandatu.

RPO uważa także, że droga odwoławcza od decyzji starosty o zatrzymaniu prawa jazdy nie spełnia standardów odpowiednich gwarancji procesowych. Z dwóch powodów. Po pierwsze, rozwiązanie polegające na tym, że zatrzymanie ma charakter sankcji administracyjnej, oznacza automatyzm w stosowaniu tego środka. Nie są brane pod uwagę żadne elementy o charakterze subiektywnym. Stopień winy, społecznej szkodliwości, poziom karygodności nie mają tu żadnego znaczenia. Dodatkowo reakcja społeczna może być więc wręcz odwrotna do zakładanej przez ustawodawcę. Nadmierna surowość zakazu budzi naturalny sprzeciw i może prowadzić do jego ignorowania, a nawet otwartego kwestionowania jego sensu i w efekcie podważenia autorytetu prawa. Bodnar stwierdza także, że przewidziany tryb skargi jest iluzoryczny. Automatyczne nadanie decyzji starosty rygору natychmiastowej wykonalności prowadzi do sytuacji, w której rozpoznanie odwołania praktycznie zawsze następuje po upływie trzymiesięcznego terminu, na jaki zatrzymano prawo jazdy.

## ■ Cel dobry, gorsze wykonanie

Rzecznik podkreśla jednocześnie, że cel, jakim kierował się ustawodawca wprowadzając w życie zakwestionowane we wniosku przepisy (chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – przyp. red.), jest pożądany i powszechnie akceptowany. Jego inicjatywa nie może być więc postrzegana jako wyraz dezaprobaty wobec intencji, jakimi kierował się ustawodawca. Jednak zdaniem Bodnara, osiągnięcie wskazanego celu musi odbywać się za pomocą środków zgodnych z prawem konstytucyjnym i międzynarodowym, w duchu poszanowania praw i wolności obywatelskich.

W przypadku, gdyby Trybunał Konstytucyjny podzielił zarzuty podniesione we wniosku, RPO poprosił o odroczenie utraty mocy obowiązującej zakwestionowanych przepisów o osiemnaście miesięcy, tak by ustawodawca miał możliwość dokonania stosownych zmian prawa, zapewniając jednocześnie bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Wcześniej swoje wątpliwości co do zgodności restrykcyjnych przepisów dla kierowców przekraczających prędkość z konstytucją podnosiły również Stowarzyszenie Sędziów Polskich Iustitia oraz Helsińska Fundacja Praw Człowieka.

Jakub Ziębka



# Toyota yaris. Między legendą a rzeczywistością

**Samochody japońskiego producenta od lat owiane są legendą. Nie wiąże się ona jednak z ich sportowym duchem, ponadczasową, wysmakowaną stylistyką czy też innymi cechami predestynującymi pojazd do miana kultowego. W tym wypadku sednem sprawy jest bezawaryjność.**

Toyota od lat uchodzi za producenta aut przede wszystkim trwałych i niesprawiających problemów. Czy zatem mamy do czynienia z idealnym samochodem dla ośrodków szkolenia kierowców?

## ■ Wysoko postawiona poprzeczka

Historia toyoty yaris zaczyna się w 1999 roku, kiedy zastąpiła w modelu starlet. Zmiana modelu była odważnym posunięciem ze strony producenta. „Starletka” słynęła z legendarnej wręcz trwałości i doskonałej jakości wykonania. Poprzeczka została zatem postawiona bardzo wysoko. Jednak yaris dobrze przyjęła się na rynku, stając się jednym z najpopular-

niejszych samochodów w swojej klasie. Zyskał też uznanie dziennikarzy motoryzacyjnych, którzy w 2000 roku przyznali mu tytuł samochodu roku. Po sześciu latach od premiery przedstawiono drugą generację modelu. Wykorzystywana była przez część WORD-ów w Polsce. W związku z tym pojawiła się także w garażach wielu ośrodków szkolenia kierowców. Zebrała przy tym bardzo pochlebne opinie. Zarówno wersje benzynowe o pojemnościach 1 litra (69 KM) i 1,3 litra (86 KM), jak i diesel o pojemności 1,4 litra (90 KM) chwalone były za wysoką trwałość sprzęgła i zawieszenia oraz niską awaryjność. Potwierdzeniem tego jest wykorzystywanie ich przez OSK. Dzieje się to do dzisiaj w wielu zakątkach kraju.

## ■ Mniej nowatorsko, ale doroślej

Yaris III generacji zadebiutował na rynku w 2011 roku. W stosunku do poprzedniej generacji auto urosło. Długość nadwozia zwiększyła się o 10 cm, osiągając 3885 mm, a rozstaw osi wzrósł do 2510 mm. Bryła nadwozia ma zdecydowanie ostrzejszą i dynamiczniejszą linię. Duże zmiany nastąpiły we wnętrzu pojazdu. Zniknął najbardziej charakterystyczny element poprzednich generacji, czyli cyfrowy zespół wskaźników, umiejscowiony centralnie na desce rozdzielczej. Zastąpiony został klasycznymi analogowymi zegarami, zlokalizowanymi bezpośrednio przed kierowcą. Uporządkowano również konsolę środkową, rezygnując z awangardowego pionowego

ustawienia pokręteł regulacji wentylacji na rzec dobrze znanego poziomego układu. Ogólnie wnętrze nieco wydorosłało i straciło swój nowatorski charakter.

### ■ Face lifting

Nie straciło jednak na funkcjonalności. Kabina jest pojemna i z powodzeniem pomieści czworo dorosłych pasażerów. Bagażnik ma pojemność 286 litrów. Paleta dostępnych silników również pozostała niezmienną, obejmując dwa silniki benzynowe (1,0 l 69 KM i 1,33; Dual VVT-i 99 KM) oraz diesla (1,4 l D4D 90 KM). Nowością jest 100-konna jednostka hybrydowa. Optymalnym wyborem wydaje się silnik benzynowy o pojemności 1,33 litra. Zapewnia on satysfakcjonujące przyspieszenie od 0 do 100 km/h w 11,7 s i prędkość maksymalną na poziomie 175 km/h. W przeciwieństwie do mniejszego, 3-cylindrowego kuzyna dużo lepiej znosi bardziej dynamiczne obchodzenie się z pedałem przyspieszenia. Według producenta, jednostka w ruchu miejskim powinna zadowolić się zużyciem paliwa na poziomie 6,5 l/100 km. Doświadczenia użytkowników preferujących dynamiczny styl jazdy wskazują na spalanie o prawie 2 litry wyższe.

Zawieszenie toyoty z kolumnami MacPhersona z przodu oraz belką skrętną z tyłu jest umiar-

**Aktualnie ceny yarisu zaczynają się od kwoty 39 900 zł za jednolitrowe auto w wersji wyposażenia life.**

kowanie twarde, zapewnia pewne prowadzenie przy zadowalającym komforcie jazdy. Z nie-



równościami polskich dróg radzi sobie bardzo dobrze. W lipcu 2014 roku auto przeszło face lifting, w wyniku którego zmodyfikowano m.in. grill pojazdu, reflektory, tylne światła i zderzak. Zmiany wprowadzono też w zawieszaniu.

### ■ Problemy z gazem

Toyota yaris III generacji użytkowana jest m.in. przez WORD-y w Białymstoku, Krakowie, Wrocławiu i Kielcach. Doświadczenia płynące z jej eksploatacji są raczej pozytywne. Kłopoty pojawiają się dopiero po zamontowaniu instalacji gazowej. Zdarzają się wówczas uszkodzenia zaworów, a nawet problemy z uszczelką pod głowicą. Czasami szwankują rozruszniki. Koszty obsługi w ASO nie należą do najniższych. Również cena zakupu nie zachwyca. Aktualnie ceny yari-

sa zaczynają się od kwoty 39 900 zł za jednolitrowe auto w wersji wyposażenia life. Niestety, nie obejmuje ona kurtyn powietrznych, radia ani klimatyzacji. Doposażenie w te gadzety winduje cenę do prawie 45 tys. zł w przypadku silnika 1.0 l i 50 tys. zł przy jednostce 1,33 l. Oczywiście jest też rynek wtórny. Wybór jest szeroki, a ceny aut z 2011 roku zaczynają się od 27 tys. zł. Należy jednak dokładnie zweryfikować przeszłość pojazdu. Duża część to auta poflotowe o znacznych przebiegach. Przy odrobienie szczęścia można jednak znaleźć niewyeksplloatowany egzemplarz pochodzący z polskiej sieci dilerkiej.

Toyota yaris na dobre zadomowiła się na polskich drogach. Jej kolejne generacje cieszą się niesłabnącym zainteresowaniem klientów i nieposzlakowaną opinią. Wszystko wskazuje zatem na to, że legenda nie blaknie.

**Dariusz Piorunkiewicz**



# Policjant uczy jeździć

**W internecie krąży film, na którym umundurowany policjant prowadzi lekcję nauki jazdy. Funkcjonariusz z województwa łódzkiego był w tym czasie na służbie. Jego zachowanie wyjaśniają przełożeni. Jak się jednak okazuje, policjanci bardzo często pracują w ośrodkach szkolenia kierowców.**

Mieszkańcy Pajęczna zobaczyli naczelnika wydziału prewencji i ruchu drogowego tamtejszej komendy powiatowej policji, jak prowadzi zajęcia praktyczne na placu manewrowym. Gdy funkcjonariusz zorientował się, że jest nagrywany, kazał kobiecie przesiąść się na miejsce pasażera, wsiadł za kierownicę i odjechał.

– Komendant powiatowy policji wyraził zgodę asp. sztab. Bogdanowi Schabowiczowi na dodatkowe zatrudnienie w ośrodku szkolenia kierowców w Pajęcznie w charakterze instruktora nauki jazdy – poinformował „Szkołę Jazdy” st. asp. Mieczysław Botór, oficer prasowy Komendy Powiatowej Policji w Pajęcznie. – Na podstawie przekazanych materiałów, 19 sierpnia 2015 roku

komendant powiatowy wszczął postępowanie wyjaśniające, mające zbadać, czy naruszenie powstało w czasie, gdy funkcjonariusz powinien wykonywać obowiązki służbowe. Ze zdjęć, które otrzymaliśmy, wynika, że zostały zrobione około godz. 17.30. Naczelnik prewencji z naszej komendy pełnił tego dnia służbę w godzinach popołudniowych, od 14 do 22.

Jak wyjaśnia oficer prasowy, w ramach pełnionej służby oraz zadań, które realizuje naczelnik, nie zawsze przebywa on w budynku KPP.

– W dalszym ciągu prowadzone są czynności wyjaśniające i do czasu ich zakończenia nie jestem w stanie wskazać ich wyniku, a co za tym idzie – wniosków perso-

nalnych, jakie zostaną z niego wyciągnięte. Jeśli doszło do naruszenia obowiązujących procedur, to policjant będzie musiał liczyć się z wszelkimi konsekwencjami służbowymi – mówi Botór.

Właściciel autoszkoły potwierdził jedynie, że od kilku lat zatrudnia policjanta w swojej firmie.

– Od dłuższego czasu pracuje u mnie ten mężczyzna – mówi Józef Bednarski, właściciel ośrodka szkolenia kierowców.

Później odmówił rozmowy. Z kolei naczelnik przebywa obecnie na urlopie wypoczynkowym. Nie udało nam się również dowiedzieć, czy prowadzi zajęcia w szkole.

ana

## Rozmowa z mł. insp. Markiem Konkolewskim z Komendy Głównej Policji, czynnym egzaminatorem



**Anita Chudzińska: Potwierdza pan, że policjantów ruchu drogowego po służbie można często zobaczyć w samochodach nauki jazdy?**

Marek Konkolewski: Owszem, ale trzeba pamiętać, że za każdym razem na taką pracę muszą mieć pozwolenie właściwego komendanta. Sam pracuję jako egzaminator i komendant główny policji wyraził na to zgodę.

Policjanci, zwłaszcza służby ruchu drogowego, są bardzo chętnie zatrudniani przez właścicieli szkół nauki jazdy. W naszej pracy cały czas musimy być na bieżąco ze zmianami przepisów

ruchu drogowego, więc jesteśmy świetnie zorientowani w części teoretycznej, jak i praktycznej. Wielu z nas, zwłaszcza pracujących bezpośrednio na drodze, uczestniczy w kursach doszkalających w akademiach bezpiecznej jazdy. Jazda na specjalnie przygotowanych torach imitujących ekstremalne warunki czy np. na płycie poślizgowej to bezcenne doświadczenie.

**Co jeszcze przemawia za zatrudnianiem policjantów w szkołach jazdy?**

– Policjant, zwłaszcza pracujący bezpośrednio na drodze, ma mnóstwo przykładów z życia wziętych, którymi może ubarwiać teoretyczne wykłady. Pojęcia bezpieczeństwo czy alkohol są dla młodych ludzi abstrakcyjne. Trzeba mówić o konkretach: przyczynach, skutkach. To działa na słuchaczy i porusza ich wyobraźnię. Podobnie podczas zajęć praktycznych może powiedzieć: na tym skrzyżowaniu uważaj np. na rowerzystów czy zawracających kierowców, ponieważ tu często dochodzi do kolizji.

**Czy fakt, że szkoła zatrudnia policjanta, ma znaczenie dla przyszłych kierowców podczas wyboru tej, a nie innej placówki?**

– Oczywiście. I proszę sobie wyobrazić, że wpływ na decyzję o wyborze szkoły z in-

strukturem policjantem najczęściej mają rodzice przyszłych kierowców. Wierzą w nasze doświadczenie, są przekonani, że policjant wykształci w młodym kierowcy właściwe postawy, np. nauczy go dyscypliny na drodze, pokory i respektowania przepisów.

**Namawia pan koleżanki i kolegów w mundurach do tej pracy?**

– Całym sercem! Policjant ruchu drogowego szkolący przyszłych kierowców to, moim zdaniem, właściwa osoba na właściwym miejscu. W codziennej pracy mamy do czynienia ze skutkami brawury lub głupoty. Podczas szkolenia jest niepowtarzalna okazja, by dotrzeć do tych młodych ludzi i przekazać ich, że kierowanie samochodem to odpowiedzialność za siebie, pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego. I że za kierownicą trzeba myśleć. Namawiam policjantów, by podjęli trud i zdobyli uprawnienia instruktora lub egzaminatora, by czynnie i dobrym przykładem wpływać na to, co dzieje się na polskich drogach. A jak pokazują statystyki, ciągle nie dzieje się najlepiej.

Funkcjonariusze poszerzą swoją wiedzę, ale i podczas pracy z kursantami cały czas będą musieli się doskonalić. Warto! ■



# NOWOŚĆ!

Podręcznik **Kompedium wiedzy i czas pracy kierowcy zawodowego** to wszystkie najważniejsze informacje potrzebne do wykonywania zawodu kierowcy w jednej, poręcznej książce.

To jednocześnie **aktualne treści niezbędne do prezentacji na wykładach**. Kompedium opisuje najbardziej aktualny stan przepisów nadzoru i kontroli, obowiązujący w maju 2015 r. Dzięki temu w łatwy i prosty sposób instruktor może zweryfikować swój program nauczania i upewnić się, że prezentuje podczas wykładów najbardziej aktualne treści.

**Stan  
prawny  
na 2015 r.**



## **Kompedium i czas pracy kierowcy zawodowego**

to dodatkowy atut podnoszący konkurencyjność oferty Państwa ośrodka przez profesjonalne podejście do szkolenia.



# Pracownicy

**Mój kolega zatrudnił instruktora. Chłopak wydawał się normalny, miał odpowiednie doświadczenie. Kolega zadzwonił do poprzednich szefów instruktora, okazało się, że wypowiadają się na jego temat w samych superlatywach. Uspokojony zdecydował się na niego postawić. Jednak od tego momentu zaczęły się problemy...**

Znajomy zaprosił przyszłego pracownika na rozmowę. Wyjaśnił, na jakich zasadach działa szkoła jazdy, jak wygląda nauczanie, czego ma się spodziewać. Zaznaczył, że zanim instruktor zacznie u niego pracę, będzie musiał odbyć tygodniowe szkolenie i poczynić obserwacje, w jaki sposób uczą kursantów szkoleniowcy pracujący w firmie. Przedstawił także harmonogram jazd.

## ■ Instruktor potrafi zaskoczyć...

Pierwszy dzień pracy nowego instruktora to dla właściciela prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców stresujące przeżycie. Wiem, jak to jest. Zastanawiamy się, czy pracownik będzie postępował zgodnie z naszymi oczekiwaniami. Myślimy o tym, żeby kursanci byli z niego zadowoleni, potrafili skorzystać z jego wiedzy.

Instruktor, którego dopiero co zatrudnił mój kolega, miał za zadanie szkolić przez osiem godzin kursantów potrafiących już jeździć. Byli już w końcowej fazie kursu. Szef szkoły jazdy wyjaśnił im, że nie mają się czego obawiać, bo instruktor jest doświadczonym fachowcem, mogą się przy nim czuć bezpiecznie.

Zajęcia się skończyły. Instruktor stawiał się w biurze szkoły jazdy. Od razu oznajmił mojemu koledze, że jego ośrodek jest beznadziejny. Dlaczego? Stwierdził, że jedynym celem szkoły jest naciąganie kursantów na jazdy dodatkowe. Właściciela ośrodka zamurowało. Prowadzi ten biznes już od dziesięciu lat, posiada pięć samo-

chodów szkoleniowych, zatrudnia jedenastu instruktorów. Dodatkowo szkoła ma jedną z najwyższych zdawalności w mieście i jest bardzo ceniona przez kursantów.

A nowy instruktor mówił dalej. Bez żadnego skrępowania oznajmił, że dzisiejsze zajęcia były koszmarem, a osoby, które uczył, powinny zrobić prawo jazdy na taczkę, nie samochód osobowy. Na koniec oznajmił, że jest gotów do wprowadzenia zmian w funkcjonowaniu szkoły jazdy. Wtedy firma miałaby wyjść na prostą.

## ■ Samochwała

Kolega był w szoku. Jak tylko się otrząsnął, powiedział, że nie życzy sobie takich uwag. Co na to instruktor? Wzruszył ramionami i powiedział, że to on jest powiewem świeżości w firmie. Wskazał także szefowi firmy ludzi, których powinien zwolnić. W zamian powinien zatrudnić kilku bezrobotnych znajomych instruktora. Szef szkoły jazdy był zszokowany bezczelnością nowego pracownika. Wyprosił go z biura, kazał mu przyjść następnego dnia. Chwilę później postanowił zadzwonić do kursantów i spytać ich, jak przebiegała współpraca z nowym instruktorem, czy panowała dobra atmosfera.

Takich odpowiedzi się nie spodziewał. Kiedy rozmówca był bardzo zdziwiony, że nowy instruktor opowiada im o swoich nadzwyczajnych umiejętnościach. Zdradził również zamiary zatrudniania swoich kolegów i zwalniania instruktorów pracujących w szkole jazdy moje-

go znajomego. To jeszcze nic. Nowy instruktor opowiadał kursantom, że ludzie, którzy do tej pory ich uczyli, musieli w przeszłości odpowiadać na zarzuty dotyczące molestowania seksualnego kursantek. Firma tego nie wie, ale on tak. Skąd takie informacje? Twierdził, że ma odpowiednie znajomości.

Nowy pracownik przechwalał się także, że szef szkoły jazdy wkrótce uczyni go kierownikiem ośrodka szkolenia. Dodatkowo opowiadał sprone żarty, wulgarnie krytykował umiejętności kursantów. Ponizał ich. Co mógł zrobić mój kolega? Bardzo przeprosił za zachowanie swojego pracownika. Żeby choć trochę zrekompensować kursantom nieprzyjemności, zaproponował im po dwie godziny szkolenia gratis.

## ■ Zwolnienie

Następnego dnia mój kolega spotkał się z instruktorem i zwolnił go z pracy. Ten w odpowiedzi zagroził, że zniszczy firmę, obsmaruje ją w internecie, wyśle kontrolerów. W obronie mojego kolegi stanęli jego instruktorzy oraz kursanci przebywający w tym momencie w biurze.

Znajomy opowiedział mi tę historię, bo nie ma pojęcia, jak mogło do niej dojść. Obiecałem mu, że ją opiszę. Może w ten sposób pomogę jemu oraz innym?

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

# Szkolenie kierowców zawodowych

-rozwiń swój biznes

Szkolenie kierowców zawodowych w systemie współpracy E-kierowca, to sposób na podjęcie nowej, zyskowej działalności. Praca na systemie E-kierowca, to dużo więcej niż sam proces szkolenia. E-kierowca zapewnia swoim Partnerom wsparcie wykraczające daleko poza samo użytkowanie oprogramowania.

Zapraszamy do współpracy zarówno podmioty mające uprawnienia do prowadzenia szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej jak i te ośrodki, które takich uprawnień nie posiadają, ale chcą je uzyskać i poszerzyć swoją ofertę o szkolenia dla kierowców zawodowych. Tym drugim oferujemy pomoc w zarejestrowaniu się jako „przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia” i uzyskaniu odpowiednich uprawnień.



## KROK 1

Kontakt z działem handlowym pod nr. **Tel. 91 431 43 95**



## KROK 2

**Przesłanie dokumentów:** 1.NIP, KRS, REGON  
2.Zaświadczenie z urzędu wojewódzkiego o posiadaniu odpowiednich uprawnień do prowadzenia szkoleń



## KROK 3

Podpisanie umowy



## KROK 4

Otrzymanie dostępu do wszystkich funkcji programu wspierającego proces kształcenia

### CO ZYSKUJESZ?

- ✓ rozszerzenie działalności w zyskowym segmencie szkolenia kierowców zawodowych;
- ✓ praca w pewnym i bezpiecznym systemie;
- ✓ wsparcie na każdym etapie działalności.



# Analiza progu rentowności

Tym razem czeka nas trochę liczenia. Ale dzięki temu uda nam się przeanalizować próg rentowności ośrodka szkolenia kierowców.



**Paweł Żuraw**

**R**entowność (inaczej dochodowość) to parametr, który odzwierciedla efektywność gospodarowania posiadanymi przez przedsiębiorcę aktywami (majątkiem) oraz kapitałami. Wskaźniki rentowności nazywane są również wskaźnikami zyskowości lub stopami zwrotu. Mierzą one ekonomiczność, która wyrażana jest relacją efektów do nakładów.

Miarą efektów w przypadku wskaźników rentowności jest zysk. Dlatego wypracowany zysk decyduje o poziomie rentowności (efektywności) wykorzystywanych zasobów. Pojęcie zyskowości rezerwowane jest zazwyczaj do określenia efektywności działań przedsiębiorstwa, przejawiającej się uzyskiwanymi przez nie przychodami ze sprzedaży.

Należy podkreślić, że wielkości osiągniętej rentowności powinny być porównywane z poprzednimi okresami, z założonym planem (biz-

nesplanem), a także z innymi przedsiębiorstwami, konkurencją.

## ■ Rentowność i progi

Próg rentowności (z ang. Break Even Point – BEP) to miejsce, w którym osiągnięte przychody ze sprzedaży zrównują się z poziomem poniesionych kosztów. W punkcie BEP analizowane przedsiębiorstwo nie osiąga zysków, ale i nie ponosi żadnych strat. W postaci graficznej próg rentowności można przedstawić w sposób widoczny na wykresie.

Próg rentowności to poziom produkcji, wielkości wykonanych usług i sprzedaży, który należy osiągnąć, aby pokryć koszty stałe i zmienne. Koszty stałe są niezależne od tego, ile firma wyprodukuje i sprzeda – oznacza to, że zawsze trzeba je ponieść. Można do nich zaliczyć takie ich rodzaje, jak: czynsz, obsługę księgową, odsetki od zaciągniętych kredytów, amortyzację środków trwałych.

Koszty zmienne natomiast pojawiają się wówczas, gdy firma coś produkuje, sprzedaje, wykonuje usługi, ale w zróżnicowanej ilości. Jest to np. zużyta energia elektryczna, ilość zużytego paliwa, wydatki na części zamienne do po-

jazdów, wydatki na marketing. Gdy firma znajduje się na poziomie progu rentowności, oznacza to, że nie ma jeszcze zysku, ale już nie generuje strat. Ważne jest zatem, aby go przekroczyć, bo potem można już liczyć konkretne zyski.

Próg rentowności można wyrazić ilościowo lub wartościowo. Aby policzyć ilościowy próg rentowności, należy podzielić koszty stałe przez różnicę pomiędzy jednostkową ceną a jednostkowym kosztem zmiennym. Gdy pomnoży się ilościowy próg rentowności przez cenę produktu, otrzyma się próg wartościowy.

## ■ Jakie wyróżniamy rodzaje progów rentowności?

W praktyce najczęściej wyróżniamy trzy rodzaje progów rentowności, do których należą:

- **BEP w ujęciu ilościowym** – przedstawia, jaką ilość danego produktu powinniśmy wyprodukować, żeby nie ponieść żadnych strat (ewentualne przychody mają być równe poniesionym kosztom). Wzór jest następujący: koszty stałe dzielimy przez różnicę ceny produktu i kosztów zmiennych na jeden produkt.
- **BEP w ujęciu wartościowym** – przedstawia wartość sprzedaży, wyrażoną w złotych, jaką

przedsiębiorstwo powinno osiągnąć, żeby nie ponosić żadnych strat z działalności. Wzór jest następujący: BEP ilościowy pomnożony przez cenę produktu.

- **BEP w ujęciu procentowym** – przedstawia, jaki procent zdolności produkcyjnych przedsiębiorstwa musi zostać wykorzystany, żeby uzyskane przez firmę przychody były równe jej poniesionym kosztom. Wzór to: BEP ilościowy podzielony przez zdolność produkcyjną przedsiębiorstwa.

## ■ Analiza wrażliwości progów rentowności

Oprócz klasycznych wskaźników, prezentujących wyniki progu rentowności w trzech standardowych ujęciach, wyróżnić możemy kilka innych – bezpośrednio powiązanych wskaźników, należących do grupy wskaźników badania wrażliwości BEP. Są nimi przede wszystkim:

- **Graniczny poziom spadku ceny sprzedaży** – pomaga ustalić możliwy maksymalny spadek poziomu ceny sprzedaży danego przedsiębiorstwa przy niezmiennych pozostałych czynnikach i maksymalnym wykorzystaniu czynników wytwórczych. Wzór: suma kosztów stałych i zdolności produkcyjnej pomnożona o koszty zmienne na jednostkę. Wszystko to trzeba jeszcze podzielić przez zdolność produkcyjną.
- **Graniczny poziom wzrostu kosztów zmiennych** – pomaga ustalić możliwy maksymalny wzrost poziomu kosztów zmiennych danego przedsiębiorstwa przy niezmiennych pozostałych czynnikach. Wzór: cena pomnożona o zdolność produkcyjną minus koszty stałe.

Wszystko to trzeba podzielić przez zdolność produkcyjną.

- **Margines bezpieczeństwa dla ceny** – za jego pomocą ustalamy, o ile przedsiębiorstwo może obniżyć cenę sprzedaży swoich produktów w ujęciu procentowym. Wzór: różnica wyjściowego poziomu ceny i granicznego spadku ceny podzielona przez wyjściowy poziom ceny.
- **Margines bezpieczeństwa dla kosztów zmiennych** – czyli ustalenie, jaki jest maksymalny poziom wzrostu kosztów zmiennych przedsiębiorstwa w ujęciu procentowym. Wzór: różnica granicznego poziomu wzrostu kosztu zmiennego jednostkowego i wyjściowego poziomu kosztów zmiennych podzielona przez wyjściowy poziom kosztów zmiennych.

## ■ Analiza progu rentowności. Przykład

Ośrodek Szkolenia Kierowców „XYZ” wykonuje usługę związaną ze szkoleniem kandydatów na kierowców kat. B. Jednostkowe koszty zmienne dla wyszkolenia jednej osoby wynoszą przykładowo 200 zł. Załóżmy, że cena kursu wynosi 1.400 zł. Koszty stałe miesięcznie związane z utrzymaniem firmy (biuro, pojazdy, wynagrodzenia pracowników) to w przybliżeniu 10.000 zł. Zdolności szkoleniowe przedsiębiorstwa „XYZ” wynoszą dziesięć osób miesięcznie.

W pierwszej kolejności analityk w celach uproszczenia powinien wyraźnie wypisać wszystkie dane ilościowe zawarte w treści opisu prowadzonej działalności.

Jednostkowe koszty zmienne: 200 zł  
Koszty stałe: 10.000 zł

Cena produktu: 1.400 zł  
Zdolności produkcyjne: 10 osób.

Następnym etapem będzie obliczenie i interpretacja poszczególnych progów rentowności, poczynając od progu jednostkowego.

BEP ilościowy (jednostkowy próg rentowności) =  $(10.000 \text{ zł}) / (1.400 \text{ zł} - 200 \text{ zł}) = 8,33$  osób  
BEP wartościowy (wartościowy próg rentowności) =  $8 \text{ osób} \times 1.400 \text{ zł} = 11.200 \text{ zł}$   
BEP procentowy (procentowy próg rentowności) =  $8/10 \times 100\% = 80\%$

Z powyżej dokonanych obliczeń wynika, że przedsiębiorstwo „XYZ” powinno przeszkolić osiem osób, żeby nie ponieść straty. Każda kolejna osoba na kursie powyżej ośmiu osób będzie generowała dla przedsiębiorstwa zysk (oczywiście zysk ten ulega opodatkowaniu). Przeliczając ten wynik na wartościowy próg rentowności można udowodnić, że OSK „XYZ” powinien dokonać sprzedaży swoich usług o wartości 11.200 zł, aby nie generować żadnych strat. Ponadto, aby osiągać zyski, przedsiębiorstwo „XYZ” powinno wykorzystywać 80 procent swoich zdolności produkcyjnych.

Po standardowej analizie progów rentowności można przejść do analizy wrażliwości Break Even Point, obliczając i interpretując następujące wskaźniki:

Graniczny poziom spadku ceny =  $(10.000 \text{ zł} + 10 \times 200 \text{ zł}) / 10 = 1.200 \text{ zł}$

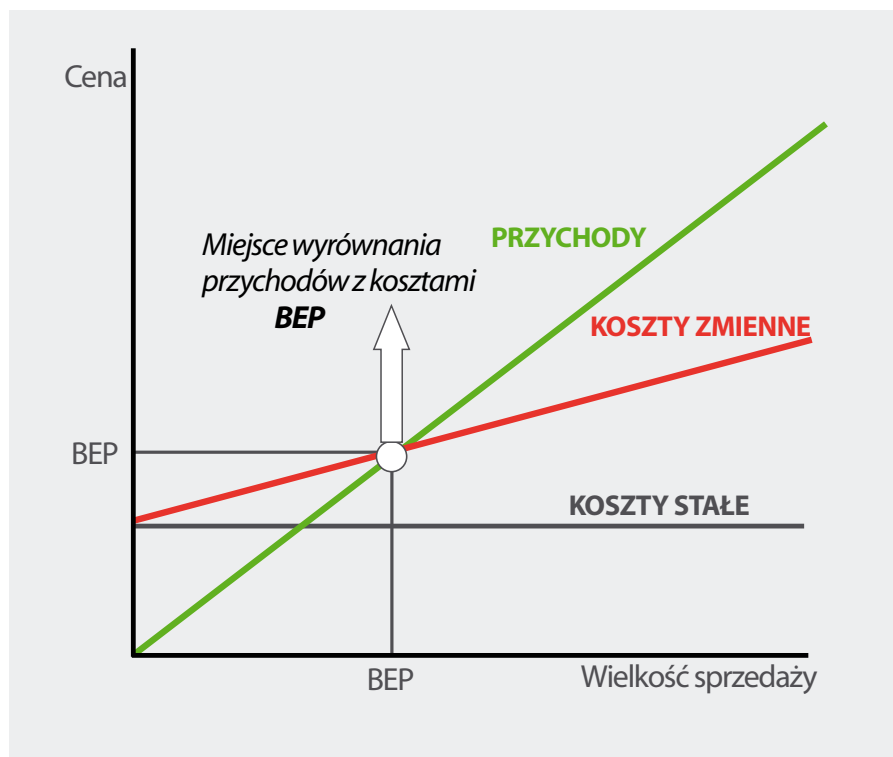
Graniczny poziom wzrostu kosztów zmiennych =  $(1.400 \text{ zł} \times 10 - 10.000 \text{ zł}) / (10 \text{ zł}) = 400 \text{ zł}$

Margines bezpieczeństwa dla ceny =  $(1.400 \text{ zł} - 1.200 \text{ zł}) / (1.400 \text{ zł}) \times 100\% = 14,28\%$

Margines bezpieczeństwa dla kosztów zmiennych =  $(400 \text{ zł} - 200 \text{ zł}) / (200 \text{ zł}) \times 100\% = 100\%$

Na podstawie powyższych obliczeń możemy wnioskować, że przy maksymalnym wykorzystaniu zdolności szkoleniowych OSK „XYZ” wynoszących 10 osób miesięcznie, można byłoby obniżyć cenę usługi nawet do 1.200 zł, aby nie ponosić żadnych strat (czyli wychodząc na zero). W ujęciu procentowym firma ta może obniżyć cenę swojej usługi o 14,28 procent – taki jest margines bezpieczeństwa dla ceny kursu na kat. B. Ponadto, przy niezmiennych pozostałych czynnikach i maksymalnym wykorzystaniu zdolności szkoleniowych, OSK mógłby podnieść poziom kosztów zmiennych do 400 zł przypadających na jeden kurs, aby nie ponosić żadnych strat ani zysków ze swojej działalności. Daje to możliwość zwiększenia kosztów zmiennych o 100 procent w stosunku do ceny wyjściowej.

Zapraszam zatem do rzetelnej analizy swoich biznesowych poczynań. Pozdrawiam, życząc przyjemnego główkowania. ■



# Aktywne kierowanie

**Układy kierownicze przestały być prostą mechaniczną przekładnią. Za sprawą coraz bardziej rozbudowanego osprzętu są już elementem istotnie podnoszącym komfort i bezpieczeństwo.**

Jednym z najważniejszych podzespołów każdego samochodu jest układ kierowniczy. Zbiór przekładni, przegubów i drążków nie tylko pozwala na zmianę kierunku jazdy. Dobrze zaprojektowany układ kierowniczy współpracuje z zawieszeniem i gwarantuje wysoką precyzję prowadzenia, ułatwia utrzymywanie kierunku jazdy na wprost, informuje o rezerwach przyczepności, a jednocześnie nie przekazuje na koło kierownicy uderzeń, wibracji czy sił oddziałujących na koła podczas dynamicznej jazdy.

Początkowo stosowane sztywne kolumny kierownicze istotnie obniżały poziom bezpieczeństwa. Podczas poważniejszych kolizji lita rura była wbijana do kabiny i istotnie zwiększała obrażenia klatki piersiowej i głowy kierowcy. W latach 50. XX wieku opracowano koncepcję stref zgniotu oraz łamaną kolumnę kierowniczą z przegubami, które rozpraszają znaczną część energii uderzenia. W latach 60. rozwiązanie zaczęło pojawiać się w popularnych modelach samochodów.

Warto też wspomnieć o procon-ten – opracowanym przez Audi systemie, który stosowano w latach 1986 – 1994. Inżynierowie niemieckiej firmy szukali alternatywy dla drogich poduszek powietrznych i pirotechnicznych napinaczy pasów bezpieczeństwa. Postawiono na całkowicie mechaniczne rozwiązanie. Do tylnej części wzdłużnie osadzonej skrzyni biegów przytwierdzono stalowe linki. W momencie uderzenia, które było na tyle silne, by przemieścić zespół napędowy w kierunku przedziału pasażerskiego, ciągnęła – poprzez system blozków – przesuwając koło kierownicy w stronę deski rozdzielczej, a poprowadzone w progach linki napinały pasy bezpieczeństwa. Rozwiązanie nieprzypadkowo pojawiło się w Audi. W wielu modelach marki dostępne były długie silniki R5, V6 i V8. Niewielka odległość między przednim wzmocnieniem a blokiem jednostki napędowej była gwarancją szybkiej reakcji procon-ten. System narzucał jednak ograniczenia podczas projektowania pojazdów oraz zwiększał ich masę. Nic dziwnego, że przegrał rywalizację z coraz tańszymi airbagami.

Na przestrzeni lat ewoluowało także spojrzenie na wspomaganie układu kierowniczego. W ogromnych amerykańskich krążownikach szos pojawiło się już w latach 50. XX wieku. Do pierwszej połowy lat 90. w wielu popularnych modelach z Azji i Europy pozostawało



pozycją na liście wyposażenia opcjonalnego lub dodatkiem przewidzianym dla mocniejszych wersji. Obecnie za wspomaganie układu kierowniczego nie trzeba dopłacać nawet w samochodach segmentu A. To zmiana na lepsze. Przypomnijmy, że pozbawiony wspomagania układ kierowniczy nie stawia liniowego oporu – przy wolnej jeździe jest on bardzo duży, ale wyraźnie spada po rozpedzeniu auta.

Układy bez wspomagania nie są także bezpieczne. Przełożenie musi być na tyle wysokie, by kierownicą były w stanie operować nawet słabsze osoby. Konieczność wykonania czterech obrotów między skrajnymi położeniami kierownicy utrudnia manewrowanie, pokonywanie zakrętów i wychodzenie obronną ręką z krytycznych sytuacji. W samochodach ze wspomaganiami układu kierowniczego przez dłuższy czas standardem było 2,5 – 3,2 obrotu „od oporu do oporu”. Teraz konstruktorzy stawiają na 2,0 – 2,5 obrotu. Nowy rozdział otworzyły progresywne układy kierownicze. Bezpośrednie przełożenie przy niskich prędkościach ułatwia manewrowanie i pokonywanie ciasnych zakrętów. Przy szybkiej jeździe priorytetem jest stabilność – do zmiany kierunku jazdy konieczny staje się większy kąt skrętu kierownicy. W samochodach

BMW można spotkać rozwiązanie opracowane przez firmę ZF. Jego sercem jest elektronicznie sterowana przekładnia planetarna między kolumną a przekładnią kierowniczą. Alternatywą stosowaną przez inne marki są klasyczne przekładnie kierownicze ze zmiennym przełożeniem. Mają listwę z zębami ustawionymi poprzecznie i skośnie. Pierwsze znajdują się w środkowej części – odpowiadają za stabilne prowadzenie przy wysokich prędkościach. Przy większym kącie skrętu kierownicy zaczynają działać skośne zęby. Za ich sprawą układ staje się bardziej bezpośredni.

Najpopularniejszym i stosowanym przez dekady sposobem wspomagania kierownicy w samochodach osobowych były układy hydrauliczne. To tanie w produkcji, praktycznie bezobsługowe i łatwe w naprawach rozwiązanie. Nie jest jednak pozbawione wad. W komorze silnika muszą znaleźć się przewody, zbiorniczek wyrównawczy i pompa wspomagania. Ostatnia z wymienionych jest napędzana paskiem klinowym. Pompa obciąża silnik, więc wpływa na zużycie paliwa – nawet podczas jazdy na wprost. Kontrola siły wspomagania była utrudniona. Konieczne było opracowanie elektrohydraulicznego układu z zaworami. Najpopularniejszy sys-

tem tego typu, czyli Servotronic firmy ZF, zadebiutował w 1986 roku.

Kolejnym istotnym etapem rozwoju układów kierowniczych było wprowadzenie elektrohydraulicznego wspomagania. Pompa układu pracuje tylko wówczas, gdy jest niezbędna. Oszacowano, że zastąpienie hydraulicznego wspomagania elektrohydraulicznym odpowiednikiem zmniejsza średnie zużycie paliwa o 0,2 – 0,4 l/100 km. Teoretycznie niewiele, jednak po przemnożeniu przez miliony produkowanych samochodów daje to kolosalne oszczędności. Elektrohydrauliczne wspomaganie mogło być stosowane w samochodach z silnikami o małej mocy.

Aktualnie standardem stają się elektromechaniczne układy wspomagania. Są o połowę lżejsze od hydraulicznych i bardzo zwarte. Silnik ułatwiający kręcenie kierownicą może zostać zamontowany bezpośrednio na kolumnie kierowniczej, a w komorze silnika nie znajduje się już przewodów hydraulicznych. Całością zarządza elektronika, co ułatwia dopasowanie siły wspomagania do sytuacji, a nawet pozwala na wprowadzenie przycisku do jej regulacji przez kierowcę. Wraz z elektrycznym wspomaganie montowane są dodatkowe czujniki, będące źródłem potencjalnych błędów lub awarii. Producenci zwykle nie przewidują możliwości naprawy elektromechanicznego wspomagania. Przekładnia wraz z silnikiem wspomagającym oraz komputerem sterującym bywa traktowana jak integralna całość, której wymiana kosztuje krocie. Na szczęście wyspecjalizowanymi serwisom udało się opracować technologię napraw systemów.

Elektrycznie wspomagane układy kierownicze, coraz bardziej zaawansowane czujniki odległości i kamery pozwoliły na zautomatyzowanie procesu parkowania. Pierwsza generacja asystentów rozwiązała kwestię parkowania równoległego. Rola kierowcy ograniczała się do wolnej jazdy wzdłuż miejsc postojowych z włączonym kierunkowskazem. W tym czasie czujniki skanowały wolną przestrzeń. Kiedy wykryły do-



statecznie obszerne miejsce, kierowca włączał bieg wsteczny, a także obsługiwał gaz, sprzęgło i hamulec. Kontrolę nad układem kierowniczym przejmowała elektronika, która podczas parkowania potrafiła nawet wykonać kilka poprawek.

Od kilku sezonów wybrane marki oferują asystentów parkowania prostopadłego oraz wyjeżdżania z miejsca parkingowego. Poprzeczkę podniosło nowe audi Q7. Druga generacja niemieckiego SUV-a nie musi już skanować rozmiarów miejsc parkingowych. Jeżeli kierowca spróbuje w nie wjechać, elektronika zrobi wszystko, by wpasować Q7 w lukę między pojazdami – nieważne, czy będzie to wymagało parkowania prostopadłego, czy równoległego. Kolejnym smaczkiem jest asystent parkowania z przyczepą, który samodzielnie manewruje całym zestawem.

Elektrycznie wspomagane układy kierownicze istotnie ułatwiły także wdrożenie systemów utrzymujących samochód w pasie ruchu. W pierwszej generacji asystentów korekta toru jazdy następowała na drodze selektywnego hamowania wybranych kół. Rozwiązanie zdawało egzamin, jednak poprawki były mniej płynne

i dokładne niż w systemach zmieniających kąt skreślenia przednich kół. Inżynierowie nie ukrywają, że autonomiczna jazda przestała być pieśnią przyszłości. Współczesne odpowiednio wyposażone samochody są w stanie przemieszczać się bez pomocy kierowcy. Świetnym przykładem jest wspomniane już audi Q7 drugiej generacji. Asystent jazdy w korku analizuje sytuację wokół samochodu – z położeniem 32 innych pojazdów i oznakowaniem włącznie. Do 65 km/h jest w stanie podążać za poprzedzającym pojazdem i utrzymywać zadaną odległość. Samoczynne korygowanie toru jazdy jest możliwe także na autostradach, ale kierowca nie może pozwolić sobie na zdjęcie rąk z kierownicy. Po kilku sekundach elektronika przywoła go do porządku. Ograniczenie jest w dużej mierze następstwem aktualnie obowiązujących przepisów. Tajemnicą poliszyneła jest to, że po odpowiednim obciążeniu kierownicy najnowocześniejsze samochody przestają podnosić alarm i potrafią samodzielnie pokonywać luki spotykane na drogach krajowych czy autostradach.

Lukasz Szewczyk



# Przekraczasz prędkość? Licz się z karą

**Unia Europejska wymaga od państw członkowskich zdecydowanych działań, mających ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych na drogach. Działania Komisji Europejskiej to już nie tylko naciski na poszczególne kraje, ale również wypełnienie zapisów dyrektywy, która nakazała tworzenie tzw. krajowych punktów kontaktowych.**



**Marek Rupental**

Statystyki wypadków pokazują, że nadmierna prędkość jest główną przyczyną tragedii na drogach. Wiele osób mówi mi, że u nas problem jest coraz mniejszy. Ludzie chętniej zdejmują nogę z gazu. Dlaczego? Głównym powodem jest wysoka aktywność pracy fotoradarów obsługiwanych przez Inspekcję Transportu Drogowego i straże miejskie i gminne. Jednak straże zostaną od stycznia pozbawione dotychczasowych uprawnień. Jedynymi podmiotami, które będą mogły rejestrować wykroczenia za pomocą fotoradarów, będą policja i ITD. Straże, choć często krytykowane przez uczestników ruchu drogowego, miały ogromny wpływ na poprawę bezpieczeństwa zmotoryzowanych. Istnieje uzasadniona obawa, że po zniknięciu z dróg fotoradarów miejskich i gminnych prędkość pojazdów w obszarze zabudowanym znacznie wzrastać. Policja ma co prawda uprawnienia do posługiwania się tymi urządzeniami, ale ich nie posiada. Fotoradary, które obecnie wykorzystują strażnicy, są własnością samorządów i w styczniu trafią prawdopodobnie do magazynów. Nie można wykluczyć, że niektóre samorządy będą chciały przekazać je nieodpłatnie policji, ale pewnie będą w zdecydowanej mniejszości. Policja z kolei nie otrzyma z budżetu żadnych środków na zakup fotoradarów. Nawet gdyby się to stało, istnieje duże prawdopodobieństwo powtórki z lat 2003 – 2011. Wtedy to policjanci posiadając fotoradary nie mieli zapewnionych etatów do ich obsługi.

## ■ Sankcja? Tylko jak się opłaca

Unia Europejska wymaga od państw członkowskich zdecydowanych działań, mających ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych na drogach. Działania Komisji Europejskiej to już nie tylko naciski na poszczególne kraje, ale również wypełnienie zapisów dyrektywy, która nakazała tworzenie tzw. krajowych punktów kontaktowych. Ich głównym zadaniem jest wymiana informacji i rozliczanie sprawców wykroczeń popełnianych na terenie innych państw. Punkty takie



funkcjonują już od połowy 2014 roku. Praktyka pokazuje jednak, że nie wszystkie wykroczenia są sankcjonowane. Dlaczego? Powód jest prosty. Kierowców popełniających wykroczenie, za które grzywna jest niższa niż 70 euro, nie opłaca się ścigać.

Są również kraje, które energicznie przystąpiły do wypełniania swoich obowiązków. Według informacji podanych przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, od początku tego roku do końca maja do Krajowego Punktu Kontaktowego wpłynęło 52.028 zapytań dotyczących sprawców wykroczeń, poruszających się pojazdami zarejestrowanymi w Polsce. Warto zwrócić uwagę, że statystyki dotyczą okresu przedwakacyjnego. Oznacza to, że dane nie obejmują okresu największego nasilenia ruchu pojazdów.

## ■ Kto pyta? Głównie Niemcy i Austriacy

Nasi zachodni sąsiedzi, czyli Niemcy, są zdecydowanym liderem wśród państw składających zapytania do KPK. We wcześniej wymienionym okresie złożyli 24.277 zapytań. Długość granicy z Republiką Federalną Niemiec wynosi 467 km. Na tym odcinku, od chwili wejścia Polski do strefy Schengen, nie ma przejść granicznych. Spowodowało to swobodny przepływ pojazdów na terytorium Niemiec. Zarówno udających się tam docelowo, jak i tranzytowych.

Na drugim miejscu znalazła się Austria z 22.382 zapytaniami. Warto zwrócić uwagę, że ten kraj jest czterokrotnie mniejszy od Polski, ale ma wysoko rozwinięty system fotoradarowy. Przy niewielkiej powierzchni kraju średnia nasycenia tymi urządzeniami jest jedną z więk-

szych w Europie. Maksymalny mandat karny za przekroczenie prędkości w Austrii wynosi ponad 9 tysięcy złotych. W naszym kraju można za taką kwotę kupić nadający się do użytku samochód!

## ■ Kara finansowa, ale bez punktów karnych

Niemcy i Austria wiodą zdecydowany prym w liczbie skierowanych zapytań. Kolejną pozycję zajmują Węgrzy, którzy złożyli 3.456 zapytań, tj. o blisko 20.000 mniej niż Niemcy czy Austria. Węgry są państwem atrakcyjnym turystycznie, ale również krajem tranzytowym do miejsc wypoczynku chętnie odwiedzanych przez Polaków. Chodzi m.in. o Chorwację, Czarnogórę i inne państwa z południa Europy. Maksymalny mandat za przekroczenie prędkości na Węgrzech wynosi 4 tysiące złotych.

Na dalszych pozycjach znalazły się: Litwa – 1665 zapytań, Bułgaria – 187, Francja – 53, Holandia – 5 i Belgia – 3. Biorąc pod uwagę te państwa, najdroższy mandat zapłacimy we Francji. Kosztowałby nas ponad 6 tysięcy złotych. Najtaniej jest w Bułgarii. Tam zapłacimy najwyżej ok. 600 złotych.

Dane te ewidentnie wskazują, że w sytuacji popełnienia wykroczenia za granicą nie będziemy bezkarni. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że możemy zostać namierzeni. Jednak, co ważne, popełniając wykroczenie poza granicami kraju nie otrzymamy punktów karnych. Jest to istotne z punktu widzenia każdego polskiego kierowcy, szczególnie w sytuacji, kiedy od 4 stycznia ulegną zmianie przepisy regulujące zasady anulowania punktów karnych. Ale o tym za miesiąc. ■





# Bo warto wiedzieć!

**Jakie zmiany czekają branżę związaną ze szkoleniami kandydatów na kierowców wraz z planowanym wejściem w życie nowych przepisów? Jak zmieni to sposób funkcjonowania ośrodków? Na te oraz wiele innych pytań właściciele OSK uzyskują odpowiedzi podczas organizowanych przez Akademię SPS spotkań w siedzibach wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w całej Polsce.**

Spotkania w WORD-ach trwają od czerwca. Tylko do końca września Akademia SPS odwiedziła już dziesięć miast, spotkała się z ponad 350 właścicielami OSK. Aktualnie najbardziej interesującymi zagadnieniami są sprawy związane z nowelizacją przepisów, która wchodzi w życie w styczniu 2016 roku.

## ■ Ważne pytania

Pierwszą część spotkania, czyli panel prawniczy, prowadzi zawsze Radosław Biernat, który od lat specjalizuje się w przepisach regulujących szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych. Jego teksty można przeczytać co miesiąc w miesięczniku „Szkoła Jazdy”. Ponadto Biernat udziela porad i konsultacji prawnym partnerom firmy e-kierowca.

– Pozornie zmiany, które mają wejść w życie od stycznia, w największej mierze dotkną świeżo upieczonych kierowców – mówi Biernat. – Jest jednak kilka bardzo ważnych aspektów, które będą miały wpływ również na funkcjonowanie biznesu szkoleniowego i prowadzenie OSK. Są to m.in. kwestie związane z kursami reedukacyjnymi, możliwością upublicznienia wyników zdawalności kursantów czy rolą OSK w doszkalananiu młodych kierowców.



## ■ Nowoczesne metody kształcenia

Zagadnienia związane z przepisami i prawem to niejedyny punkt programu spotkań w WORD-ach. Za kolejny odpowiada Dariusz Piorunkiewicz, uznany w branży specjalista ds. metodyki szkoleń. Podczas spotkań w siedzibach WORD-ów prezentuje, jak efektywnie wykorzystywać nowoczesne metody kształcenia w podnoszeniu konkurencyjności ośrodka szkolenia kierowców.

– Nasze spotkania w WORDach cieszą się coraz większym powodzeniem – ocenia Piorunkiewicz. – Widać, że potrzeba wiedzy i dostępu do informacji jest duża, a my możemy wykorzystać potencjał ekspercki spółki e-kierowca, żeby podzielić się nią z ośrodkami w całej Polsce. Tegoroczna edycja spotkań będzie trwała co najmniej do końca października, zamierzamy odwiedzić jeszcze przynajmniej dziesięć miast. Szczegółowy harmonogram jest publikowany na stronie [www.szkoła-jazdy.pl](http://www.szkoła-jazdy.pl) oraz w miesięczniku „Szkoła Jazdy”. Na kilka dni przed spotkaniem w danym mieście wysyłamy też ośrodkom z regionu e-mailową i SMS-ową informację o planowanym wydarzeniu.

## ■ Akademia SPS – wiedzieć, jak...

Akademia SPS to niekomercyjny projekt firmy e-kierowca, którego celem jest podnoszenie kompetencji osób związanych z branżą szkoleń kandydatów na kierowców i kierowców zawodowych. Do projektu zaangażowani zostali eksperci z różnych dziedzin, którzy dzielą się z ośrodkami wiedzą i doświadczeniem. Oprócz spotkań i prelekcji w ramach Akademii SPS organizowane są kursy podnoszące kompetencje wykładowców i instruktorów oraz wydawany jest newsletter. **red**

# Dojrzały kierowca

**– Tak się składa, że dawno temu, kiedy pracowałem w radiowej Trójce, byłem dziennikarzem, który zajmował się także motoryzacją. Pracowaliśmy z Magdą Nurkiewicz i Jerzym Iwaszkiewiczem w audycji „Wrzuć Trójkę”. Wtedy mogłem wsiąść do właściwie każdego auta! – wspomina w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Krzysztof Ziemięc.**

**Jakub Ziębka: Samochód to dla pana tylko narzędzie spełniające określoną funkcję czy może coś więcej?**

Krzysztof Ziemięc: Z racji mojego wieku jest to tylko narzędzie służące przemieszczaniu się. Czasem – jak podczas wakacji – liczy się komfort i bezpieczeństwo. W innym przypadku – jak w mieście – szybkość, łatwość dojazdu i zaparkowania. Zresztą samochodem po mieście jeżdżę już niemal tylko w weekendy. Nie opłaca się. To strata czasu i nerwów...

**Czyli auto nie jest pana drugim domem...**

– Sam po mieście jeżdżę, jak już wspomniałem, niewiele. Częściej wybieram się natomiast z rodziną poza miasto. Ale to tylko w wolne dni, a tych mam niewiele. No i wybieram samochód w jeszcze jednym przypadku. Zapomniałem przecież, że podczas wyjazdów na spotkania, np. z czytelnikami w różnych małych miejscowościach, też stawiam na auto. Z kilku powodów. Także dlatego, że nie dojeżdża tam kolej, a ostatni PKS często też już odjechał...

**Jest coś, bez czego nie wyobraża pan sobie podróży samochodem? Chodzi mi o jakieś udogodnienia, gadżety.**

– Tak naprawdę to nie ma nic takiego. Do tego też się dorasta. W takim autku dojazdowym nie muszę mieć w zasadzie niczego. No, może poza elektryczną szybą. Ale generalnie im mniej udogodnień, tym lepiej. Nic się nie psuje. Nikt nie kradnie. Nikogo nie interesuje złomek.

Trochę inaczej jest z moim autem rodzinnym. Mam troje dzieci, doceniam więc komfort i bezpieczeństwo. A najbardziej duuuży bagażnik. No i trzy oddzielne fotele dla dzieci z tyłu!

**Na co zwraca pan szczególną uwagę podczas zakupu auta?**

– Ważna jest wielkość (w przypadku auta rodzinnego), komfort, cena, bezpieczeństwo i marka. Na ten ostatni aspekt zwracam uwagę w dosyć szczególnym znaczeniu. Chodzi mi o to, żeby za kilka lat można było samochód łatwo sprzedać na rynku aut używanych.

Rozmawiamy o samochodach, a ja nawet nie spytałem jeszcze, czym pan jeździ. Teraz się poprawiam.

– Po mieście poruszam się starutkim fiatem palio. Nigdy mnie nie zawiódł! Z rodziną jeżdżę z kolei volkswagenem.

**Ma pan jakieś motoryzacyjne marzenie?**

– Tak się składa, że dawno temu, kiedy pracowałem w radiowej Trójce, byłem dziennikarzem, który zajmował się także motoryzacją. Pracowaliśmy z Magdą Nurkiewicz i Jerzym Iwaszkiewiczem w audycji „Wrzuć Trójkę”. Wtedy mogłem wsiąść do właściwie każdego auta! Więc dziś takich marzeń już nie mam! Choć nie, myślę się. Ale nie byłoby to żadne ferrari czy lamborghini, tylko youngtimer. Najchętniej czerwony fiat 125p z połowy lat 70.!

**Skoro cofnęliśmy się w czasie... Pamięta pan swoje pierwsze auto?**

– Tak, taki mój pierwszy to była zastawa (nieistniejąca już marka serbskich, wcześniej jugosłowiańskich samochodów – przyp. red.) 1100p. Auto odziedziczyłem po ojcu. Było super. Miało doskonały silnik Fiata. Ale nie było pozbawione mankamentów. Chodzi mi m.in. o marnej jakości blachę i pozostawiającą wiele do życzenia jakość złożenia auta. W konsekwencji samochód nie dożył nawet dwudziestu lat, musiał iść na złom, bo zaczął zostawiać po sobie cztery ślady.

**Nie wracamy jeszcze do współczesności. Proszę opowiedzieć o kursie prawa jazdy i późniejszym egzaminie.**

– Pamiętam wszystko doskonale. To była trauma! Rok 1984, chodziłem do drugiej klasy liceum, miałem szesnaście lat. Sam środek epoki Jaruzelskiego, benzyna na kartki, więc instruktorzy oszukiwali na maksa! Były lewe kursy, wypisywanie fikcyjnych jazd maluchem... Nikt z nas nie mógł się temu przeciwstawić, bo by wyleciał! Makabra!

Egzamin zdałem za drugim podejściem. Stało się tak dlatego, że egzaminator, wyjątkowa szuja, nienawidził każdego z nas i celowo dawał takie komendy, żeby się nie powiodło! Chodziło mu po prostu o łapówkę. Szkoła trudnego życia...

**Teraz jest pan już doświadczonym kierowcą. Ale czy dobrym? Jakimi cechami powinien wyróżniać się taka osoba?**

– Tak, uważam się za dobrego kierowcę. Mówię to bez wahania, bo były takie lata, kiedy

robiłem nawet 90 tys. km rocznie! Jeździłem po kraju, ale także na trasie Warszawa – Anglia. Był to początek lat 90., drogi w fatalnym stanie. Sporo mi takie doświadczenie dało.

A cechy? Rozwaga! Ale chyba przede wszystkim zdolność przewidywania i myślenia. Za siebie, ale również za innych. Trzeba mieć oczy dookoła głowy, refleks, ale i kulturę, która wręcz nakazuje samemu sobie pewne ograniczenia, żeby pomóc w ten sposób innym. Kierowca dojrzeewa także wtedy, gdy pojawia się w domu dzieci! To zmusza do pokory i zdjęcia nogi z gazu.

**A potrafiłby pan wymienić siedem grzechów głównych, popełnianych przez polskich kierowców?**

– Na pewno brak myślenia i wyobraźni. Wymieniłbym jeszcze pijaństwo, szarżowanie i agresję. To coraz większy problem. Na drogach pojawia się coraz więcej kiepskich kierowców, bez refleksu, powolnych, którzy irytują tych z ADHD, no i potem mamy kłopoty. Z bójkami włącznie. Brak nam kultury, np. wpuszczania do ruchu innych, nawet na autostradach! Za to jak wyjeżdżemy np. do Niemiec, to tam jest zupełnie inaczej! A u nas – bij, zabij, byle moje na górze! Ale chyba i tak jest coraz lepiej.

**Jakie działania powinno się przedsięwziąć, żeby znacznie ograniczyć liczbę wypadków drogowych? Czy fotoradary i polityka restrykcyjnego karania kierowców za przekroczenia prędkości są krokiem w dobrym kierunku?**

– Fotoradary? Tak. Pytanie tylko, gdzie. Na ulicze osiedlowej, znajdującej się tuż obok szkoły? Tak, bo tam często szarżują gówniarze w tuningowanych bmw. Ale gdzieś za miastem? Albo na ostatnich 100 metrach przed znakiem wieszczącym koniec obszaru zabudowanego? W tym przypadku stawia się je tylko po to, żeby nas złupić! Może zabieranie aut to nie jest głupi pomysł. Dla wielu młodych, jurnych kierowców na pewno dotkliwy...

**Skoro o prędkości mowa... Czy jest pan energicznym kierowcą, lubiącym szybko jeździć?**

– Szybko? Chyba nie najszybciej, bo zgodnie z przepisami. Ale jestem energiczny, to na pewno. Jeżeli zapala się światło, to ruszam, nie gapię się w lusterko. Takie reguły miejskiej jazdy... ■

**KRZYSZTOF ZIEMIEC**

– (ur. w 1967 roku w Warszawie) – dziennikarz radiowy i telewizyjny. Obecnie związany z TVP1 i „Wiadomościami”, wcześniej m.in. z „Panoramą” w TVP2, TV Puls i TVN24. Twórca programów publicystycznych, m.in. „Niepokonani” (który otrzymał Grand Prix w konkursie „Oczy szeroko otwarte”) czy „Mam inne zdanie”. W 2011 roku wyróżniony wraz z twórcami filmu „JP2 – szukałem Was” „Totusem medialnym”. W 2012 roku nagrodzony Orderem Ecce Homo. Mąż i ojciec trójki dzieci. Od pokoleń związany z Warszawą.





# Slow driving.

## Czy ten styl przyjmie się w Polsce?

**Według filozofii slow drivingu, jazda jest celem samym w sobie. Podróżujący często wybierają trasy widokowe, żeby móc podziwiać pejzaże i cieszyć się bliskością natury. Nie spieszą się. Gdy tylko zechcą, mogą się zatrzymać, zjeść coś w restauracji, poznać bliżej lokalny koloryt miejsca, przez które właśnie przejeżdżają.**

Zmęczenie zbyt szybkim tempem życia spowodowało, że trend slow zaczął gromadzić coraz więcej zwolenników. W Polsce ta idea również dobrze się przyjęła. Mało tego, dynamicznie się rozwija, obejmując coraz więcej aspektów naszego codziennego funkcjonowania – od jedzenia przez zakupy nawet po ogrodnictwo...

U podstaw inicjatyw slow stoi poczucie, że przez pośpiech tracimy każdego dnia to, co najważniejsze. Chodzi o zdrowie, relacje z bliskimi, możliwość pełnego przeżywania ważnych chwil. Idea slow life jest dla wielu tak atrakcyjna właśnie dlatego, że koncentruje się na rzeczach,

do których tęskni coraz więcej osób. Mowa m.in. o zachowaniu zdrowego balansu między pracą a życiem rodzinnym, czasie na odpoczynek, bliskości z naturą, dbaniu o siebie. Bardzo ważne jest to, co jemy, w co się ubieramy, ile kupujemy, w jaki sposób spędzamy wolny czas.

### ■ Czerp przyjemność z jazdy!

W nurcie slow pojawia się wiele gałęzi, które skupiają się na konkretnych obszarach życia. Jednym z trendów jest podróżowanie w stylu slow. Różni się od zwykłego tym, że nie ma w nim z góry określonego celu i precyzyjnie zaplanowanej trasy. Nie ma wykazu miejsc i zabytków, które trzeba zobaczyć, odhaczając je kolejno z przygotowanej wcześniej listy. Jest zatem więcej miejsca na spontaniczność i odkrywanie nowych, nieprzetartych szlaków. Z tego powodu coraz większą popularnością cieszy się slow driving, czyli jazda dla przyjemności, nie tylko przemieszczanie się z punktu A do B.

W przypadku slow drivingu jazda jest celem samym w sobie. Pasjonaci tej filozofii często wybierają trasy widokowe, by móc podziwiać pejzaże i cieszyć się bliskością natury. Nie spieszą się – gdy tylko zechcą, mogą się zatrzymać, podziwiać piękno przyrody, zjeść coś w restauracji czy poznać bliżej koloryt miejsca, przez które właśnie przejeżdżają.

### ■ Najpiękniejsze trasy

Głównym promotorem slow drivingu w Polsce stała się Mazda, która stworzyła projekt pod nazwą #pięknedrogi.pl. Na poświęconej mu stronie internetowej znajdziemy opis najpiękniejszych polskich tras, mających niezwykle duży potencjał turystyczny. Wśród polecanych tras są m.in. biegnące od Wawelu po Jasną Górę, przez Kotlinę Kłodzką, brzegami mazurskich jezior, z Sejnu do Wiżajn, najdalej wysuniętego na północny wschód miasteczka w Polsce.

– Slow driving może być świetnym pomysłem na spędzenie inspirującego weekendowego wyjazdu, dającego możliwość odpoczynku po ciężkim tygodniu pracy – mówi Magdalena Węglewska, dyrektor PR Mazda Motor Poland. – Tym bardziej że w Polsce jest naprawdę wiele miejsc czekających na odkrycie, wartych odwiedzenia, które nie znajdują się na standardowych szlakach turystycznych.

Czy slow driving przyjmie się w Polsce? Jest na to duża szansa. Wystarczy spojrzeć chociażby na ruch slow food, który zdobywa w Polsce coraz więcej zwolenników. O popularności tej filozofii świadczy gwałtownie rosnąca liczba restauracji zainteresowanych ochroną tradycyjnej kuchni.

Jakub Ziębka

Początkiem ruchu slow była idea slow food, która narodziła się we Włoszech. Organizacja została założona w 1986 roku przez krytyka kulinarnego Carlo Petrini. Jej początkowym celem był opór przeciwko rosnącej popularności barów fast food (decyzja o powstaniu zapadła po otwarciu przez sieć McDonald's lokalu w zabytkowej części Rzymu, w pobliżu Schodów Hiszpańskich). Jednak wkrótce organizacja slow food rozprzestrzeniła się w pięćdziesięciu krajach i obecnie zrzesza ponad 80 tys. członków.

# Czy ja jestem niewidzialny?

**Czasem na drodze czuję się jak duch. Ale nie dlatego, że mnie nie widać, chowam się za krzakami, ekranami dźwiękochłonnymi czy dużą ciężarówką. Problem leży gdzieś indziej. Niektórym kierowcom brakuje wyraźnego zmysłu obserwacji. Czyżby nigdy go nie było, czy tylko zanik?**



**Albin Siczkowski,**  
autor bloga  
[StrefaKulturalnejJazdy.pl](http://StrefaKulturalnejJazdy.pl)

Nie będę pisał o martwym punkcie, ale o kierowcach, którzy bez względu na ustawienie lusterek (bo często robią to prawidłowo) nie dostrzegają na drodze pozostałych jej użytkowników.

Jedną z podstawowych zasad sprawnej defensywnej jazdy, zwłaszcza po mieście, jest baczna obserwacja drogi. O ile na jednokierunkowych autostradach czy ekspresówkach spoglądanie co chwilę w lusterka nie ma większego sensu i znaczenia, w mieście jest inaczej. Taka praktyka okazuje się bardzo pomocna w jeździe, ba, przyczynia się do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa. Ale wszystko z umiarem.

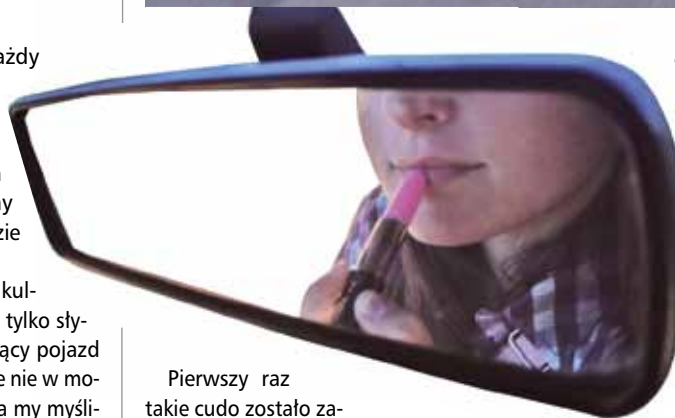
## ■ Odpowiedni moment, odpowiednia reakcja

„Motocykle są wszędzie i...” – każdy z nas to już słyszał. Nie chodzi przecież tylko o nie. Przykład? Korek. Omijają nas wówczas rowerzyści. Gdy takiego delikwenta zauważymy w lusterku i ustąpimy mu trochę miejsca, na pewno będzie potrafił nasz gest docenić.

Chodzi przecież o to, żeby było kulturalnie i bezpiecznie. Jeśli więc nie tylko słyszemy, ale też widzimy nadjeżdżający pojazd na sygnale, warto trochę zjechać. Ale nie w momencie, gdy kierowca na nas trąbi, a my myślimy sobie: „wydawało mi się, że tędy nie pojedzie”. Co z tego, skoro nic w porę nie zrobiliśmy? Najważniejsze jest to, żeby w właściwym momencie odpowiednio zdążyć zareagować!

## ■ Lusterko przestało być ozdobą!

A teraz trochę z innej beczki. Lustreczko, powiedz przecie, kto jest najpiękniejszy w świecie? Jak widać na jednej fotografii, lusterko wsteczne nie służy tylko do sprawdzania, czy ktoś za nami jedzie.



Pierwszy raz takie чудо zostało zamontowane w aucie w 1911 roku, czyli grubo ponad 100 lat temu. Jeszcze wcześniej lusterka boczne były symbolem luksusu, na który stać było tylko najbogatszych. Nierzadko w aucie było tylko jedno, znajdowało się po stronie kierowcy. Zdarzało się również, że było montowane nie po to, żeby poprawić widoczność, a tym samym bezpieczeństwo na drodze. Miało ładnie wyglądać. Ot, taka ozdoba.

Wróćmy jednak do zdjęcia. OK, niech kobiety się przeglądają, malują, poprawiają fryzurę, a faceci golą brodę. Jest jednak jedno

ale... Róbcie to, ludzie, na parkingu, a nie w centrum miasta, w godzinach szczytu, stojąc na zielonym świetle i blokując ruch.

## ■ Kiedyś...

Konsekwencje są potem oplakane. Zszargane nerwy, milion decybeli wyściśniętych z klaksonów, aż w końcu przejeżdża jedno auto... Samochód piękniś lub modniś. Nie ma co tłumaczyć tego gapiostwem czy gorszym dniem. Pewnych rzeczy w aucie poruszającym się w ruchu drogowym nie należy robić. Tak po prostu!

Spoglądanie w lusterka powinno być normalną praktyką każdego dobrego kierowcy. Tak samo, jak zapinanie pasów bezpieczeństwa. No właśnie, z lusterkami jest jak z pasami. Skoro musimy je mieć, to się z nimi nie afiszujemy. Kiedyś było inaczej. Wszyscy zapinali pasy, żeby pokazać, że dany model jest w nie wyposażony. Wszyscy patrzyli w lusterka. No właśnie, tak było kiedyś... ■



# Nowość z Polski

**Mamy powody do dumy. Samochody z polskich fabryk trafiają we wszystkie zakątki globu. Świetnym przykładem jest fiat 500, który od 2007 roku powstaje w Tychach. Znane i cenione auto właśnie doczekało się nowej wersji.**

Współczesna interpretacja kultowej pięćsetki ewoluuje powoli. Styliści Fiata doskonale wiedzą, że dobrze przyjętego produktu nie należy poddawać radykalnym zmianom. Łatwiej coś zepsuć, niż faktycznie poprawić. Nowego fiata 500 sprawdzaliśmy na ulicach Turynu. Tak, to nie pomyłka. Włoski koncern nie mówi o modernizacji, tylko o nowym modelu, w którym zmianie uległo 40 proc. części.

Szersza chromowana listwa w pasie przednim wizualnie poszerzyła samochód. Analogiczny wpływ na wygląd pięćsetki ma zmodyfikowany zderzak tylny wraz z przeprojektowanymi światłami przeciwmgielnymi oraz nową, ozdobną listwą. Odświeżono także klosze osadzonych wyżej lamp. W ich centralnej części pojawiły się wstawki w kolorze nadwozia. Styliści Fiata popracowali także nad katalogiem felg, lakierów oraz detali do personalizacji pojazdu, wśród których nie brakuje emblematów na listwy boczne oraz naklejek na dach czy pokrywę silnika.

Najwięcej zmian zaszło w kabinie. W centralną część deski rozdzielczej wkomponowano nowe systemy audio. Najbardziej zaawansowaną wersję stacji multimedialnej za pośrednictwem telefonu komórkowego można połączyć z internetem, a następnie cieszyć się dostępem do stu tysięcy stacji radiowych z całego świata i milionów utworów. Zamykany schowek przed pasażerem poprawił funkcjonalność kabiny, a grubsza warstwa materiałów tłumiących hałas podniosła komfort jazdy. Fiat zadbał też o kosmetykę, na przykład nowe wzory tapicerki czy inaczej poukładane przyciski na kierownicy. Standard wykończenia



wnętrza pozostał na dotychczasowym poziomie. Poprawki nie były konieczne, gdyż tworzywa wyglądają dobrze i są solidnie spasowane.

Bazowego fiata 500 wprawia w ruch 69-konny silnik 1.2 8V. Zapewnia przeciętną dynamikę, co rekompensuje niskimi kosztami obsługi serwisowej i wzorową współpracą z instalacjami LPG. Alternatywą są turbodoładowane silniki 0.9 TwinAir (85 i 105 KM). Charakterystyczny terkot dwóch cylindrów doskonale pasuje do fiata 500 – przy-

wodzi na myśl kultowy pierwowzór. Motory TwinAir potrafią być oszczędne. Wystarczy delikatnie operować gazem i nie nadużywać wysokich obrotów. Ponaglana pięćsetka staje się zachłanna na paliwo.

Pozostaje się przyzwyczaić, gdyż układ jezdny prowokuje do mocniejszego naciskania na gaz. Szttywne zawieszenie i rozstawione w narożnikach nadwozia koła sprawiają, że samochód szybko reaguje na polecenia wydawane kierownicą, do-

# Harleyem przez Amerykę

**Czym przemierzać amerykańskie drogi, jeśli nie harleyem? Z tego założenia wyszedł Holender André van der Wenden. Opis jego niezwykle ciekawej podróży można przeczytać w książce „Boy with toy. Harleyem przez Amerykę”.**

brze trzyma wybrany tor jazdy i nie pozwala sobie na nadmierną podsterowność. Na zniszczonych nawierzchniach charakterystyka podwozia daje się jednak we znaki – informacje o mankamentach nawierzchni są przenoszone na siedziska foteli.

Za dynamiczną jazdą nie przepadają natomiast zautomatyzowane skrzynie Dualogic Selespeed. To manualne przekładnie z elektrohydraulicznymi siłownikami, które odpowiadają za przełączanie biegów i obsługę sprzęgła. Podnoszą komfort jazdy, jednak rozczarowują tempem reakcji. Przed zainwestowaniem 4000 zł warto zapisać się na jazdę próbną.

Cennik nowego fiata 500 otwiera wersja pop z silnikiem 1.2. Została wyceniona na 46,5 tys. zł. Sporo, jednak wyposażenie standardowe jest kompletne. Obejmuje m.in.: siedem poduszek powietrznych, klimatyzację, komputer pokładowy oraz system audio z przyciskami sterującymi na kierownicy. Rozbudowany katalog opcji z różnymi felgami, tapicerkami i naklejkami na karoserię ułatwia dopasowanie fiata 500 do indywidualnych preferencji.

Poza trzydrzwiową wersją Fiat oferuje model 500 C ze zwijającym brezentowym zadaszaniem. Najbardziej wymagający mogą wybrać jedną z wersji sportowego abartha – 500 custom, 595 turismo, 595 competizione lub 695 biposto. Ich turbodoładowane silniki 1.4 T-Jet o mocy 135-190 KM zamieniają niewielki samochód w sportową maszynę z prawdziwego zdarzenia, która zrobi wrażenie nawet na doświadczonych kierowcach.

Polityka Fiata procentuje. Od chwili debiutu model 500 jest najczęściej wybieranym samochodem segmentu A. Na podkreślenie zasługuje również fakt, że zainteresowanie najmniejszym fiatem wzrastało z roku na rok. To ewenement. Zwykle obserwowany jest trend spadkowy. Od 2007 roku sprzedano już 1,5 mln egzemplarzy. Przy obecnym tempie sprzedaży przekroczenie dwumilionowego progu jest kwestią najbliższych trzech lat.

Lukasz Szewczyk

Niektóre marki zyskały sobie przez lata specjalny status. Zawierając duży ładunek emocjonalny nie są symbolami tylko komercyjnymi, ale również narodowymi. W Ameryce takich marek mamy co najmniej kilka. Obok IBM, McDonald's czy Coca-Coli jest nią również Harley-Davidson.

Historia przedsiębiorstwa sięga początków XX wieku, kiedy to William Sylvester Harley i Arthur Davidson przymocowali cztery silniki do ramy rowerowej. Wymagały one jednak poprawek w sposobie dostarczania mieszanki paliwowej. Prace nad tym odbywały się w małej komórce za domem Davidsonów. W 1903 roku w tym samym miejscu William Harley wraz z braćmi Davidson: Arthurem, Williamem i Walterem, stworzyli pierwszy model przeznaczony na sprzedaż – silent grey fellow z jednocylindrowym silnikiem o pojemności 410 cm<sup>3</sup>.

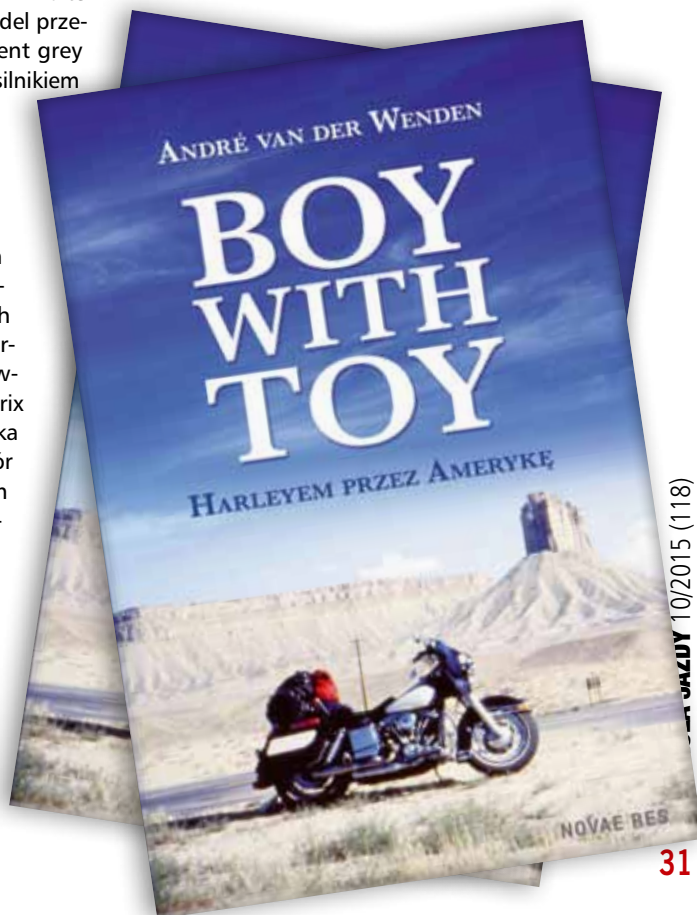
Od tamtego czasu wiele się zmieniło. Marka zyskała sławę i stała się żywą legendą. Do zapalonych harleyowców należy wielu znanych ludzi, m.in. Arnold Schwarzenegger. Na motocyklach produkowanych przez firmę z Milwaukee jeździli również Elvis Presley, Jimi Hendrix czy Brigitte Bardot. Francuska aktorka nagrała nawet utwór „Harley-Davidson”. Na tym związku legendarnej amerykańskiej marki z muzyką się nie kończą. Niektórzy wskazują nawet, że nazwa gatunku muzycznego heavy metal wzięła się ze slangu amerykańskich motocyklistów, którzy w ten sposób nazywają czasem swoje harleye.

Czym więc przemierzać amerykańskie

drogi, jeśli nie harleyem? Z tego założenia wyszedł Holender André van der Wenden, od dzieciństwa zafascynowany wszystkim, co pochodzi ze Stanów Zjednoczonych. Spełniając swoje chłopięce marzenie, ma świadomość, że konfrontacja wiedzy i wrażeń gromadzonych przez lata z realnym obrazem Ameryki niesie z sobą dużą porcję emocjonalnego ryzyka. Czuje jednak, że musi to ryzyko podjąć.

W opowieść o prywatnym odkrywaniu Ameryki wplecione zostały związane, niemal przewodnikowe informacje o miejscach leżących na szlaku motocyklowej wędrówki autora. Lektura warta polecenia!

red



# Prawie jak nowe

**Zakup nowego samochodu jest poważnym wydatkiem. Wielu kierowców unika też leciwych aut – nieznaną historią i widmo potencjalnych usterek skutecznie odstrasza. Rozwiązaniem jest zakup używanego pojazdu z niewielkim przebiegiem.**



jazdy należące do Amber Gold. Równolegle dilerzy prowadzili wyprzedaż aut zamówionych przez spółkę. Ceny mini one oraz renault clio III były niższe od katalogowych nawet o 25 proc. Nabywcy musieli jednak zaakceptować czerwony lakier z białymi akcentami (dach, klamki, lusterka, koła).

Kto marzy o aucie z przebiegiem od kilku do kilkunastu tysięcy kilometrów, powinien zapytać dilerów o możliwość odkupu samochodu demonstracyjnego. Można sporo zaoszczędzić, jednak wcześniej trzeba zainwestować. Pojazdy do aut próbnych pełnią rolę wizytówki marki, a bogate wyposażenie podnosi ich ceny. Oferta samochodów demo jest szeroka. Prezentujemy przykładowe propozycje z segmentów A, B i C.

## ■ Skoda citigo (od 2011 roku)

Najmniejszy i najtańszy model Skody pozytywnie zaskakuje. Skoda citigo udowadnia, że miejski samochód może mieć satysfakcjonujące osiągi i zużywać 5 l/100 km, dobrze tłumić nierówności i zapewniać spory komfort, oferując przy tym wnętrze o przestronności, jakiej nie wystydziłaby się część przedstawicieli segmentu B.

Wśród egzemplarzy oferowanych przez dilerów znaleźliśmy pięciodrzwiową wersję z 75-konnym silnikiem i pakietem Sport. Katalogowa cena tak skonfigurowanego citigo sięga 47 tys. zł. Samochód, który pokonał 3,5 tys. kilometrów, wystawiono na sprzedaż za niecałe 40 tys. zł.

Na przestrzeni lat prosta konstrukcja skody citigo powinna przetrwać. Z naprawami upora się dowolnie wybrany serwis, a koszt

części zamiennych nie będzie nadmiernym obciążeniem dla budżetu. Citigo, wraz z bliźniaczym volkswagenem up!, jest świeżą konstrukcją, więc trudno prognozować, jakie usterki mogą wchodzić w grę. Na potrzeby najmniejszych modeli stworzono nawet nowy silnik 1.0 MPI. Kierowcy już eksploatujący citigo narzekają na detale – niedociągnięcia montażowe czy drobne wycieki oleju. Najbardziej niepokojące są doniesienia o przeciętnej żywotności sprężarek i hałasujących skrzyniach biegów.

## ■ Renault clio grandtour (od 2013 roku)

Niegdyś popularne kombi segmentu B są ginącym gatunkiem. Na placu boju pozostały już tylko skoda fabia combi, seat Ibiza ST oraz renault clio grandtour. Szkoda. Miejskie kombi są naprawdę ciekawą propozycją. Za wciąż rozsądne pieniądze oferują nieźle wykonane wnętrza i pojemne bagażniki. Clio grandtour udowodniło również, że małe kombi może świetnie wyglądać. Co ważne, uroda nie została okupiona ograniczoną funkcjonalnością – próg 443-litrowego bagażnika leży nisko, a otwór załadunkowy ma regularny kształt.

Powiedzmy wprost – okazyny zakup samochodu z drugiej ręki jest równie prawdopodobny, jak wygrana na loterii. Zdarza się, ale niezwykle rzadko. Im świeższe auto, tym bardziej trzeba mieć się na baczności. Nawet skomplikowane naprawy wypadkowe takich pojazdów są ekonomicznie uzasadnione. Atrakcyjna cena przy symbolicznym przebiegu powinna być więc traktowana jak poważny sygnał ostrzegawczy.

Zakup pojazdu i jego szybka odsprzedaż nie ma ekonomicznego uzasadnienia. Przypomnijmy, że w pierwszym roku eksploatacji samochód traci aż 30 proc. początkowej wartości. Kolejnych 10 proc. w drugim roku. Za optymalne minimum można uznać okres trzech – czterech lat eksploatacji. Wygasa ochrona gwarancyjna, a przy przebiegach rzędu 100 – 150 tys. km rośnie prawdopodobieństwo poważniejszych awarii. W firmach z dużymi flotami przypieczętowało to decyzję o zakupie nowych pojazdów. Indywidualni klienci decydują się na sprzedaż nowego auta, gdy pojazd jest im całkowicie zbędny. Najczęściej ma to miejsce, gdy w domu pojawia się samochód wygrany w konkursie.

Rynek świeżych aut używanych napędzają w dużej mierze producenci i importerzy samochodów. Pracownicy koncernów mają możliwość zakupu bądź wypożyczenia pojazdów na preferencyjnych warunkach. Korzyści są dwustronne. Personel oszczędza pieniądze i jest motywowany do dalszej pracy, natomiast marka wprowadza na rynek sporą liczbę samochodów, które umacniają pozycję firmy w statystykach sprzedaży. Rozwiązanie z powodzeniem funkcjonuje m.in. w Niemczech. Część tamtejszych „jahreswagen” trafia do Polski za pośrednictwem wyspecjalizowanych firm.

Okazyny zakup staje się też możliwy, gdy na sprzedaż wystawiany jest majątek upadającego przedsiębiorstwa. W 2012 roku syndyk oferował po-







Dobre wrażenie robi także kabina pasażerska. Kokpit jest ciekawym zestawieniem różnych form i kształtów. Opcjonalny system multimedialny R-Link nie tylko daje dostęp do aplikacji, które m.in. analizują efektywność sposobu prowadzenia samochodu. Przygotowana przez Tom Toma nawigacja informuje o natężeniu ruchu, ułatwiając omijanie korków. W swojej palecie silników każdy znajdzie coś dla siebie. Nowoczesna, trzycylindrowa „benzyna” 0.9 TCe o mocy 90 KM oferuje przyzwoitą dynamikę przy średnim spalaniu na poziomie 6 l/100 km.

Jeden z dilerów Renault oferuje clio IV grandtour 0.9 TCe z przebiegiem 3,2 tys. km za 51 990 zł. W pierwszej chwili propozycja nie sprawia wrażenie korzystnej. Po przeanalizowaniu cennika okazuje się jednak, że analogicznie wyposażone clio kosztowało ponad 57 tys. zł.

Praktycznie każdy kierowca spotkał się z obiegowymi opiniami na temat awaryjności samochodów ze stajni Renault. Koncern faktycznie zaliczył kilka wpadek jakościowych. Z przykrych lekcji, którą w szczególności była kapryśna laguna II, wyciągnięto jednak wnioski. Samochody nowej generacji zostały istotnie poprawione, a ewentualne usterki ograniczają się do problemów z rozbudowaną elektroniką. Kto zdecydował się na zakup Renault, najczęściej stwierdza, że strach miał wielkie oczy, a obiegowe opinie były krzywdzące.

### ■ Mercedes klasy A (od 2012 roku)

Niemiecki koncern długo szukał udanego przepisu na najmniejszy model w gamie. W 1997 roku Mercedes przedstawił pierwszą generację klasy A. Samochód zasłynął głównie spektakularną wywrotką w teście łosia, po której okazało się, że nic nie stoi na przeszkodzie, by ESP montować bezpłatnie do niewielkiego samochodu. W 2004 roku przedstawiono drugą generację klasy A. W kolejnym sezonie do salonów sprzedaży trafiła odrobinę większa klasa B. Pomysł do najszcześniejszych nie należał, bo modele konkurowały z sobą.

W 2012 roku drogi małych mercedesów rozeszły się. B klasa pozostała rodzinnym minivanem, natomiast istotnie zmniejszona i atrakcyjnie stylizowana klasa A była kierowana do młodszej części klienteli. Koncern nie zapomniał o przygotowaniu ciekawych opcji oraz bogatej oferty wersji silnikowych. Dobrze przygotowana strategia zaprezentowała. Zainteresowanie mercedesem klasy A wyraźnie wzrosło. Mimo że samochód do tanich nie należy. Bazowy A 160 ze 102-konnym 1.6 został wyceniony na 88 900 tys. zł. Wystarczy wybrać mocniejszą wersję i kilka pozycji z długiej listy wyposażenia opcjonalnego, by cena skoczyła o kilkanaście tysięcy złotych. Przyzwoicie wyposażony A 180 (122 KM) to wydatek rzędu 101 tys. zł. Ile można zaoszczędzić, wybierając lekko używany egzemplarz? Diler Mercedes oferuje egzemplarz z połowy 2014 roku z przebiegiem tysiąca kilometrów za 80 tysięcy złotych. Perspektywa 20-procentowej oszczędności jest kusząca.

Samochody z półki Premium mają skomplikowaną konstrukcję. O usterki mercedesa klasy A nie trzeba martwić się na zapas. Z przeprowadzonego przez niemiecki „Auto Bild” testu na dystansie 100 tysięcy kilometrów model A 180 wyszedł obronną ręką – nie doszło do poważniejszych awarii. Warto też dodać, że kompakt z gwiazdą na masce został oceniony wyżej od volkswagena golfa 1.4 TSI.

Zakup nowego samochodu to luksus, który może kosztować nawet kilka tysięcy złotych miesięcznie. Czy warto akceptować błyskawiczną utratę wartości w pierwszym roku eksploatacji? Kto potrafi zrezygno-



wać ze swobody wyboru lakieru, odcienia tapicerki, wersji silnikowej czy możliwości dopasowania opcji do własnych potrzeb, powinien uważnie przyrzeć się samochodom po kilkunastomiesięcznej eksploatacji. Można sporo zaoszczędzić i wejść w posiadanie pojazdu, którego stopień mechanicznego zużycia pozostaje niemierzalny. Jakby tego było mało, wciąż będzie można cieszyć się nawet kilkuletnią gwarancją producenta. Największą niedogodnością może okazać się rok produkcji pojazdu. Dilerzy często oferują auta z poprzedniego sezonu. Im dłuższą eksploatację samochodu planujemy, tym rok produkcji będzie mniej istotny przy jego odsprzedaży.

*Lukasz Szewczyk*

## Odszedł Tadeusz Sobotka



Szczerze wyrazy współczucia rodzinie składa redakcja miesięcznika „Szkoła Jazdy”.

Tadeusz Sobotka był osobą nietuzinkową, zawsze oddaną walce o interesy środowiska związanego ze szkoleniem kierowców. To jeden z inicjatorów dużego protestu przeciwko zapisom w ustawie o kierujących pojazdami, który odbył się 19 marca 2013 r. w Gdańsku. Na łamach „Szkoły Jazdy” wielokrotnie dzielił się swoimi przemyśleniami na temat próby uzdrowienia branży.

Tadeusz Sobotka przez wiele lat działał w Ogólnopolskiej Izbie Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców. Był wiceprezesem gdańskiego oddziału terenowego organizacji.

Zmarł 23 września, w wieku 63 lat.

# Noga z gazu, czyli strefa trzydziestki

**Jak zwiększyć bezpieczeństwo na miejskich drogach? Coraz częściej tworzy się strefy o ograniczonej do 30 km/h maksymalnej prędkości. W Polsce tzw. strefy tempo 30 wprowadzono już w Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu, Łodzi, Poznaniu i Warszawie. Niedługo do tych miast dołączą Katowice.**



Projektujący i zarządzający drogami mają różne możliwości uspokajania ruchu. Podstawową jest oznaczenie terenu znakami, które określają teren jako obszar zabudowany. Na tym terenie obowiązują niższe prędkości. Wyodrębniane są strefy ograniczonej prędkości: 30 km/h i 40 km/h. Obszar może być też oznaczony jako strefa zamieszkania, gdzie obowiązuje prędkość 20 km/h, a pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem. Ostatnią możliwością jest wprowadzenie zakazu ruchu kołowego.

## ■ Mniej przejść dla pieszych, płynniejsza jazda

Od kilkunastu już lat z dużym sukcesem w miastach europejskich, a ostatnio i polskich, stosuje się uspokajanie ruchu poprzez strefę tempo 30. Fachowcy dostrzegają wiele zalet zastosowania tego rozwiązania. Obszary objęte strefą tempo 30 są przyjazne mieszkańcom, podnoszą komfort mieszkania, a ograniczenie prędkości pozytywnie wpływa na

obniżenie liczby wypadków, mniejszą emisję CO<sub>2</sub> i zmniejszenie poziomu hałasu nawet o 40 dB.

Pierwsza strefa tempo 30 powstała w 1983 roku w niemieckim mieście Buxtehude. Od tego czasu pojawiła się już w wielu miastach. Wprowadzenie w Londynie strefy spowolnienia ruchu do 30 km/h doprowadziło do spadku liczby wypadków o blisko 42 proc., a ofiar śmiertelnych o 35 proc. Takie dane opublikował Chris Grundy na łamach prestiżowego „British Medical Journal” w 2009 roku.

– Powstające strefy wprowadzają nie tylko ograniczenie prędkości, ale pociągają za sobą zmiany w infrastrukturze drogowej i rozwiązaniach komunikacyjnych – wyjaśnia instruktor ŠKODA Auto Szkoła, Radosław Jaskulski. – Ograniczenie prędkości odbywa się kosztem zmniejszenia liczby przejść dla pieszych i sygnalizacji świetlnej, wprowadzone zostają skrzyżowania z zasadą równorzędności. W ten sposób zwiększana jest płynność jazdy. Już teraz w wielu polskich miastach średnia prędkość przemieszczania się wynosi poniżej 30 km/h

– tłumaczy instruktor ŠKODA Auto Szkoła, Radosław Jaskulski.

## ■ Polskie przykłady

Tempo 30 to duży krok w kierunku ograniczenia wypadków. Przemieszczanie się z prędkością 30 km/h daje większe możliwości sprawnego reagowania na sytuacje drogowe, a konsekwencje zdarzeń są mniejsze. Wystarczy podać przykład pieszych uczestników ruchu drogowego. Zderzenie pieszego i rowerzysty z pojazdem jadącym 30 km/h daje im 90 proc. szans na przeżycie, przy prędkości 70 km/h już tylko 5 proc.

W Polsce strefę tempo 30 wprowadzono w Krakowie, Gdańsku, Wrocławiu, Łodzi, Poznaniu i Warszawie. Niedługo będzie uruchomiona również w Katowicach. Fachowcy mówią, że strefa 30 to działanie w dobrym kierunku o wielowymiarowym zysku. Poprawa bezpieczeństwa to argument najważniejszy, ale znaczenie ma również pozytywny wpływ strefy na jakość życia mieszkańców, ochronę środowiska i ograniczenie hałasu.

*Jakub Ziębka*



# Ostatnie szlify

**Bohaterowie naszego cyklu zbliżają się do końca kursu. Dla jednych to jest przygoda życia, dla innych – droga przez mękę. Czują już stres związany ze zbliżającym się egzaminem.**

Pierwszy z nich jest nawet przerażony. Jego instruktor to człowiek wiecznie zajęty, wiecznie rozmawiający przez telefon. Nasz bohater jeździ ciągle tą samą trasą, bo musi odwiedzić swojego poprzednika i pojechać po następnego kursanta. Na początku kursu wydawało mu się, że to dobry system. Teraz już nie. Jego szkolenie sprowadza się do dowożenia albo odwożenia innych kursantów. Zdarza się też, że z jego usług korzysta także instruktor. Przecież musi załatwić sprawę w urzędzie, banku, podjechać do żony do pracy. Wychodzi na to, że kursant prawie nie bywa w miejscach, gdzie się egzaminuje. Z parkowaniem i zawracaniem też nie radzi sobie najlepiej. Takie manewry ćwiczył tylko w okolicach sklepu i banku.

## ■ Dramat!

Nasz drugi bohater, chłopak, dla którego zdobycie prawa jazdy jest warunkiem utrzymania pracy, jest bardzo zestresowany. Nie jeździ dobrze. Choć na placu manewrowym spędził kilkanaście godzin, jazda po łuku zupełnie mu nie wychodzi. Poruszanie się po ulicach miasta to dramat. Samochód ciągle gaśnie, gdy zmienia biegi, słychać szarpnięcia. Nie potrafi właściwie pokonywanie skrzyżowań. Teorię ma niby opano-

waną, ale nie umie zastosować jej w praktyce. Instruktorzy kompletnie nie są zainteresowani jego postęпами. A miał ich już sześcioro! Każde zajęcia zaczynają się na placu manewrowym. Kursant ćwiczy pokonywanie łuku, instruktor i jego koledzy popijają w tym czasie kawę. Zapisal się do dużej szkoły oferującej tanie kursy. Osób szkolonych więc nie brakuje. Szczególnie widać to na placu, na którym jednocześnie ćwiczy aż ośmiu kursantów.

## ■ Dumna kursantka

Kolejna bohaterka naszego cyklu również odczuwa stres związany z końcem kursu, ale jeździ coraz pewniej, jej instruktor daje coraz więcej samodzielności w podejmowaniu decyzji na drodze. Błędy, które popełnia, wynikają raczej z roztrągnięcia niż braku wiedzy. Czasami zapomni o kierunkowskazie, ale instruktor zawsze wychwytuje takie błędy. Uczuła, żeby bardziej się skoncentrowała na ostatnich jazdach szkolenia. Wszystkie manewry przećwiczyła już po kilkadziesiąt razy. Miejsca, gdzie odbywają się egzaminy, zna doskonale, wie, jak je prawidłowo przejechać, tak żeby egzaminator nie mógł się o nic przyczepić. Czuje, że jest dobrze przygotowana. Myśli pozytywnie. Egzamin na prawo jazdy też powinien jej pójść dobrze. Przy odro-

binie szczęścia zda go za pierwszym razem. Jej instruktor jest skupiony na pracy, na poszerzaniu jej wiedzy. Kursantka czuje się z tym dobrze. Gdy zaczynała kurs, nie wiedziała kompletnie nic. Teraz jeździ już swobodnie po mieście. Odczuwa z tego powodu dumę!

## ■ Chwilowa niedyspozycja

Kolejna kursantka miała podczas ostatniej jazdy kryzys. Popełniała takie szkolne błędy, że aż jej było głupio przed instruktorem. Jednak on zauważył jej niedyspozycję, spokojnie z nią porozmawiał i zakończyli zajęcia. Umówili się, że odrobią brakującą godzinę na następnym spotkaniu. Bohaterka naszego cyklu była w szoku, że instruktor tak dobrze wykonuje swoje obowiązki. Mógł ją przecież wyrzucić z auta, pojechać po bocznych uliczkach. Tak, żeby był spokojny. Kursantka bardzo taką postawę doceniła. Ba, była mu wdzięczna.

O zaistniałej sytuacji opowiedziała także koleżankom i kolegom z klasy. Wszyscy byli w szoku. Dziewczynę czekały teraz trzy godziny jazdy. Trochę się bała, że będzie zmęczona, ale pomyślała sobie: „chcę być dobrym kierowcą!”.

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

# Strażnicy tracą fotoradary

**W 2014 roku strażnicy miejscy i gminni podjęli ponad 2,5 mln interwencji, z czego ponad 900 tys. było związanych z wykroczeniami rejestrowanymi przez fotoradary! Już niedługo się to zmieni. Prezydent Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy, która od stycznia zakazuje używania przez strażników fotoradarów.**



Zdjęcie: Tomasz Sienicki/Wikimedia Commons

Współczesne straże miejskie zaczęły powstawać w Polsce dwa lata po upadku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Możliwość powołania takich jednostek dawała ustawa o policji z 1990 roku. Można tam m.in. przeczytać: „burmistrzowie i prezydenci miast mogą w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych tworzyć umundurowane straże miejskie”. Zakres zadań, obowiązków i uprawnień określały lokalne władze.

Osobny akt prawny poświęcony strażom powstał dopiero w 1997 roku. Ustawa o strażach gminnych wprowadziła wiele istotnych zmian w ich funkcjonowaniu. Przede wszyst-

kim ujedynoliciła zakresy zadań, uprawnień i obowiązków straży gminnych (miejskich), wprowadziła jednolite umundurowanie, dysfunkcje oraz wzory legitymacji służbowych.

## ■ Czym powinien zajmować się strażnik?

W artykule 11 przywołanej ustawy znajdziemy informację, czym strażnicy miejscy powinni się w szczególności zajmować. Na pierwszym miejscu wymieniona została ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych, na drugim – czuwanie nad porządkiem i kon-

trola ruchu drogowego, na trzecim – kontrola publicznego transportu zbiorowego. Strażnicy miejscy i gminni powinni także współdziałać z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych zagrożeń.

Jednak w ostatnim czasie najczęściej o strażach miejskich i gminnych mówiło się w kontekście wlepiania kierowcom mandatów za szybszą niż dopuszczalna jazdę. Kierujący są namierzani za pomocą stacjonarnych i przenośnych urządzeń rejestrujących, zwanych potocznie fotoradarami. Z danych ze-

branych w zeszłym roku wynika, że 588 istniejących oddziałów straży miejskiej i gminnej w całej Polsce ma aż 357 takich rejestratorów. Do tego trzeba dodać jeszcze sześćdziesiąt urzędzeń rejestrujących przejazd na czerwonym świetle.

### ■ Łatwy zarobek

Okazuje się, że straże miejskie i gminne nie bez kozery są wiązane przez Polaków z obsługą fotoradarów. Potwierdzą to najnowsze dane, jakie opublikowało Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. W 2014 roku strażnicy miejscy przeprowadzili prawie 2,7 mln interwencji. Niecałe 1,8 mln z nich było związanych z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców. W tej układance ważne miejsce zajmują fotoradary. Za pomocą zdjęć wykonanych przez własnie te urządzenia odnotowano ponad 912 tys. wykroczeń związanych z łamaniem przepisów ruchu drogowego. Za pomocą rejestratorów straże miejskie i gminne wystawiły ok. 751 tys. mandatów na ponad 130 mln zł! Warto zwrócić uwagę na jedną rzecz. Suma wszystkich mandatów wystawionych w 2014 roku wyniosła 205 mln zł. Wynika z tego jasno, że na fotoradarach zarabia się zdecydowanie najlepiej. Wiedzą o tym gminy (to właśnie tam przekazywane są pieniądze od narzeczonych kierowców), które wśród dużej części Polaków cieszą się złą sławą. Przykładem może być choćby Biały Bór. Na terenie tej zachodniopomorskiej gminy mamy dwie drogi krajowe (nr 20 i 25) i trzy przenośne fotoradary. W ciągu roku fotografowały nawet 80 tys. kierowców. Rocznie do budżetu gminy wpływało ok. 3 mln zł, czyli blisko 10 proc. wszystkich pieniędzy, którymi dysponuje samorząd. Niewiele mniej zarabia kolejna zachodniopomorska gmina, czyli Suchań. W 2014 roku kwota nałożonych mandatów wyniosła ponad 2 mln zł. Ale to nic w porównaniu z leżącym z województwie pomorskim Człuchowem. Tam łączna suma mandatów wystawionych w zeszłym roku wyniosła aż 4,5 mln zł!

### ■ Gdzie są pieniądze?

Krytycznie o zaangażowaniu straży miejskich i gminnych w obsługę fotoradarów, zwłaszcza przenośnych, wypowiedziała się także Najwyższa Izba Kontroli. W listopadzie 2014 roku przedstawiono raport na temat stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Kontrolerzy NIK stwierdzili w nim, że stawianie fotoradarów w wielu wypadkach nie wynika z troski o bezpieczeństwo, jest podyktowane przede wszystkim chęcią pozyskiwania pieniędzy do gminnej kasy. Okazało się m.in., że strażnicy kon-

trolują, jak tego wymaga prawo, w miejscach uzgodnionych z policją, ale dzieje się tak tylko na początku i na końcu służby. W trakcie wykonywania zadań funkcjonariusze z fotoradarem mobilnym przenoszą się w miejsca nieuzgodnione z policją, za to przynoszące większe wpływy do budżetu gminy.

„Aktywność prewencyjna i represyjna niektórych straży gminnych czy miejskich niemal w całości koncentruje się na obsłudze fotoradarów. Pieniądże z fotoradarów stacjonar-

**W 2014 roku strażnicy miejscy przeprowadzili prawie 2,7 mln interwencji. Niecałe 1,8 mln z nich było związanych z wykroczeniami popełnianymi przez kierowców.**

nych i przenośnych samorządy mają przeznaczać na poprawę infrastruktury i inne działania związane z podnoszeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tymczasem prowadzona w gminach kontrolowana przez NIK ewidencja księgową najczęściej nie pozwalała na wyodrębnienie środków uzyskanych z mandatów nałożonych za wykroczenia ujawnione za pomocą fotoradarów, a tym samym na ocenę, czy zostały one wykorzystane zgodnie z obowiązującymi przepisami” – czytamy w zesłanym raporcie NIK.

### ■ Decyzja zapadła

Jednak dobre czasy dla straży miejskiej i samorządów wkrótce się skończą. Dlaczego? Pod koniec sierpnia prezydent Andrzej Duda złożył podpis pod nowelizacją ustawy Prawo o ruchu drogowym, której celem był zakaz używania fotoradarów (zarówno przenośnych, jak i stacjonarnych) przez straże miejskie i gminne. Od nowego roku obsługą fotoradarów mają zająć się tylko Inspekcja Transportu Drogowego i policja.

Jeszcze przed podjęciem ostatecznej decyzji w sprawie fotoradarów prezydent otrzymał list. Podpisali się pod nim wójtowie, burmistrzowie i komendanci straży miejskich. Razem dziewiętnaście osób. Sygnatariusze wskazywali, że zakaz używania urządzeń rejestrujących przez straże miejskie i gminne będzie skutkował stratą poczucia bezpieczeństwa mieszkańców oraz likwidacją miejsc pracy. Andrzej Duda nie przychylił się jednak do argumentów autorów listu. Tym samym zakaz używania przez straże miejskie i gminne fotoradaru stał się faktem. W związku z taką decyzją coraz więcej samorządów zastanawia się nad całkowitą likwidacją swoich jednostek. Część już nawet taką decyzję podjęła. Przykładem są tu choćby gminy z Wielkopolski: Miłostaw i Lubasz.

Jakub Ziębka

## BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA

# Kierowca pod (wirtualną) kontrolą

**Już ponad jedna trzecia kierowców bez polisy OC jest wykrywana dzięki wirtualnym kontrolom, o których właściciele pojazdów nawet nie wiedzą. Liczba odkrytych w ten sposób nieubezpieczonych wzrosła w ostatnich trzech latach o ponad 50 proc. – wynika z najnowszego raportu Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego o efektywności kontroli komunikacyjnego OC.**



cej przypadków braku OC ujawniają policjanci z województw: lubuskiego, śląskiego, łódzkiego i warmińsko-mazurskiego.

## ■ Kierowcy się tłumaczą

Raport UFG po raz pierwszy pokazuje też, jak bardzo kierowcy są skorzy do zapłaty kary za brak OC. I tak około 40 proc. nieubezpieczonych robi to dobrowolnie, reszta decyduje się na postępowanie egzekucyjne w administracji. W tym ostatnim przypadku odbywa się to w ten sposób, że UFG wystawia tytuł wykonawczy, a ściąganiem kary zajmuje się dalej urząd skarbowy. Dzięki zautomatyzowaniu wielu procesów postępowanie – od identyfikacji braku OC do zapłaty kary – trwa w UFG wyraźnie krócej, niż jeszcze kilka lat temu. W przypadku braku reakcji na wezwanie oraz upomnienie wysłane z funduszu po ok. trzech miesiącach sprawa trafia do urzędu skarbowego.

Dlaczego kierowcy jeżdżą bez OC? Zazwyczaj tłumaczą się nieznajomością przepisów lub brakiem pieniędzy na zakup ubezpieczenia, część ignoruje jednak obowiązek posiadania tej polisy. Z analizy spraw prowadzonych przez UFG wynika, że głównych przyczyn braku polisy jest kilka. Chodzi choćby o moment, gdy polisa poprzedniego właściciela samochodu wygasa. Nowy posiadacz pojazdu jest często przekonany, że ubezpieczenie przedłuży się automatycznie. Tymczasem w wyniku zmiany przepisów komunikacyjne OC zbywcy pojazdu ważne jest tylko do końca okresu, na jaki zostało zawarte, i nie przedłuża się automatycznie. Zdarza się też, że poprzedni właściciele pojazdu wprowadzają nowych w błąd. Dzieje się tak np. przy zakupie pojazdu w komisie. Dochodzi do sytuacji, kiedy polisa – przekazywana osobie kupującej pojazd – została wcześniej wypowiedziana i jest już nieważna.

Nowi właściciele aut nie kupują także OC w dniu pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce, a dopiero np. w dniu odbioru auta od dealera. Zdarza się też, że kierowcy nie płacą wszystkich rat składki ubezpieczenia.

*Jakub Ziębka*

**D**o niedawna brak polisy OC najczęściej był wykrywany przez policję. Działo się to podczas rutynowych kontroli drogowych. Obecnie już tylko 33 proc. przychodów z sankcji za brak ubezpieczenia ma związek z działaniami policji. Natomiast już ponad 45 proc. jest efektem wewnętrznych kontroli UFG. Pozostałe przychody z karania nieubezpieczonych kierowców to konsekwencja informacji m.in. z działań komunikacji.

## ■ Jak to działa?

– Typowanie przez nas nieubezpieczonych jest coraz bardziej efektywne. Już osiem na dziesięć spraw z wewnętrznych kontroli UFG jest trafnych, co oznacza, że właściciel pojazdu faktycznie nie ma OC – mówi Hubert Stoklas, wiceprezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.

W 2014 roku liczba zidentyfikowanych przez fundusz nieubezpieczonych posiadaczy pojazdów przekroczyła 26 tys. osób, co stanowi ponad 35 proc. wykrytych przypadków. W tym roku, jeżeli dotychczasowy trend zostanie utrzymany, Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny może znaleźć nawet ponad 30 tys. nieubezpieczonych.

Na czym polegają te kontrole? Specjalny program przeszukuje bazę polis komunikacyjnych pod kątem zamkniętych lub otwartych przerwy

w ubezpieczeniu. Inny program porównuje dane z bazy Funduszu i Centralnej Ewidencji Pojazdów, następnie sprawdza obowiązek ubezpieczenia pojazdu najpóźniej w dniu jego pierwszej rejestracji w Polsce. Fundusz sprawdza również OC. Dzieje się to w trakcie prowadzonych postępowań, np. likwidacji szkody, kontrolowane jest zarówno sprawca, jak i poszkodowany.

## ■ Policja ciągle sprawdza

– Dzięki działaniom UFG proces kontroli polisy OC ma charakter systemowy, jest coraz bardziej skuteczny i już niebawem nasze wirtualne kontrole będą stanowić główne źródło informacji o nieubezpieczonych posiadaczach pojazdów w Polsce – mówi Elżbieta Wanat-Połeć, prezes funduszu.

Zasługi w wykrywaniu kierowców, którzy nie posiadają obowiązkowej polisy, ma oczywiście także policja. Z danych UFG i Komendy Głównej Policji wynika, że w ubiegłym roku funkcjonariusze wykryli ok. 20 tys. nieubezpieczonych (na ponad 6 mln kontroli drogowych z żądaniem okazania dowodu ubezpieczenia). Większość zgłoszonych przez policję przypadków zostaje wyjaśniona na etapie weryfikacji, gdy okazuje się, że właściciel ma OC, tylko nie posiadał przy sobie potwierdzającego to dokumentu. Najwię-

# Polacy przekonują się do pasów

**Coraz częściej zapinamy pasy bezpieczeństwa – wynika z badania przeprowadzonego na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.**

**B**adanie zostało wykonane przez Instytut Transportu Samochodowego oraz firmę Heller Consult. Wykonano je metodą obserwacji z zewnątrz w 86 punktach pomiarowych, ulokowanych we wszystkich szesnastu województwach.

## ■ Z przodu – dobrze, z tyłu – dużo gorzej

Co możemy się z niego dowiedzieć? Choć w Polsce coraz więcej osób zapina pasy bezpieczeństwa, wskaźnik ich używania w samochodach osobowych jest zróżnicowany. Wyniki badań pokazują, że chętniej pasy bezpieczeństwa stosują kierowcy – 95 proc., oraz pasażerowie siedzący z przodu – 96 proc. Najrzadziej korzystają z nich osoby podróżujące z tyłu pojazdu (76 proc.).

– Kolejne badania potwierdzają, że podejmowane w ostatnich latach działania edukacyjne przyniosą wymierne efekty – mówi Agata Foks, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – Odnotowaliśmy wzrost stosowania pasów bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach pojazdów, co może wskazywać na skuteczność m.in. kampanii informacyjno-promocyjnych prowadzonych w kraju oraz intensyfikacji działań w obszarze nadzoru. Ważne, żeby kontynuować podjęte działania wzorem najlepszych państw europejskich.

## ■ Oporny wschód

Najczęściej używamy pasów bezpieczeństwa na autostradach (97 proc.) i w dużych miastach (96 proc.), najrzadziej na drogach powiatowych (88 proc.) Porównując stosowanie pasów w samochodach osobowych w poszczególnych regionach Polski można zauważyć różnice sięgające nawet 11 punktów procentowych. Najwyższy wskaźnik zanotowano w województwach: pomorskim, śląskim, opolskim i warmińsko-mazurskim (98 proc.). Najniższym wskaźnikiem charakteryzują się województwa: lubelskie (87 proc.), podkarpackie oraz podlaskie (89 proc.). Badanie pokazuje, że najniższy poziom wskaźnika stosowania pasów bezpieczeństwa w samochodach osobowych występuje we wschodnich regionach Polski. Co ciekawe, biorąc pod uwagę wiek użytkowników samochodów osobowych stosujących pasy bezpieczeństwa, największy wzrost zanotowano wśród młodzieży (18 – 24 lata).



## ■ Taksówkarze nie dbają o bezpieczeństwo

Po raz pierwszy spośród samochodów osobowych wyodrębnione zostały dane o taksówkach. Przeprowadzone badanie dotyczyło stopnia stosowania pasów przez kierowców i pasażerów tych pojazdów w miastach wojewódzkich. Wynika z nich, że pasy bezpieczeństwa były stosowane prawie dwukrotnie rzadziej niż ogólnie przez użytkowników pojazdów osobowych. Tylko 49 proc. osób podróżujących taksówkami było zapiętych pasami, w tym: kierowcy (49 proc.), pasażerowie jadący z przodu (71 proc.), klienci siedzący na tylnej kanapie (43 proc.). Co ciekawe, kierowcy jadący z pasażerami stosowali pasy częściej (51 proc.), niż jadąc bez pasażerów – 48 (proc.), mimo że przewożąc pasażera nie mają takiego obowiązku.

Z kolei porównanie stosowania pasów w badanej grupie w samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych od lat wskazuje, że najczęściej stosowane są one przez użytkowników samochodów osobowych (94 proc.), najrzadziej natomiast samochodów ciężarowych (74 proc.).

Jakub Ziębka

Z badań Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (European Transport Safety Council – ETSC) wynika, że gdyby wskaźnik stosowania pasów bezpieczeństwa na wszystkich siedzeniach w samochodzie wynosił 99 proc., ginęłoby aż o 900 osób mniej. W kwietniu 2014 roku ETSC zarekomendowała państwom członkowskim Unii Europejskiej zwiększenie wskaźnika stosowania pasów bezpieczeństwa na przednich i tylnych siedzeniach. Wychodząc naprzeciw tej rekomendacji, wystosowanej przez międzynarodowych ekspertów w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zaplanowała kampanię na rzecz zapinania pasów bezpieczeństwa. Jej początek przewidziany jest na drugą połowę października.



**mgr inż.  
Marcin Kukawka,  
instruktor techniki  
jazdy, rzeczoznawca  
samochodowy**

Zabierając się do pisania artykułu wpadłem w zły nastrój. Dowiedziałem się, że w wypadku drogowym zginął mój znajomy. To uczestnik szkoleń, które prowadziłem dla motocyklistów. Prawdziwy pasjonat, a do tego podróżnik. Rafał był bardzo dobrym motocyklistą. Trudno też mieć zastrzeżenia do jego stylu czy techniki jazdy. A jednak zginął!

Wypadków jest za dużo. Tylko w tym sezonie w Poznaniu i okolicach średnio w każdym tygodniu dochodziło do trzech – czterech wypadków z udziałem kierujących jednośladami (motocyklami i motorowerami). Niezbyt trudno się domyślić, że owe wypadki najtragiczniej kończyły się właśnie dla nich.

### ■ Dlaczego?

Staram się poznać przyczyny takich tragicznych zdarzeń. Nie myślę tutaj o przypadkach opisywanych w notatkach policyjnych. Z reguły sprawdzają się one do takich stwierdzeń, jak „niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego”. Zastanawiam się, dlaczego kierowcy samochodów nie zawsze zauważają motocyklistów. I odwrotnie. Dlaczego kierujący motocyklami nie przewidują zachowania kierujących „puszkami”, unikając potencjalnego zagrożenia. Jestem przekonany, że źródło problemu tkwi w szkoleniu. Zarówno kierujących jednośladami, jak i kierujących samochodami.

### ■ Obserwuj, przewiduj!

To oczywiste, że jednoślądów ciągle będzie przybywało. Zmiany w przepisach doprowadziły do tego, że motorowery i motocykle (szczególnie te o małej pojemności) stały się czymś powszechnym. Producenci i dilerzy prześcigają się w sprzedaży pojazdów w coraz niższych cenach. A to zachęca do ich zakupu i codziennego użytkowania.

Mając na uwadze powyższe, trzeba szybko zmienić nastawienie jednych do drugich (motocyklistów do samochodziarzy i odwrotnie). Ogromna misja do wykonania jest również przed nami – instruktorami. Musimy skoncentrować się na właściwym nauczaniu. Już od początku szkolenia należy wpajać kursantom, że bezpieczeństwo na drodze jest najważniejsze. Z kolei kluczem do bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest umiejętność obserwacji i przewidywania.

### ■ Po co ta agresja?

Jakie są więc najważniejsze zachowania, które powinniśmy wytrenować u przyszłego kierowcy

# Wypadki. Jak im zapobiegać?

**Musimy skoncentrować się na właściwym nauczaniu. Już od początku szkolenia należy wpajać kursantom, że bezpieczeństwo na drodze jest najważniejsze. Z kolei kluczem do bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest umiejętność obserwacji i przewidywania.**



w szkole jazdy? Podzieliłem je na dwie kategorie. Zacznijmy od porad, których powinni udzielać instruktorzy szkolący kursantów na kategorię B i wyżej:

- bacznie obserwuj przestrzeń przed i za pojazdem
- „poszukuj” na drodze innych uczestników ruchu drogowego (pieszych, kierujących jednośladami i innymi samochodami)
- analizuj zachowania innych uczestników ruchu drogowego. W razie stwierdzenia ich nieprzewidywalności, zwiększ chociażby odstęp
- upewnij się o możliwości wykonania każdego manewru i wykonaj go w sposób płynny i spokojny, nie nerwowo i bardzo szybko
- wyzbądź się nieuzasadnionej agresji wobec motocyklistów (nie potrafisz zrozumieć instruktora szkolącego na kategorię B, który uczy kursanta, żeby zajechał w korku drogę motocyklicie, bo „wszyscy jesteśmy równi, więc niech on też stoi w korku”).

### ■ Kalkuluj!

A oto porady, których powinni udzielać instruktorzy kursantom motocyklistom:

- obserwuj przestrzeń przed i za pojazdem
- nieustannie kalkuluje drogę zatrzymania w funkcji rozwijanej prędkości (warto wbijać każdemu do głowy, że 100 km/h to aż 27,7 m/s!)

– próbuj pokazywać się innym uczestnikom ruchu drogowego (wiele razy słyszy się od kierowcy samochodu: „ja tego motocyklisty nie widziałem”. Często okazuje się, że naprawdę tak było, gdyż motocyklista „ukrył się” za jakimś elementem pojazdu lub infrastruktury drogowej)

– koncentruj się na innych, znajdujących się w pobliżu. Przewiduj przejawy agresji wobec motocyklisty ze strony innych kierujących (niestety, życie pokazuje, że jest ich wiele!).

Warto również namówić każdego przyszłego motocyklistę do udziału w treningach, szkoleniach i innych podobnych imprezach na obiektach zamkniętych dla normalnego ruchu drogowego. Takie doświadczenia pozwalają pozyskać wiedzę o zachowaniu motocykla i własnych umiejętnościach. Co najważniejsze, w razie błędu uszkodzony zostanie tylko motocykl, a kierujący nie odniesie obrażeń.

Na koniec chciałbym namówić wszystkich instruktorów do zaprzestania powielania stereotypów dotyczących zarówno motocyklistów, jak i kierujących samochodami. Naszym zadaniem nie jest wrogo nastawiać jednych do drugich, ale wszystkich ostrzegać i edukować przed zagrożeniami, jakie pojawiają się na drodze! Pamiętajcie o tym! ■



# OTWÓRZ SIĘ NA NOWE MOŻLIWOŚCI I ZDOBĄDŹ PERSPEKTYWICZNY, CIEKAWY I DOBRZE PŁATNY ZAWÓD!



## **KURS INSTRUKTORA TECHNIKI JAZDY NA PREFERENCYJNYCH WARUNKACH FINANSOWYCH. DOFINANSOWANIE KURSU 40%!**

Biorąc pod uwagę wchodzące w życie od stycznia 2016 r., posiadanie uprawnień Instruktora Techniki Jazdy jest już dziś gwarantem zdobycia interesującej i prestiżowej a przede wszystkim dobrze płatnej pracy.

**MIEJSCE:** ODTJ Automaster, Kamień Śląski

### **TERMINY KURSÓW:**

#### **Kursy dofinansowane:**

- od 03.10.2015
- od 17.10.2015

#### **Kursy bez dofinansowania**

- od 02.10.2015
- od 24.10.2015

Szczegółowe informacje uzyskacie Państwo pod nr. tel. **883 504 508**  
lub pisząc na adres: **[kazimierz.suszniak@grupaautomaster.pl](mailto:kazimierz.suszniak@grupaautomaster.pl)**



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

**W** ostatnim numerze rubryka poświęcona została głównie okresom próbnym dla osób, które zdadzą egzamin na prawo jazdy w styczniu przyszłego roku. Tym razem przygotowałem coś dla tych, którzy balansują na krawędzi... limitu punktów karnych.

## ■ Co się zmienia?

4 stycznia 2016 roku przestanie obowiązywać art. 130 ustawy o kierujących pojazdami. Przepis ten stanowi podstawę prawną do naliczania kierowcom punktów karnych, czyli tego, co na piratach drogowych robi zdecydowanie większe wrażenie niż konieczność zapłacenia mandatu. Uchylenie tego artykułu nie oznacza oczywiście, że to koniec z punktowym karaniem. To zagadnienie zostało jedynie przeniesione do rozdziału 15 ustawy o kierujących pojazdami. Na podstawie wspomnianego przepisu wydane zostało rozporządzenie zawierające tzw. taryfikator punktów kar-

nych oraz szczegółowe zasady punktowania. Po zmianach na szczeblu ustawowym rozporządzenie będzie musiało zostać zastąpione nowym aktem – wydanym już na podstawie ustawy o kierujących pojazdami. Zmiana rozporządzenia może też oznaczać jakieś korekty stawek punktowych, jednak na razie nie jest dostępny żaden projekt w tym zakresie.

## ■ Kursy reedukacyjne

Przepisy ustawy o kierujących pojazdami nieco inaczej niż dotychczas kształtują konsekwencje gromadzenia punktów karnych. Po pierwszej, nie będzie już możliwości zmniejszenia

gowego. Dzięki uczestnictwu w takim kursie ma się sześć punktów karnych mniej.

Co ważne, nie można z nich skorzystać w ciągu pierwszego roku od wydania prawa jazdy. W przypadku takich kierowców zebranie 20 punktów karnych skończy się cofnięciem uprawnień. Jeśli chodzi o pozostałych kierujących, zgromadzenie 24 punktów powoduje zatrzymaniem prawa jazdy i skierowaniem na egzamin kontrolny. Dopiero negatywny wynik tego egzaminu powoduje cofnięcie prawa jazdy.

Nowe przepisy nie przewidują szkoleń obniżających liczbę punktów, jedynie przymusowe kursy reedukacyjne po zebraniu 24 punk-

tów, a w przypadku kierowców w okresie próbnym – po popełnieniu dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie organizowany przez WORD. Koszt uczestnictwa to 500 zł. Program obejmuje 28 godzin szkolnych (każda trwa 45 minut) i musi być re-

alizowany wyłącznie w dni powszednie, dołącznie cztery.

Przeprowadzenie poszczególnych zajęć kursu będzie potwierdzane każdego dnia w spe-

**4 stycznia 2016 roku przestanie obowiązywać art. 130 ustawy o kierujących pojazdami. Przepis ten stanowi podstawę prawną do naliczania kierowcom punktów karnych, czyli tego, co na piratach drogowych robi zdecydowanie większe wrażenie niż konieczność zapłacenia mandatu.**

liczby zebranych punktów karnych. Obecnie taką możliwość (do wykorzystania raz na sześć miesięcy) dają specjalne szkolenia, organizowane w wojewódzkich ośrodkach ruchu dro-



cyjnym dzienniku. Robi to zarówno osoba prowadząca zajęcia, jak i uczestnik. Już samo uczestnictwo we wszystkich zajęciach kursu pozwoli uzyskać zaświadczenie o jego ukończeniu. Należy je dostarczyć do starostwa w terminie sześciu tygodni od otrzymania skierowania na kurs (liczy się data doręczenia). Nieprzedłożenie zaświadczenia w tym terminie skutkować będzie decyzją o zatrzymaniu prawa jazdy.

Kurs należy odbyć w ciągu miesiąca od doręczenia decyzji o skierowaniu na przeszkolenie. Ponowne zgromadzenie 24 punktów w ciągu pięciu lat od odbycia kursu skutkować będzie całkowitym cofnięciem prawa jazdy. Warto pamiętać, że w przypadku zebrania 24 punktów karnych oprócz skierowania na kurs reedukacyjny starosta wyda również decyzję o skierowaniu na badanie psychologiczne. Nowe regulacje będą miały zastosowanie wobec tych kierowców, którzy wyczerpią limit punktów od 4 stycznia. Dla tych, którzy osiągną limit tuż przed tą datą, przewidziano możliwość stosowania dotychczasowych przepisów.

### ■ Przebieg kursu

W pierwszym dniu kursu omawiane będą przyczyny naruszania przepisów ruchu drogowego. Jednak nie będzie to zwykła pogadanka. W trakcie tych zajęć zgodnie z programem trzeba będzie:

- określić indywidualne przyczyny naruszenia przepisów ruchu drogowego
- ustalić te przyczyny, w szczególności poprzez ćwiczenia polegające na udzielaniu przez osobę szkoloną odpowiedzi na pytania, rozwiązywaniu przez osobę szkoloną testów.

W przypadku ustalenia, że przyczyną naruszeń przepisów ruchu drogowego przez osobę szkoloną był brak wiedzy, prowadzący powinien wyłożyć brakujące informacje.

Drugi dzień kursu to przypomnienie przepisów ruchu drogowego. Szczególna uwaga ma być zwracana na mające istotne znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub których naruszenie jest bezpośrednią przyczyną wypadków drogowych.

Trzeciego dnia realizowane będą dwie części. Pierwsza to już klasyczna pogadanka o wypadkach drogowych. Druga część obejmuje symulacje sytuacji drogowych, w ramach których prowadzone będą ćwiczenia obejmujące:

- analizę niebezpiecznych sytuacji w ruchu drogowym
- ocenę i przewidywanie zagrożeń



- konieczność stosowania odpowiednich zasad ruchu drogowego w różnych sytuacjach drogowych
- konieczność uwzględniania różnych czynników w ruchu drogowym, mających wpływ na podejmowanie decyzji o sposobie reagowania.

**Kierowcy złapani na kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu będą kierowani na kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii.**

Czwartego dnia omawiane będą czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i psychologiczne aspekty kierowania pojazdem oraz uczestnictwa w ruchu drogowym.

### ■ Reedukacja nietrzeźwych

Kierowcy złapani na kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu będą kierowani na kurs re-

edukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. Ten kurs również będzie prowadzony przez WORD za opłatą w wysokości 400 zł. Potrwa on dwa dni, podczas których realizowane będą wykłady w zakresie:

- skutków wypadków drogowych
- wpływu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na funkcje percepcyjne kierującego oraz na podejmowane przez niego decyzje w ruchu drogowym
- psychologicznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym.

W przypadku tych kursów obowiązywać będą takie same terminy, jak szkoleń prowadzonych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. ■

# Koniec epoki

**Widać wyraźnie, że to w małych ośrodkach, szkolących około 100 osób rocznie, osiąga się najlepsze rezultaty. Procent zdających egzamin za pierwszym razem jest znacznie wyższy niż w Super OSK. A może właśnie dlatego nie jesteśmy lubiani przez system?**



■ Wojciech Szemetyła

Uświadomiłem sobie, że nieuchronnie zbliżamy się do zakończenia ośmioletniej kadencji stabilnej i przewidywalnej koalicji rządowej. W tym czasie, m.in. na łamach „Szkoly Jazdy”, można było zapoznać się ze skrajnie odmiennymi poglądami na temat kondycji branży szkoleniowej.

Jak można podsumować ten okres? Nie zawsze oczekiwane sukcesy i korzystne rozwiązania dla ośrodków szkolenia kierowców zbiegają się wyraźnie z reprezentowaną przez kolejnych ministrów i ich dyrektorów linią polityczną rządu, mającego wpisana na swoje sztandary obywatelskość jako hasło nadrzędne.

## ■ Mocni gracze

Zauważyłem, że pomimo intensywnego rozwoju gospodarczego, ciężar i koszty ponoszone przez naszą branżę transformacji są nierównomiernie rozłożone. Warto więc chyba wrócić do początku, przypomnieć, w jakiej sytuacji i z jakiego poziomu rozpoczęliśmy jako jedna z największych organizacji pozarządowych, skupiająca głównie małe, często rodzinne ośrodki. Uczestniczyliśmy w budowie logicznego, nowoczesnego modelu szkolenia, mającego zapewnić równomierny rozwój ekonomiczny wszystkim ośrodkom biorącym udział w szkoleniu kierowców i kandydatów na kierowców. Dzisiaj dla wielu z nas stało się jasne, że wspólnota interesów, a także często i powszechnie głoszona deklaracja, zakładająca wyższy poziom szkolenia, wydzwigniecie kraju z zapaści cywilizacyjnej, spowodowanej tragicznymi statystykami wypadków, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego uniemożliwia osiągnięcie konsensusu w sprawie funkcjonowania małych, ale również dużych OSK.

Żeby zrealizować te zadania, powstała koncepcja stworzenia trzech pionów szkolenia. Chodzi o OSK, Super OSK i ODTJ-y. Została za-



akceptowana i wprowadzona do ustawy o kierujących pojazdami. Miała zapewnić odpowiednio wysoki poziom jakości usług na wszystkich szczeblach szkolenia.

Trzeba podkreślić, że udział w wypracowaniu modelu szkolenia mieli przedstawiciele WORD-ów, skupionych w dwóch stowarzyszeniach: dyrektorów i egzaminatorów. Istotny wpływ na formowanie i budowę filozofii przyszłej ustawy mieli także przedstawiciele Instytutu Transportu Samochodowego. Jego zaplecze intelektualne, tradycja w budowie podstaw bezpieczeństwa ruchu drogowego, kadra naukowo-badawcza, ukierunkowana i wyspecjalizowana w zakresie oceny przyczyn powstawania tragicznych w skutkach wypadków drogowych, jest nie do przecenienia. Warto wspomnieć także o Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, stanowiącej naturalne zaplecze opiniotwórcze dla rządu, Sejmu i Senatu.

## ■ Stracona szansa?

Jak wśród takich potentatów znaleźć miejsce dla Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kie-

rowców? Gołym okiem widać dysproporcję sił, środków oraz wizji w reformowaniu zasad funkcjonowania podstawowej bazy, jaką są ośrodki. Czy taka sytuacja umożliwi jakiekolwiek skuteczne działanie naszej organizacji? Tym bardziej że podstawą funkcjonowania federacji są jej członkowie, którzy pracują społecznie. Czy we współczesnym skomercjalizowanym świecie jest jeszcze miejsce na taki model działalności?

Ustawowy obowiązek konsultowania propozycji zmian z przedstawicielami pozarządowych organizacji społecznych dał jednak szansę naszym przedstawicielom na udział w istotnych naradach, konferencjach na wszystkich poziomach, z Sejmem i Senatem łącznie. Wielokrotnie korzystaliśmy z szansy, żeby tworzyć i przedstawiać opinie dotyczące projektów zmian ustawy. Co spowodowało, że z takim trudem wypracowana ustawa zawierała tyle błędów i rozwiązań nie do zaakceptowania przez dużą część naszego środowiska? W jakim kierunku pójdą dalsze działania rządu? Istotna, a może najważniejsza sprawa: czy w obecnej sytuacji ciągłych zmian w naszym resorcie mamy gotowy scenariusz dalszych działań?

Dla większości czytelników „Skoły Jazdy” zmaganie się ze skutkami wprowadzanych nowelizacji to codzienność. Opinia na temat skutków i ekonomicznych następstw proponowanych rozwiązań zależy od charakteru prowadzonej działalności. Można zauważyć podział środowiska. Nie tylko na dobrych i złych, ale przede wszystkim dużych i małych.

### ■ Miliony wydano, cel zapomniany

Kto na zmianach zyskał, kto stracił? Zaczniemy od wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Jednostki powołane w latach 90. do egzaminowania szybko zorientowały się i przekonały swoich właścicieli, że potrafią być kurami znoszącymi złote jaja. Praktycznie nie ma szkolenia związanego z motoryzacją, którego nie można byłoby odbyć w WORD-zie. Do tego trzeba jeszcze dodać nowości: wynajem placów manewrowych kursantom, warsztaty, szkolenia reedukacyjne, kursy w ramach programu prawo jazdy na próbę, stacje diagnostyczne. Wszystko to wymaga wielomilionowych nakładów na infrastrukturę. Cel, który stawiali przed WORD-ami ich twórcy, został już dawno zapomniany, przychody z egzaminów stanowią w ogólnym bilansie nikiły procent. Doskonale wiemy, jak w takiej sytuacji wyglądają relacje pomiędzy marginalizowanymi kursantami a administracją tych wielkich kombinatów szkoleniowych...

To właśnie głosy kursantów, obywateli, konsumentów, czyli klientów WORD-ów, powszechnie wyrażających protest wobec dyskomfortu spowodowanego uciążliwością związaną z przebiegiem i formą egzaminowania, zmusiły Sejm do wyrażenia zgody na powstanie wielu nowych miejsc, gdzie można przeprowadzić egzamin! Z kolei protesty zdesperowanych instruktorów wymusiły zgodę na używanie samochodu OSK podczas egzaminu. Stanowić to miało antidotum na powszechnie krytykowaną politykę zakupów i wynajmu pojazdów na preferencyjnych warunkach. Wprowadzone rozwiązania admi-

**Super OSK miały spełniać wymagania niezbędne do realizacji dodatkowych szkoleń, których normalne OSK nie miały prawa prowadzić z prostych i prozaicznych przyczyn.**

nistracyjno-organizacyjne i restrykcje finansowe sprawiają, że jeszcze niewielu kursantów może z tego przywileju skorzystać, ale pierwszy krok został zrobiony.

### ■ Uprzywilejowani

Przejdźmy teraz do ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Powołano je do życia w mniej więcej tym samym czasie, co WORD-y. Miały stać się

bazą do szkolenia kierowców pojazdów specjalnych, np. karettek pogotowia, policyjnych, straży ogniowej, wyspecjalizowanych flot, w warunkach ekstremalnych. Jednak sposób funkcjonowania takich przedsiębiorstw poza powszechnym systemem szkolenia kierowców, w oparciu o ustawę o działalności gospodarczej, nie satysfakcjonował ich właścicieli. Potrafili przekonać wszystkich (przedstawiceli ministerstwa, posłów, senatorów), że prowadzone na ich obiektach szkolenia są potrzebne do wyszkolenia kierowców samochodów ciężarowych i autobusów. Dlatego teraz mamy programy obowiązkowych szkoleń w ramach kwalifikacji wstępnych, okresowych, kursy dla wielu grup kierowców, uwzględniające obowiązkowe przeszkolenie na płytach poślizgowych, będących standardowym wyposażeniem ODTJ.

Jak można wytłumaczyć fakt przydzielenia wszystkich dodatkowych szkoleń osobom posiadających prawo jazdy podmiotom, takim jak WORD i ODTJ? Ośrodki szkolenia nie mają takich przywilejów. Nie uwzględniono przecież, że ODTJ-y nie są do tego w żaden sposób przygotowane, ponieważ powołano je w zupełnie innym celu. Jeszcze jedna rzecz. Budowa od podstaw wielohektarowych obiektów, wyposażonych w określone w rozporządzeniu instalacje, to spory wydatek. Chodzi tutaj o kwotę rzędu kilkunastu, ba, nawet kilkudziesięciu milionów złotych.

Wejście w życie nowych przepisów sprawi, że właściciele ODTJ-ów będą mogli odtrąbić koniec wieloletnich zmagania o ten całkowicie nowy, stworzony na ich zamówienie, rynek.

### ■ Po co komu Super OSK?

Jednym z ostatnich pomysłów na ratowanie tragicznego poziomu szkolnictwa samochodowego jest stworzenie tzw. Super OSK. Teza ta zyskała poparcie nie tylko mediów, niestety, nie trafiła na skuteczny i racjonalny opór ze strony naszych przedstawicieli. Super OSK miały spełniać wymagania niezbędne do realizacji dodatkowych szkoleń, których normalne OSK nie miały prawa prowadzić z prostych i prozaicznych przyczyn. Konkurencja i podział rynku na uczciwych i tradycyjnych zasadach, budowa pozytywnego wizerunku swoich przedsiębiorstw, opartych na ciężkiej pracy, najwyraźniej nie interesowała beneficjentów tych rozwiązań. W mniemaniu pomysłodawców, formalna akredytacja kuratorium i uzbrojenie placu manewrowego w nieusuwalne elementy (pachołki i krawężniki) oraz kilka drobnych i mało istotnych dla przebiegu szkolenia zmian miały dawać rękojmię lepszemu poziomowi wyszkolenia kursantów. Nie pomogły tłumaczenia, że skoro zwykle ośrodki mogą w da-

lej bez szkody dla przyszłych kierowców szkolić w tradycyjny sposób, to nie ma powodu, żeby tworzyć nowe i niesprawdzone rozwiązania.

**Wejście w życie nowych przepisów sprawi, że właściciele ODTJ-ów będą mogli odtrąbić koniec wieloletnich zmagania o ten całkowicie nowy, stworzony na ich zamówienie, rynek.**

Być może to właśnie podobne argumenty i chęć wyciszenia opinii publicznej spowodowały częściową zmianę stanowiska rządu. Dlatego dzisiaj istnieje możliwość tworzenia małych Super OSK, obsługujących jedną kategorię prawa jazdy. Tyle że nie ma to ekonomicznego uzasadnienia.

### ■ Bierność

Komu więc ma służyć przeprowadzana od lat reforma systemu szkolenia i egzaminowania? Skutki demografii oraz polityka likwidacji małych i od dawna zakorzenionych rodzinnych przedsiębiorstw jest niestety dobrze znana. Jeżeli nie zostanie ona zatrzymana, to już naprawdę niedługo propozycje rządu, dotyczące m.in. obowiązkowego wyposażenia placu w parkan i sali wykładowej na wyłączność, doprowadzą do likwidacji kilkuset, a może tysięcy OSK. Jak na ironię, ostatnio zniesiono także obowiązek odbywania w całości szkolenia teoretycznego w ośrodku! Dominująca rola Super OSK już dzisiaj sprawdza wielu małych przedsiębiorców do roli ich podwykonawców i akwizytorów. Te z kolei rozszerzają swoją bazę i terytorium, gdzie działają. Podnosi to nie tylko koszty świadczonych usług, ale stwarza też iluzję normalnej działalności.

Ograniczanie w znaczny sposób przepływu pieniędzy dla rodzinnych OSK nie powoduje żadnego protestu. Dlaczego? Czy przyjęty po wielu latach kodeks etyki nie zmusza do zabierania głosu w obronie słabszych i często nie zawsze dobrze traktowanych przedsiębiorców prowadzących OSK? Czy tak powszechny i wręcz dyskryminujący sposób traktowania instruktorów (umowy śmieciowe) nie powinien zwrócić uwagi naszych regionalnych stowarzyszeń i skłonić federację do wyrażenia swojej opinii? Czy możemy nie pamiętać o obowiązkach wynikających z zapisów w naszych statutach?

Widać wyraźnie, że to właśnie w małych ośrodkach, szkolących około 100 osób rocznie, osiąga się najlepsze rezultaty. Procent zdających egzamin za pierwszym razem jest znacznie wyższy niż w Super OSK. A może właśnie dlatego jesteśmy tak nielubiani przez system?

„Gdy więc wszystkie sposoby ratunku upadły, wśród serdecznych przyjaciół psy zająca zjadły”. Myślę, że ten cytat jak ułaj pasuje do obecnej sytuacji w branży związanej ze szkoleniem kierowców ■



Uśmiechnij się



Z internetu



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 22 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Kiedy wrzesień to już jesień”. Nagrodę wysłamy pocztą.

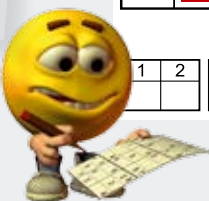
**P**ierwsze trzy osoby, które prześlą na adres [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl) prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestawy upominków ufundowanych przez firmę e-kierowca.

**POZIOMO:**

- 1) niezbędne wyposażenie samochodu. 5) czeka na postoju. 8) jedzie jednośladem. 10) węgierski autobus. 13) notarialny dokument. 15) w parze z nazwiskiem. 16) kara dla kierowcy. 20) ozdoba kolekcji. 21) pełen paliwa. 22) miejsce zesłania Napoleona. 23) półszlachetny minerał. 25) przerabiana w rafinerii. 27) najmniejsza jednostka informacji. 29) źródło metalu. 31) widz, obserwator. 33) załata czytaniem książki. 35) odcisk stopy na śniegu. 36) cumownicza lub holownicza. 37) człowiek śniegu. 38) zbiornik do przewożenia paliwa.

**PIONOWO:**

- 1) samochód zza Odry. 2) krzew iglasty, żywotnik. 3) dzieło Aleksandra Fredry. 4) model Opla. 5) wybitny historyk rzymski. 6) podrzuca jaja do cudzych gniazd. 7) rzuca ze statku. 9) wśród Seatów. 11) polski motorower. 12) płynie przez Bonn. 14) pomieszczenie dla kierowcy. 17) współbrzmienie dźwięków. 18) rosły opryszek. 19) egzaminacyjny zestaw pytań. 24) krzepkość, siła. 26) przeciwstawna formie. 28) borowiec, dodatek stopowy. 30) góry w Ameryce Południowej. 32) ... manewrowy. 34) zięć Mahometa.



**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI  
ISSN 1895-4472

Wydawca: e-kierowca sp. z o.o. sp. komandytowa

Redaktor naczelny: Krzysztof Giżycki  
Z-ca redaktora naczelnego: Jakub Ziębka

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Anita Chudzińska, Marek Rupał, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl)  
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, [www.sklep.e-kierowca.pl](http://www.sklep.e-kierowca.pl)  
Foto: Jakub Ziębka, StioPa/Wikimedia Commons, Artur Andrzej/Wikimedia Commons, Dariusz Piorunkiewicz, materiały Toyoty, NewsPress, Jan Bogacz/PAP, materiały Mazdy, Albin Sieczkowski, materiały Skody, Tomasz Siemicki/Wikimedia Commons, Michał Józefaciuk/Wikimedia Commons

Korekta: Dorota Piechna  
Skład: e-kierowca – studio DTP  
Druk: KaDruk, [www.kadruk.com.pl](http://www.kadruk.com.pl), 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E  
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!  
już dziś

- www.szkola-jazdy.pl
- www.sklep.e-kierowca.pl
- tel.: 91 441 89 62



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

## Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

Aktualne zmiany w przepisach. Ekspertskie porady prawne. Praktyka administracyjna. Wszystko, co najważniejsze w tematyce szkoleń na prawo jazdy, szkoleń kierowców zawodowych i funkcjonowania OSK.

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na [www.szkoła-jazdy.pl](http://www.szkoła-jazdy.pl)  
i pod numerem telefonu 91 441 89 62



# W RAMACH CYKLU SZKOLEŃ AKADEMII SPS, ZAPRASZAMY WŁAŚCICIELI I MENEDŻERÓW ZARZĄDZAJĄCYCH OSK NA PRELEKCJE W SIEDZIBACH WORD

## PROGRAM SPOTKANIA:

1. Efektywne wykorzystanie nowoczesnych metod kształcenia w podnoszeniu konkurencyjności OSK (prelekcja).
2. Zmiany w przepisach od stycznia 2016 i ich wpływ na funkcjonowanie OSK (panel z prawnikiem branżowym).

## HARMONOGRAM SPOTKAŃ:

- 01.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Bielsko Biała**
- 02.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Opole**
- 08.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Suwałki**
- 09.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Białystok**
- 15.10.2015 g. 11.00 - 13.00 WORD **Gorzów Wielkopolski**
- 23.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Rzeszów**
- 29.10.2015 g. 13.00 - 15.00 WORD **Zielona Góra**
- 30.10.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Wałbrzych**
- 06.11.2015 g. 10.00 - 12.00 WORD **Wrocław**

**Szczegóły pod nr telefonu 91 431 43 95**