

nr 4/2016 (124)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## MINISTERSTWO OBLAŁO PIERWSZY EGZAMIN

RESORT INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA NIE ZDAŻYŁ NA CZAS Z PUBLIKACJĄ AŻ CZTERECH ROZPORZĄDZEŃ. W EFEKCIE CZĘŚĆ WOJEWÓDZKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO WSTRZYMAŁA EGZAMINOWANIE, Z KOLEI OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW MIAŁY WĄTPLIWOŚCI CO DO TEGO, CZY MOGĄ W OGÓLE PROWADZIĆ ZAJĘCIA.

str. 11

## JAK EGZAMIN, TO EMOCJE!

KOPANIE W SAMOCHÓD, WYZWISKA, A NAWET CIOSY PIĘŚCIĄ – TAK POTRAFIĄ „PODZIĘKOWAĆ” EGZAMINATOROWI KANDYDACI NA KIEROWCÓW. ALE SĄ TEŻ SPONTANICZNE UŚCISKI, POCAŁUNKI. CZASAMI PRÓBY PRZEKUPSTWA. ZDARZA SIĘ, ŻE EGZAMIN PRZERYWA WYPADEK.



ISSN 1895-4472



[WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL](http://WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL)

NOWOŚĆ

# PRZYGOTUJ WYKŁADY NA SWOJĄ MIARĘ



*moje*  
**VADEMECUM**  
WYKŁADOWCY SPS

**Nowy multimedialny program do prowadzenia wykładów dla kandydatów na kierowców**

- Ponad 1000 nowych slajdów do Twojej dyspozycji.
- Masz możliwość samodzielnego kształtowania przebiegu poszczególnych lekcji.
- Możesz odkładać do schowka najczęściej używane slajdy.
- Masz możliwość rysowania na slajdach oraz szkicowania własnych sytuacji drogowych.

# Duże rozczarowanie



**Krzysztof Giżycki**

Od listopada ubiegłego roku Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa kieruje Andrzej Adamczyk. Jego zastępcą – odpowiedzialnym za transport, więc także za sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców – został Jerzy Szmit. Duża część branżowych przedstawicieli wiązała z tymi panami spore nadzieje. Powód był prosty. Wcześniejsze kierownictwo resortu nie traktowało szkoleniowców zbyt poważnie. Brakowało m.in. prawdziwego dialogu ze stroną społeczną, co skutkowało choćby bardzo burzliwą dyskusją podczas ubiegłorocznego zjazdu delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. To właśnie wtedy oburzeni szkoleniowcy zapowiedzieli ówczesnemu dyrektorowi departamentu transportu drogowego Łukaszowi Twardowskiemu, że rozważają przeprowadzenie ogólnopolskiego protestu.

Ostatecznie do niego nie doszło, branżowcy postanowili poczekać na to, co zrobi nowe kierownictwo resortu. Pierwszym prawdziwym sprawdzianem miała być publikacja kluczowego dla całego środowiska rozporządzenia w sprawie szkolenia. I wszyscy srodze się rozczarowali...

Dlaczego? Powodów jest kilka. W akcie prawnym nie uwzględniono wielu propozycji strony społecznej, a konsultacje rozpoczęły się zaledwie niewiele ponad tydzień przed obowiązującym terminem publikacji dokumentu. To jednak nie wszystko. Finalnie rozporządzenie opublikowano ze sporym opóźnieniem! W praktyce oznaczało to, że przez ponad tydzień nie obowiązywał żaden akt prawny, który w sposób szczegółowy regulowałby działalność szkoleniową.

To duża wpadka resortu, ale niestety nie jedyna. Z kilkogodzinnym poślizgiem opublikowano rozporządzenie w sprawie egzaminowania, dlatego część WORD-ów zdecydowała się na wstrzymanie pracy.

Miejmy nadzieję, że wszystkie błędy zostały już popełnione, a resort wyciągnie z nich odpowiednie wnioski...

*Redaktor naczelny*

## W numerze

Ministerstwo oblało pierwszy egzamin	4	Branża motoryzacyjna jedzie na rezerwie	29
WORD-y wymieniają samochody egzaminacyjne	7	Pozytywny minimalizm	30
Za co nie lubimy się na drogach?	8	Biografia wizjonera	31
Kursant w opałach	9	Polacy powoli przekonują się do elektrycznych aut	32
Jak egzamin, to emocje!	11	Czy okazujesz mu szacunek? Ile jest wart dla ciebie znak?	33
Krosno buduje ODTJ	13	Korek, czyli gigantyczna strata pieniędzy	34
Mistrz drugiego planu	14	Stłuczka z cudzoziemcem	35
Winni	18	Nadchodzi era inteligentnych tachografów	36
Korupcyjne śledztwo się rozrasta	19	Bezpieczna ciężarówka wyjechała już na drogi	37
Problematyczne ronda	20	Krótki poradnik uczestnika zdarzenia drogowego	38
Światło niejedno ma imię	22	Bez wielkich zmian	40
Bogdan Oleksiak nowym dyrektorem transportu drogowego	24	Niemieckie auta popularne wśród złodziei	41
WORD-y otwierają kolejne filie	25	Przegląd legislacyjny	42
Motocyklem na krańcu świata	26	Żenująca wpadka	44
Mistrzowie (nie) ciętej riposty. Humor w służbie marki	28		

## Z ostatniej chwili

### LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

STYCZEŃ 2016

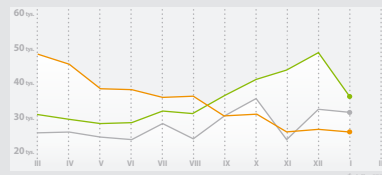
36 226

STYCZEŃ 2015

31 372

STYCZEŃ 2014

26 228



## Nieudany fortel

34-letnia mieszkanka powiatu ostródzkiego została na początku marca poddana kontroli przez olsztyńską drogówkę. Kobieta prowadziła samochód, na którym widniała tablica z napisem „egzamin”, choć nie miała uprawnień do kierowania. Do kontroli doszło rano. Policjanci zatrzymali forda, wyposażonego w oznakowanie typowe dla aut, którymi przeprowadza się egzaminy na prawo jazdy. Za kierownicą samochodu siedziała 34-latką. Jednak, wbrew pozorom, nie była w trakcie egzaminu.

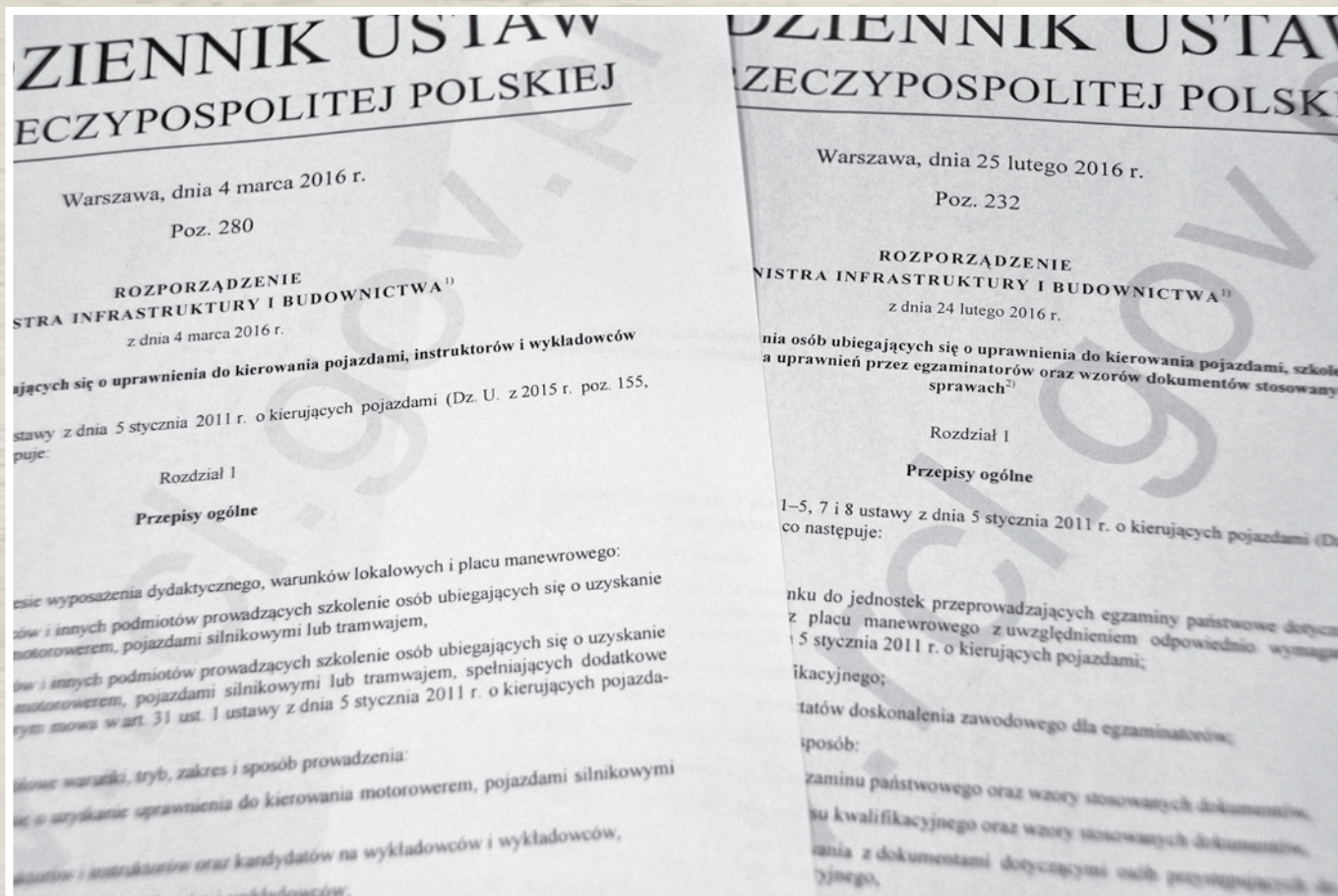
Nie jest to jedyne przewinienie kobiety. Jak się okazało, mieszkanka powiatu ostródzkiego od 2008 roku miała sądowy zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych, który obowiązuje ją do sierpnia 2016 roku. Mimo to już dwa razy w ostatnim czasie jeździła po ulicach Olsztyna. Wcześniej prowadziła mercedesa. Za złamanie sądowego zakazu grozi jej kara trzech lat pozbawienia wolności.

## Włosi zaostwiają prawo

Włoski parlament uchwalił na początku marca ustawę, która wprowadza do kodeksu karnego przestępstwo zabójstwa drogowego – poinformowała Polska Agencja Prasowa.

Ustawa wprowadza kary od ośmiu do dwunastu lat więzienia dla kierowców, którzy spowodowali wypadek ze skutkiem śmiertelnym pod wpływem alkoholu (co najmniej 1,5 promila) bądź narkotyków albo przekroczyli dozwoloną prędkość o co najmniej 50 kilometrów na godzinę. Gdy zginie więcej niż jedna osoba, kara ta wzrasta do osiemnastu lat. Kierowcom ciężarówek i autobusów najwyższe kary za zabójstwo drogowe grożą także wtedy, gdy będą mieć 0,8 promila alkoholu we krwi.

red



# Ministerstwo oblało pierwszy egzamin

**Resort infrastruktury i budownictwa nie zdążył na czas z publikacją aż czterech rozporządzeń. W efekcie część wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wstrzymała egzaminowanie, z kolei ośrodki szkolenia kierowców miały wątpliwości co do tego, czy mogą w ogóle prowadzić zajęcia.**

Jedno z rozporządzeń, które nie weszło na czas w życie, dotyczyło egzaminowania przyszłych kierowców. Poprzednia wersja aktu prawnego wygasła 24 lutego. Jeszcze w nocy i wczesnym rankiem 25 lutego pracownicy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z dużą nerwowością obserwowali stronę Rządowego Centrum Legislacji. Mieli nadzieję, że zanim rozpoczną pracę ten niezwykle ważny dla nich akt prawny w końcu się ukaże. Nic takiego jednak się nie stało.

## ■ Czas decyzji

Dlatego ok. godz. 8 dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego musieli podjąć ważną decyzję: pracować normalnie albo wstrzymać egzaminowanie kierowców. I nie byli w tej decyzji jednomyślni. Część z nich stanęła na stanowisku, że skoro nie ma podstaw prawnych do egzaminowania, to nie będzie tego robić. Chodziło m.in. o wszystkie WORD-y położone

w województwie mazowieckim, ale także z Częstochowy, Bydgoszczy czy Włocławka.

– Na dzisiaj (25 lutego – przyp. red.) zaplanowanych mieliśmy ok. 200 egzaminów w trzech miejscach: Radomiu, Zwoleń i Koźmierzach – mówił „Szkole Jazdy” Zbigniew Mazurkiewicz, zastępca dyrektora WORD-u w Radomiu. – Do końca czekaliśmy na publikację rozporządzenia, ale się nie doczekaliśmy. Ludziom, którzy byli dzisiaj umówieni na egzamin, będzie-

my musieli prawdopodobnie zaproponować inny termin.

Inaczej do sprawy podeszły WORD-y m.in. w Zielonej Górze i Opolu.

– Rzeczywiście, rozporządzenie nie doczekało się jeszcze publikacji, ale mamy zapewnienie, że lada chwila się ukaże – mówił Edward Kinder, szef opolskiego ośrodka. – W trosce o dobro klientów zdecydowaliśmy się egzaminować.

– Jesteśmy instytucją, która służy ludziom, dlatego o przestoju nie może być mowy – dodawał Rafał Gajewski, dyrektor zielonogórskiego WORD-u.

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które zdecydowały się normalnie egzaminować, podkreślały, że nowe rozporządzenie ma zawierać jedynie kosmetyczne zmiany.

### ■ Ministerstwo wyjaśnia

Temat braku publikacji rozporządzenia o egzaminowaniu został podjęty przez media ogólnopolskie, które od rana zwracały się do resortu infrastruktury i budownictwa z prośbą o wyjaśnienie tej sprawy. Jeszcze przed południem rzeczniczka prasowa ministerstwa Elżbieta Kisil wysłała specjalny komunikat.

– Przepisy ustawy o kierujących pojazdami szczegółowo regulują to, w jaki sposób i na jakich zasadach powinny być przeprowadzane egzaminy na prawo jazdy, dlatego WORD-y powinny przeprowadzać je nadal, zgodnie z przyjętym harmonogramem i na dotychczasowych zasadach. Sposób przeprowadzania i oceny egzaminu, określone w nowych przepisach, zostały doprecyzowane w sposób niemający wpływu na zakres egzaminu. W związku z tym wszystkie egzaminy przeprowadzone do czasu opublikowania nowych rozporządzeń są ważne – twierdziła Kisil.

Przy okazji tłumaczyła, że przyczyną opóźnienia w wydaniu rozporządzenia była konieczność dwukrotnego dostosowania projektów do zmian wprowadzających system CEPIK 2.0, a następnie do zmian przesuwających wejście w życie przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. na przełomie 2015 i 2016 roku.

– Konieczne było przeprowadzenie po raz kolejny wymaganych uzgodnień międzyresortowych. Dodatkowo rozporządzenia wymagały uzyskania kontrasygnaty MSWiA i MON. MliB przeprosza kandydatów na kierowców za powstałe niedogodności i zwraca się do dyrektorów WORD-ów o to, aby przeprowadzały egzaminy na dotychczasowych zasadach, mając na względzie interes osób przystępujących do egzaminu na prawo jazdy – zakończyła Kisil.

Tłumaczenia resortu skomentował były wiceminister infrastruktury i rozwoju Paweł Olszewski (PO). Obecnie rządzącym zarzucił nieudolność, kompletny brak profesjonalizmu oraz to,

że zwolnili całe kierownictwo departamentu, który w resorcie był odpowiedzialny za WORD-y.

### ■ Natychmiastowe wznowienie

Pół godziny po oświadczeniu Kisil rozporządzenie w sprawie egzaminowania zostało ogłoszone w Dzienniku Ustaw. Jak wobec takiej sytuacji zachowały się WORD-y, które wcześniej przerywały egzaminowanie? Różnie.

– Jak tylko rozporządzenie ukazało się w Dzienniku Ustaw, wznowiliśmy egzaminowanie kandydatów na kierowców – mówił Grzegorz Matuszewski, egzaminator nadzorujący WORD-u we Włocławku. – Ostateczny kształt rozporządzenia był nam znany, więc nie było z tym problemu.

Osoby, które były umówione w WORD-zie na egzamin przed godz. 10, zostały przeegzaminowane kilka dni później.

Podobnie postąpił ośrodek w Bydgoszczy. Z tą różnicą, że wszystkie osoby, które były zapisane na egzamin 25 lutego, zdawały go w tym samym dniu, tylko w późniejszych godzinach.

### ■ Dzień bez egzaminowania

Inaczej do tematu podeszły WORD-y z województwa mazowieckiego. Ich strategię działania tłumaczyła rzeczniczka prasowa tamtejszego urzędu marszałkowskiego Marta Milewska.

– Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na terenie Mazowsza nie mają możliwości prawnej przeprowadzenia dziś – w dniu opublikowania dokumentu (25 lutego – przyp. red.) – egzaminów na prawo jazdy żadnej kategorii – mówiła Milewska. – Urząd marszałkowski zwrócił się do mazowieckich WORD-ów z prośbą o jak najszybsze przystąpienie do egzaminowania po wnikliwym zapoznaniu się egzaminatorów z nowymi przepisami. Zostały one również poproszone o zgłaszanie do urzędu wszelkich wątpliwości interpretacyjnych dotyczących nowych przepisów w celu jak najszybszego ich wyjaśnienia. Analiza nowego dokumentu jest procesem niezbędnym w zapewnieniu ujednoczonych standardów egzaminacyjnych w województwie. Przeprowadzanie egzaminów bez gruntownego zapoznania się z nowymi przepisami przez egzaminatorów mogłoby skutkować szeregiem nieprawidłowości formalnych w przebiegu egzaminów i narazić osoby zdające na niepotrzebne problemy.

Dzień później mazowieckie WORD-y wróciły już do normalnej pracy. Obrona przez nie strategia wyklucza jakiegokolwiek próby zaskarżenia wyniku egzaminu, co w przypadku ośrodków, które egzaminowały bez żadnej przerwy, już nie jest takie pewne. Co się może zdarzyć? Otóż kandydat na kierowcę może odwołać się od negatywnego wyniku egzaminu, który był prowadzony w momencie, gdy nie obowiązywało żadne rozporządzenie. Na jakiej podsta-

wie? Brakowało wtedy szczegółowych zasad przeprowadzania egzaminu. Znajdują się one w rozporządzeniu. Bo w ustawie o kierujących pojazdami nie ma choćby opisu poszczególnych zadań, jakie na egzaminie praktycznym musi wykonać kandydat na kierowcę, czy reguły jego oceniania.

Także 25 lutego, przed południem, opublikowane zostało rozporządzenie w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Bez tego aktu prawnego nie mogły przez kilka godzin bez klóceń pracować starostwa powiatowe.

### ■ Co ze szkoleniem?

Opóźnienie w publikacji rozporządzenia dotyczącego egzaminowania to tylko jedna z wpadek Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Także 25 lutego miały zostać ogłoszone dwa kolejne akty prawne, tym razem dotyczące szkolenia oraz w sprawie nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców. Nic takiego się nie stało. Szkoleniowcy zadawali sobie więc pytanie, czy mogą w ogóle prowadzić szkolenie kandydatów na kierowców. Resort twierdził, że tak. 26 lutego opublikowano w tej sprawie oświadczenie.

„Podstawą prawną szkolenia dla kandydatów na kierowców są bezpośrednio przepisy ustawy o kierujących pojazdami. Wskazują one zakres, także tematyczny, i sposób prowadzenia szkolenia dla kandydatów na kierowców. Określają także, kto może prowadzić szkolenia oraz gdzie takie szkolenia mogą być prowadzone. Rolą przepisów rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, nad którym kończą się prace, jest jedynie doprecyzowanie programu szkolenia, w tym zajęć teoretycznych i praktycznych, a także procedur postępowania OSK w trakcie szkolenia. W obecnej sytuacji wszystkie rozpoczęte szkolenia mogą być kontynuowane, a nowe mogą być rozpoczynane. Mając na względzie przepisy ustawowe, nie ma podstawy do twierdzenia, że ważność rozpoczętych czy prowadzonych teraz szkoleń może być zakwestionowana. Procedura wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, a w szczególności uzupełniania i wydawania profilu kandydata na kierowcę (który stanowi elektroniczny wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia), jest opisana i wdrożona przez przepisy rozporządzenia w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. Z tych przepisów wynika jednoznacznie, gdzie powinien być wpisany wynik szkolenia przeprowadzonego w ośrodku szkolenia kierowców. Nie może być zatem mowy o braku podstawy do wystawienia zaświadczenia o ukończeniu szkolenia (...). Opóźnienie wejścia w życie tego rozporządzenia nie ma wpływu na możliwość prowadzenia szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców” – moż-



Większość wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego pracowała 25 lutego normalnie, mimo kilkugodzinnego opóźnienia w publikacji rozporządzenia w sprawie egzaminowania.

na było przeczytać w oświadczeniu rzeczniczki ministerstwa Elżbiety Kisil.

### ■ Starostwa i ośrodki w kłopotcie

Jednak tłumaczenia resortu nie wydały się wszystkim przekonujące. Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych, autor rubryki „Przegląd Legislacyjny” w miesięczniku „Szkoła Jazdy”, napisał na przykład: „Trudno oprzeć się wrażeniu, że stanowisko resortu stanowi jedynie desperackie zaklinanie rzeczywistości i pozostaje w całkowitym oderwaniu od realiów prawnych”. Dlaczego? Choćby dlatego, że w art. 32 ustawy o kierujących pojazdami możemy przeczytać, iż „minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz ministrem obrony narodowej określi, w drodze rozporządzenia” m.in. „szczegółowe wymagania w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych i placu manewrowego czy szczegółowy program oraz szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia szkolenia”.

Wątpliwości miały także niektóre starostwa powiatowe (to one sprawują nadzór nad auto-szkolami). W czasie, gdy nie obowiązywało żadne rozporządzenie w sprawie szkolenia oraz nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców, np. w Częstochowie OSK wstrzymały rejestrację nowych kandydatów na kierowców, a urząd miasta wstrzymało rejestrację nowych szkół jazdy.

Z kolei część zapytanych przez nas urzędników stała na stanowisku, że trzeba postępować

wedle starego rozporządzenia. Innymi słowy, nie będą robić ośrodkom szkolenia kierowców problemów z rejestracją nowych kursów lub kończeniem starych.

– Nie chodzi przecież o to, żeby karać ośrodki za błędy ministerstwa – mówił nam jeden z naczelników wydziału komunikacji na Śląsku.

Wszyscy urzędnicy byli jednak zgodni: postępowanie urzędników ministerialnych woła o pomstę do nieba.

– To już nie pierwsza taka sytuacja, kiedy przepisy konstruuje się ad hoc lub gdy wchodzą później niż powinny – komentował Marian Bącal, kierownik wydziału komunikacji Starostwa Powiatowego w Kraśniku. – W pewnym sensie jesteśmy na to psychicznie przygotowani. Wcale to jednak nie znaczy, że sytuację możemy uznać za normalną.

### ■ Prawnicy mają wątpliwości

W końcu rozporządzenie w sprawie szkolenia ukazało się, ale dopiero 4 marca po południu. Znalazł się tam następujący zapis: „Szkolenia rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia kontynuują się na dotychczasowych zasadach. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane na podstawie dotychczasowych przepisów uznaje się za spełniające wymagania niniejszego rozporządzenia”. Jeszcze przed publikacją aktu prawnego wątpliwości co do jego treści mieli prawnicy z Rządowego Centrum Legislacji. Napisał oni: „Należy zauważyć, że ponieważ przepisy dotychczasowe w przedmiotowym zakresie utraciły moc

z dniem 25 lutego 2016 roku, w chwili obecnej powstała luka w prawie w zakresie objętym projektowanym rozporządzeniem i de facto nie ma w systemie prawa przepisów dotychczasowych, o których mowa w projektowanym projekcie. Zaproponowane przez projektodawców rozwiązanie należy uznać za korzystne dla podmiotów uczestniczących w szkoleniach wszczętych i niezakończonych, jednak budzi ono wątpliwości o charakterze prawnym”. Zwrócili także uwagę, że „odpowiedzialność za jego wydanie spoczywa na ministrach właściwych do wydania projektowanego aktu”.

### ■ Co dalej?

Dużo osób zastanawia się teraz, czy ośrodki szkolenia kierowców, które w okresie, gdy nie obowiązywały jakiegokolwiek rozporządzenia, normalnie prowadziły zajęcia, nie będą za to pociągnięte do odpowiedzialności. Pięćdziesiątka jest po stronie starostw powiatowych, nadzorujących i kontrolujących autoszkoły. Jednak z rozmów z przedstawicielami tych urzędów wynika, że większość z nich nie zdecyduje się na karanie ośrodków. Ale jak się rozwinie ta sytuacja, zobaczymy.

Ostatnie z brakujących rozporządzeń, czyli w sprawie numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców, zostało opublikowane ponad dwa tygodnie po czasie...

*Jakub Ziębka*

Szczegółowa analiza rozporządzeń znajduje się w rubryce „Przegląd legislacyjny”.

# WORD-y wymieniają samochody egzaminacyjne

**Ustawa o zamówieniach publicznych każe podpisywać umowy po przetargach na cztery lata. Oznacza to, że po tym okresie trzeba ogłosić nowy. Wiele WORD-ów stanęło właśnie przed zadaniem wymiany samochodów egzaminacyjnych. Jakimi autami będą zdawać kandydaci na kierowców?**

Procedury ogłaszania przetargów rozpoczęły się w połowie zeszłego roku. Wtedy samochody zaczął wymieniać m.in. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Toruniu. Od 29 lutego wyeksploatowane suzuki swift zastąpiły toyoty yaris. Teraz kandydaci na kierowców zdają już egzaminy nowymi yarisami.

## ■ Sześć przetargów unieważnionych

Jednak wybrać nowe samochody nie było łatwo. WORD ogłosił sześć przetargów, ale nie było chętnych.

– Osobiście zapraszałem dilerów z naszego regionu, ale, co zaskakujące, nikt się nie zgłaszał – mówi Ryszard Nagórski, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu drogowego w Toruniu. – W ostatnim przetargu ofertę złożyła Toyota. Samochody spełniały nasze oczekiwania, więc podpisaliśmy umowę.

WORD wynajął siedemnaście samochodów. Osiem z nich jeździ po Toruniu, osiem po Grudziądzu. Jeden jest rezerwowany.

Koszt wynajmu auta to ok. 800 zł miesięcznie. Transakcja jest wiązana – oznacza to, że toruńskie i grudziądzkie szkoły jazdy również dostają samochody – z atrakcyjną zniżką 12 proc.

WORD postanowił wyjść naprzeciw kandydatom na kierowców. Każdy, kto miał zarezerwowany egzamin na koniec lutego, mógł wcześniej bezpłatnie odbyć jazdę próbną na placu manewrowym należącym do ośrodka egzaminacyjnego. Teraz kandydaci przed egzaminami mogą odbyć krótką jazdę poza egzaminem, czyli przejechać od budynku WORD-u do placu manewrowego.

– Chodzi o to, by wyczuć samochód, a przede wszystkim sprzęgło – wyjaśnia Nagórski. – Przecież nie chcemy kierowcom utrudniać zdobycia uprawnień.

Również Toyota wygrała przetarg na najem samochodów przez WORD w Wałbrzychu. Przetarg został ogłoszony w lipcu zeszłego roku. Tam również trzeba go było powtórzyć, bo do pierwszego nikt się nie zgłosił. Drugi został rozstrzygnięty.

Wałbrzych wynajął dziesięć toyot yaris, które zastąpiły używane od blisko dziesięć lat fiaty panda. Samochody są nowe, wszystkie ze-



szły z taśmy produkcyjnej w 2015 roku. Wartość zamówienia to 275,5 tys. zł. Umowa została podpisana na cztery lata.

„Zdawałem pandę dwa razy, teraz zdaję drugi raz toyotą – pisze na wałbrzyskim forum jeden z internautów, podpisujący się Rafał D. – Nie ma porównania. Te pandy były totalnie dobite. Wziąłem kilka lekcji toyoty i jest naprawdę w porządku”.

## ■ W oczekiwaniu na przetargi i wyniki

Na etapie wybierania nowych samochodów egzaminacyjnych jest teraz Łódź. Przetarg został ogłoszony, otwarcie ofert ma się odbyć 25 marca, czyli po zamknięciu tego numeru „Szkoly Jazdy”.

Ze specyfikacji przetargu dowiadujemy się, że łódzki ośrodek szuka około dwudziestu samochodów osobowych na wynajem, bez limitu kilometrów. Na razie WORD nie informuje, ile ofert już wpłynęło.

Do wymiany samochodów szykuje się też Bydgoszcz, która zaopatruje w auta także oddział w Inowrocławiu. Przetarg zostanie ogłoszony prawdopodobnie w kwietniu.

Przez ostatnich osiem lat kandydaci na kierowców w Bydgoszczy i Inowrocławiu zdawali egzaminy nissanami micra.

– Obecny tabor jest wykorzystywany od 2010 roku i jest już wyeksploatowany – informuje To-

masz Szoach, zastępca dyrektora WORD-u w Bydgoszczy.

## ■ W Białej Podlaskiej nowe auta. Ale bez zmiany diler

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Białej Podlaskiej już rozstrzygnął przetarg i podpisał umowę z dilerem. Jednak, w odróżnieniu od większości WORD-ów, tu dostawca samochodów się nie zmienia. Przez ostatnie cztery lata egzaminy zdawano suzuki swift i tak będzie dalej. Zmieniają się tylko warunki umowy.

– Ogłosiliśmy jeden przetarg na najem pojazdów, ale nikt się nie zgłosił – mówi Krzysztof Tymoszek, dyrektor WORD-u w Białej Podlaskiej. – Potem ogłosiliśmy dwa kolejne, już na kupno. Również nie było chętnych. Dopiero w kolejnym przetargu udało się wyłonić partnera. Podpisaliśmy już umowę na kupno siedmiu suzuki swift, diler ma je dostarczyć do 20 kwietnia. Wtedy już kandydaci na kierowców wsiądą do nowych aut.

Cena za samochody jest ceną rynkową ze standardowym upustem.

Dla szkół jazdy w Białej Podlaskiej oznacza to, że nie muszą wymieniać taboru, ponieważ do tej pory także szkoliły kandydatów na kierowców w swiftach.

Anna Łukaszuk

# Za co nie lubimy się na drogach?

**Elki to zawalidrog, a instruktorzy za słabo pilnują kursantów – twierdzą doświadczeni kierowcy. Im zarzuca się za to brak wyrozumiałości, agresję i popisy na jezdni.**



jak i same egzaminy nie stanowią dużego problemu. Z pewnym niepokojem obserwowałem natomiast kolumnę samochodów z kursantami podążającą za egzaminem. Być może to dobry sposób na przetestowanie potencjalnej trasy egzaminacyjnej, jednak zarówno osoba egzaminowana, jak i inni uczestnicy ruchu mogą nie być tym zachwyceni.

Sytuację z drugiej strony najlepiej obserwują instruktorzy jazdy, którzy mają mnóstwo uwag względem doświadczonych kierowców. Główny to nadmierna nerwowość, pośpiech i chęć pokazania, kto rządzi na drodze.

– Najczęściej z nieprzyjawnymi gestami czy atakami słownymi spotykam się w momentach, kiedy kursantowi gaśnie silnik na skrzyżowaniu, przepuszcza pieszego na światłach albo za wolno, zdaniem innych kierowców, przejeżdża przez światła – mówi Anna Lewicka, która jest zawodowym kierowcą.

## ■ Klaksony, wulgarne gesty, wyzwiska

„Normalne” w takiej sytuacji zachowanie to nerwowe klaksony z tyłu czy ostentacyjne wymijanie z piskiem opon. Przy okazji doświadczeni kierowcy lubią sobie też pomachać rękoma, postukać się w czoło, posłać elce kilka niecenzuralnych słów.

– Pół biedy, jeśli ta agresja przejawia się tylko w słowach i gestach – dodaje Anna Weronika Stortz-Skręty ze Szkoły Jazdy Crazy-Driver. – Wtedy każdy inteligentny człowiek wie, że najlepiej taką agresywną i niekulturalną osobę po prostu zignorować. Gorzej, jeśli ta złość wpływa na jego dalszą jazdę. Niestety, bardzo często tacy wkurzeni kierowcy odreagowują po chwili na jezdni, wykonując bardzo niebezpieczne manewry, zajeżdżając drogę kursantom czy próbując wymusić pierwszeństwo.

Również Marian Komarczyk, właściciel Szkoły Jazdy MaKo z Olsztyna, nie szczędzi gorzkich słów innym kierowcom.

– To wręcz absurdalne, bo przecież każdy z nich był kiedyś kursantem, potem początkującym kierowcą, a dziś zachowuje się jakby o tym zapomniał i wydaje mu się, że urodził się za kierownicą, choć jego umiejętności na drodze często wcale nie są powalające – mówi instruktor jazdy. – Klaksony są na porządku dziennym, także wulgarne gesty czy głośne uwagi, wyzwiska.

*Anna Łukaszuk*

Niedawno stałam na jednym z ruchliwych skrzyżowań w Szczecinie, pierwszy w kolejce – samochód nauki jazdy – wspomina Anna Michalak, która sama prawo jazdy ma od zaledwie dwóch lat. – Światło się zmieniło, kursant chciał gwałtownie ruszyć i auto oczywiście zgasało. Jego próby zapalenia silnika trwały tak długo, że światła dwukrotnie się zmieniły. Wcale mnie to nie zdziwiło. Szokiem było dla mnie natomiast zachowanie innych kierowców z kolejki, którzy po sekundzie zaczęli trąbić, przy drugich światłach próbowali wyminąć nieszczęśnika, zmieniali pasy, żeby tylko przejechać, a niektórzy, kiedy go mijali, nawet wygrażali elce pięściami! Sama podczas kursu z niczym takim się nie spotkałam i byłam zszokowana, że kursanci mogą wzbudzać taką złość u pozostałych kierowców.

## ■ Elka to koszmar kierowcy...

Taka eskalacja negatywnych emocji to może nie codzienność na naszych ulicach, ale dla nikogo nie jest tajemnicą, że spotkanie z elką w najlepszym wypadku kwitowane jest westchnieniem. Najczęściej chodzi oczywiście o prędkość.

– Mieszkam w okolicy tzw. trasy egzaminacyjnej, która tradycyjnie oblegana jest zarówno przez elki, jak i wozy egzaminacyjne – mówi pani Natalia. – Oczywiście nie mam pretensji do osób, które się dopiero uczą, ale przyznam,

że w godzinach szczytu to duży problem, jest więcej utrudnień i trzeba być bardziej uważnym.

– Szybkość jazdy to jedno, ale często dochodzi do tego brak zdecydowania – dodaje pan Jakub. – Ja się generalnie z powodu tych sytuacji nie denerwuję, ale czasem się im przyglądam i rozumiem, że kierowcy mogą się złościć, kiedy nie są w stanie przewidzieć, jak zachowa się auto przed nimi, bo na przykład włącza prawy kierunkowskaz, zjeżdża na lewy pas, potem gwałtownie wraca na prawy... Ja sam na pewno oczekiwałbym większej czujności od instruktorów. Niestety, często można zobaczyć, jak kursant się miota, a obok instruktor zajęty jest rozmową telefoniczną.

## ■ ...ale nie każdego!

Są i tacy, którym elki nie przeszkadzają.

– Muszę przyznać, może przewrotnie, że kibicuję elkom – mówi Bartosz Rajewski z Poznania. – Doskonale pamiętam, jak duży stres związany jest z kursem oraz egzaminem. Gdy widzę auto egzaminacyjne, staram się przejechać możliwie asekuracyjnie, tak żeby dodatkowo nie stresować kursanta. W Poznaniu szkoły nauki jazdy opanowały pewien obszar miasta w okolicy ośrodka egzaminacyjnego, gdzie rzeczywiście kursanci pojawiają się bardzo często. Mam jednak wrażenie, że przepustowość tych ulic jest na tyle duża, że zarówno nauka jazdy,





# Kursant w opałach

**Fundacja S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy odkryła, że duża część szkół jazdy nie rejestruje prowadzonych przez siebie szkoleń uzupełniających. Skutki takich praktyk mogą uderzyć po kieszeni kursantów, którzy spowodują wypadek. W takim wypadku zakład ubezpieczeń może się od nich domagać zwrotu wypłaconego poszkodowanemu świadczenia. Sprawą zainteresował się rzecznik praw obywatelskich Adam Bodnar.**

**D**ane o częstym braku rejestrowania szkoleń uzupełniających (odbywających się po zakończeniu 30-godzinnego szkolenia podstawowego) pochodzą z raportu „Stan bezpieczeństwa prawnego i ubezpieczeniowego kandydatów na kierowców w kontekście odpowiedzialności finansowej za skutki wydarzeń drogowych”, sporządzonego przez szczecińską fundację S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy. W jaki sposób zdobyto takie informacje? Najpierw od 186 starostw powiatowych zebrano dane o szkoleniach przeprowadzonych przez podlegające im szkoły jazdy. Okazało się, że 2877 ośrodków przeprowadziło w 2014 roku szkolenia podstawowe dla ponad 198,5 tys. osób. Co ciekawe, fakt realizacji choćby jednej godziny szkolenia uzupełniającego zadeklarowały jedy-

nie 672 autoszkoły (23,6 proc. wszystkich wziętych pod lupę). Łączna liczba szkoleń uzupełniających, jakie zadeklarowano w sprawozdaniach OSK, wyniosła ok. 93 tys. Oznacza to, że według przedsiębiorców tylko 4,69 proc. kursantów zdecydowało się zakupić takie szkolenie.

## ■ Szkołą czy nie szkołą?

Wobec nieprawdopodobnie małej w porównaniu do podstawowych liczby szkoleń uzupełniających fundacja podjęła decyzję o przeprowadzeniu badania kontrolnego. Przygotowana została krótka ankieta, którą następnie opublikowano za pośrednictwem portalu społecznościowego. Co się okazało? Aż 338 osób z 504 przepytanych zdecydowało się na zakup szko-

lenia uzupełniającego (67 proc. respondentów). Różnica między liczbą zgłoszonych przez przedsiębiorców szkoleń a ilością zadeklarowanych przez obywateli nabytych szkoleń wyniosła zatem aż 63 proc.

„Istotny dla badania był fakt, iż w informacji przekazywanej starostom przez OSK wskazywana była liczba szkoleń uzupełniających interpretowana jako 1 szkolenie = 1 osoba. Przedsiębiorcy nie byli zobowiązani do wskazania liczby godzin jazdy w każdym ze szkoleń. W badaniu opinii publicznej dokonano jednak ustalenia liczby godzin szkolenia respondentów, którzy wskazali, iż nabywali średnio 4,54 h szkolenia. Można zatem pokusić się o tezę, iż 4,69 proc. zgłoszonych przez OSK szkoleń uzupełniających można podzielić na 4,5 – biorąc pod

uwagę, iż ryzyko, jakie ponosi kursant prowadząc pojazd podczas nieewidencjonowanego szkolenia, trwa podczas każdej z godzin tego szkolenia” – czytamy w raporcie fundacji S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy.

### ■ Dowody zakupu szkolenia

Jakie konsekwencje mogą spotkać kursanta, któremu ośrodek szkolenia kierowców nie rejestruje prowadzonego szkolenia uzupełniającego? Bardzo poważne. Żeby jednak je zrozumieć, należy przypomnieć jeden z artykułów ustawy o kierujących pojazdami. Czytamy w nim, że kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia kilka warunków. Jakich? Chodzi o posiadanie umiejętności kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienaruszający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnień do kierowania pojazdem. Za kierującego uważa się także osobę, która odbywa szkolenie w ramach nauki jazdy lub zdaje właśnie egzamin państwowy.

Żeby jednak być uznanym za kierującego, który uczy się jeździć, trzeba mieć na to dowód. W przypadku zakupu szkolenia uzupełniającego OSK musi wydać kursantowi paragon z kasy fiskalnej, nadać numer ewidencyjny według chronologii zapisów w książce ewidencji osób szkolonych oraz wydać kartę przeprowadzonych zajęć. Wszystko to musi nastąpić jeszcze zanim kandydat na kierowcę wsiądzie do samochodu.

### ■ Wskazanie winnego

Co z tego wynika? Bez nadania numeru ewidencyjnego i wydania karty przeprowadzonych zajęć nie są spełnione warunki pozwalające na uznanie, że dana osoba odbywa naukę jazdy i ma prawo kierować tym pojazdem. Nawet jeśli pojazd jest przystosowany do celów szkoleniowych, ma na dachu elkę, a nad bezpieczeństwem kursanta czuwa instruktor.

Wszystko to staje się niezwykle ważne w momencie, gdy dojdzie do zdarzenia drogowego. Wtedy policjant lub sąd oceniają stopień przyczynienia się do zdarzenia. Osobno w przypadku kursanta oraz instruktora.

„Sąd przypisze winę kursantowi, jeżeli spowodowana była ona np. jego brakiem wiedzy o obowiązujących przepisach, co spowodowało, iż wykonał on manewr skutkujący zdarzeniem, a instruktor nie miał realnej szansy tego manewru przewidzieć i mu zapobiec. Warto mieć tu świadomość, że możliwości interwencji instruktora w wielu sytuacjach są bardzo ograniczone i nie zawsze będzie on mógł uratować sytuację” – czytamy w raporcie fundacji S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy.



Rzecznik praw obywatelskich Adam Bodnar

### ■ Nie masz uprawnień? Płać!

Dlatego poważną konsekwencją mogącą spotkać kursanta, któremu ośrodek szkolenia kierowców nie rejestruje prowadzonego szkolenia uzupełniającego, może być pokrycie kosztów spowodowania przez niego wypadku. Podstawowym ubezpieczeniem kierującego jest bowiem polisa obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Zapewnia ona pokrycie kosztów, jakie poniósł poszkodowany wskutek działania sprawcy. Ochrona ta działa w ten sposób, że towarzystwo ubezpieczeniowe w imieniu sprawcy pokrywa straty poszkodowanego ze swojego budżetu, o ile sprawca był uprawniony do prowadzenia danego pojazdu. Jeżeli jednak nie miał on prawa do prowadzenia pojazdu, towarzystwo wypłaci odszkodowanie podmiotom poszkodowanym, jednak zwróci się do niego z żądaniem oddania pieniędzy.

### ■ Przedsiębiorcy oszczędzają, kursanci ryzykują

Z jakiej przyczyny, zdaniem twórców raportu, duża część ośrodków szkolenia kierowców nie

rejestruje szkoleń uzupełniających? Zwykle jest to chęć ukrycia dochodu ze sprzedaży tej usługi, a co za tym idzie – zaniżeniem należnych Skarbowi Państwa podatków. Ale nie tylko.

„Należy jasno zaznaczyć, iż niezawieranie umowy o szkolenie w formie pisemnej jest spowodowane nie tylko celowym działaniem przedsiębiorcy, ale również nierzadko postawą kursanta. To on sam często, dla ułatwienia sobie dostępu do usługi, próbuje dokonywać rezerwacji terminu szkolenia drogą telefoniczną jako najprostszą formą komunikacji. W szczególności dotyczy to może szkoleń zamawianych w OSK mających siedzibę w miejscowościach, w których przeprowadza się egzaminy państwowe, przez kandydatów zamieszkujących miejscowości ościenne. Częstą praktyką jest rozpoczynanie takich szkoleń w miejscach dostępu do komunikacji (przy dworcach kolejowych czy autobusowych), a nie w siedzibie OSK. W takich przypadkach najczęściej dochodzi do wniesienia opłaty za szkolenie bezpośrednio instruktorowi oraz bez wydania karty przeprowadzonych zajęć i wpisu do ewidencji. Pozorne otwarcie przedsiębiorcy na potrzeby klienta daje w praktyce przedsiębiorcy oszczędność wynikającą z braku ewidencji przychodu, ale dla kursanta stanowi bezpośrednie ryzyko” – czytamy w raporcie Fundacja S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy.

### ■ Wysłane pismo

Okazało się, że raport, w którym opisany został problem, trafił do rzecznika praw obywatelskich Adama Bodnara. Ten postanowił działać. W połowie marca wysłał pismo do rzecznika finansowego (w ubiegłym roku przejął obowiązki zlikwidowanego Urzędu Rzecznika Ubezpieczonych) Aleksandry Wiktorow z prośbą o zajęcie stanowiska w tej sprawie. Gdy tylko zostanie ono opublikowane, natychmiast o tym poinformujemy.

Jakub Ziębka



# Jak egzamin, to emocje!

**Kopanie w samochód, wyzwiska, a nawet ciosy pięścią – tak potrafią „podziękować” egzaminatorowi kandydaci na kierowców. Ale są też spontaniczne uściski, pocałunki. Czasami próby przekupstwa. Zdarza się, że egzamin przerywa wypadek.**

Egzamin na prawko to wielkie emocje, często rozczarowanie i frustracja. Jak nerwowo, jak niebezpiecznie, jak dziwnie potrafią zachować się kandydaci na kierowców, pokazują internetowe filmiki (od prawie dziesięciu lat w autach wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego są zamontowane kamery). Na nagraniach widać i słycać (!) wyzwiska, niewybredne komentarze, groźby. Agresja jest nie tylko werbalna. Uderzenie pięścią w kierownicę, otwieranie drzwi kopniakiem, celowe rozjeżdżanie pachółków na placu manewrowym to ekscesy, o których opowiadają pracownicy wielu WORD-ów.

## ■ Bywa śmieszno, bywa straszno

Nie zawsze kończy się na przewróconych pachółkach. W lutym 2012 roku w Częstochowie kobieta wykonująca manewry na placu rozbiła autem betonowe ogrodzenie i wyjechała na drogę. Pomyliła pedał gazu z hamulcem. Egzaminator dogonił ją za... murem. Na szczęście ani egzaminowana, ani żaden inny uczestnik ruchu nie ucierpiał. Zdezorientowana kierująca powtarzała: – No cóż to się stało? Jezus Maria! Przecież wszystko było dobrze.

W Ostrołęce też egzaminowanej pomyliły się pedały. I rozbiła auto na drzewie. W Olsztynie młody kierowca również nie trafił w hamulec.

– W trakcie wykonywania zadania egzaminacyjnego „ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu”, wjeżdżając w pole zatrzymania na końcu pasa ruchu stracił panowanie nad pojazdem, wciskając zamiast hamulca pedał przyspieszenia, a następnie wyjechał ze stanowiska, wjechał na wzniesienie, spychając z niego inny pojazd – opowiada Marcin Kiwit, egzaminator nadzorujący olsztyńskiego WORD-u.

Jesienią 2014 roku w Krakowie było jeszcze groźniej. Kobieta podczas egzaminacyjnej jazdy po mieście wymusiła pierwszeństwo, a samochód, któremu zajęła drogę, wpadł w poślizg i dachował! Znajdująca się w nim kobieta odniosła lekkie obrażenia, jej dwuletnie dziecko wymagało hospitalizacji.

Trzy miesiące temu poważny wypadek z udziałem auta WORD-u zdarzył się we Wrocławiu, ale tym razem nie zawiniła egzaminowana, tylko inna kierująca, która nie zachowała należytej ostrożności na skrzyżowaniu. Oba pojazdy zostały uszkodzone, na miejsce wezwano policję. Ubiegająca się prawo jazdy 20-latką miała pecha, bo mimo iż egzamin już się kończył, trze-



ba było go przerwać. I marnym pocieszeniem było, że w takiej sytuacji za powtórkę nie trzeba płacić. Ponury grudniowy dzień na wrocławskiej ulicy na długo zapamięta też egzaminator, który jako jedyny odniósł obrażenia (podczas egzaminu nie ma zapiętych pasów) i został przetransportowany do szpitala.

Z kolei egzaminator z Koszalina „położył” do szpitala młodego kandydata na kierowcę. Jak? Ostro wcisnął hamulec, kiedy egzaminowany próbował przejechać skrzyżowanie na żółtym świetle. Później kierujący tłumaczył, że widział w lusterku jadący szybko i blisko samochód, więc nie hamował. Po zdarzeniu oskarżył egzaminatora o nieznaną przepisy, spowodowanie zagrożenia itd. Egzamin oblał i doznał urazu kręgosłupa, bo – tak jak przewidywał – pędzące za elką auto nie zdołało się zatrzymać.

## ■ Bo studzienkę przysypał śnieg

Kuriozalnych sytuacji, błędów i jaskrawych przykładów niekompetencji za kierownicą jest więcej: jazda pod prąd, przekroczenie podwójnej ciągłej linii, urwanie lusterka przy omijaniu przeszkody itd.

– Czasem unosimy się na siedzeniu, obserwując, czy auto się zmieści – żartuje Przemysław Kurzawa, egzaminator nadzorujący WORD-u Konin. – Wszystkie rodzaje błędów trudno zliczyć. Co zdarza się często? Na przy-

kład przekraczanie osi jezdni przy skręcie w lewo. Natomiast inni kierowcy, wykonując ten manewr, zjeżdżają do prawej krawędzi, żeby mieć szerzy łuk – opisuje Kurzawa.

Tłumaczy, że wjazdy pod prąd zdarzają się np. podczas zawracania z użyciem biegu wstecznego. Prowadzący elkę bez problemu wjeżdża tyłem na parking lub w bramę, ale wracając na główną drogę, traci orientację. W warszawskim WORD-zie na Bemowie pewna kursantka zakończyła egzamin już po 10 sekundach, bo opuszczając teren ośrodka pojechała „po angielsku”, lewą stroną ulicy. Filmik z jej popisem robi furorę na YouTube. Jest nawet reklamą jednej ze szkół jazdy („Nie chcesz tak wypaść na egzaminie? Przyjdź do nas”).

Przezabawna sytuacja zdarzyła się niedawno w Ostrołęce.

– Egzaminator przerwał egzamin na lewoskręcie na skrzyżowaniu, bo zdający zjechał drogę pojazdem z przeciwka i stwierdził, że zatrzymał się na studzience i powinien być wszystko dobrze. Złożył skargę – wspomina Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący WORD-u Ostrołęka. – Nie bardzo było wiadomo, o co chodzi. Po wyjaśnieniach okazało się, że instruktor nauczył kursanta, że jeśli zatrzyma się na studzience kanalizacyjnej, to będzie właściwe miejsce do tego, by oczekiwać, aż przejadą pojazdy z naprzeciwka. Tylko że tego dnia padał śnieg i przysypał tę studzienkę, natomiast

odparowała zupełnie inna studzienka i zatrzymując się na niej zdający zablokował ruch – tłumaczy Augustyniak.

## ■ Egzamin na pięści

Kolizje drogowe czy poważniejsze błędy to tylko dwie grupy nietypowych i niebezpiecznych zdarzeń podczas egzaminów na prawo jazdy. Niezdrowe emocje często pojawiają się w relacji: zdający – egzaminator. Nie zawsze kończy się na złośliwych komentarzach i epitetach.

– Uderzenia pięścią w kierownicę to prawie standard. Zdarza się kopanie w auto, zamykanie drzwi nogą – opowiada Bogusław Kulawiak, od dziewięciu lat dyrektor WORD-u w Piotrkowie Trybunalskim. – Bardzo nerwowo może być, kiedy sytuacja na przerwanie egzaminu zdarzy się na skrzyżowaniu. Rozporządzenie mówi, że egzaminator ma reagować natychmiast, więc reaguje. Tylko że nie przesiądzie się na środku ulicy. Trzeba zjechać w bezpieczne miejsce. Osoba za kierownicą nie jest już egzaminowana, ale nadal prowadzi auto. Jest złość, frustracja, płacz. Niektórzy próbują wykonać jakiś szalony manewr. Egzaminator musi być czujny – stwierdza Kulawiak.

I wspomina incydent sprzed kilku lat, kiedy zdający pobił egzaminatora. Był wściekły, bo nie poradził sobie z zadaniami na placu manewrowym. Najpierw popychał i obrażał pracownika WORD-u, później kilkakrotnie uderzył go pięścią w twarz. Na miejsce wezwano policję. Nerwus został zatrzymany, po przesłuchaniu usłyszał zarzuty, m.in. naruszenia nietykalności cielesnej funkcjonariusza publicznego i kierowania gróźb karalnych.

W Piotrkowie napastnikiem był 58-latek. W Koninie – w 2014 roku – szalał 32-letni mężczyzna, któremu po raz piąty nie udało się uzyskać prawa jazdy kat. B. Cofając po łuku, najechał na linię, egzamin został przerwany, a zdenerwowany kierowca wyskoczył z auta i je skopał (zniszczył drzwi, kłapek bagażnika). Później urwał lusterko i rzucił nim w egzaminatora. Krzyczał, biegał, wygrażał. Konieczna była interwencja policji. „Krewki jak kursant” – komentował reporter TVP Poznań, która pokazała nagrania z WORD-owskiego monitoringu. A kierownictwo ośrodka wyjaśniało, że straty spowodowane przez 32-latkę to co najmniej pięć tysięcy złotych.

– Tak nerwowo było, na szczęście, tylko raz – zapewnia „Szkolę Jazdy” szef egzaminatorów WORD-u Konin, Przemysław Kurzawa. – Ale różne incydenty się zdarzają. Trzaskanie drzwiami, wywiska, próba zniszczenia protokołu egzaminu. Bardziej bojowe, agresywne są osoby młode. Starsi, jeśli mają jakieś zastrzeżenia do przebiegu egzaminu, składają skargę na piśmie, proszą o rozmowę z dyrektorem WORD-u – wyjaśnia Kurzawa.

## ■ Ty ch..., dlaczego ją oblałeś?! – czyli tata kibicuje

Egzaminator nadzorujący z Konina podkreśla, że emocje na placu manewrowym często wywołują nie kierowcy, a osoby im towarzyszące: mąż, chłopak, rodzina, znajomi.

– Miałem kilka miesięcy temu spotkanie z takim panem. „Ty ch..., dlaczego ją oblałeś?!” – wykrzykiwał. Groził pięścią – opowiada Kurzawa. – To był chyba ojciec dziewczyny, która zdawała egzamin. A ona go uspokajała. Tłumaczyła, gdzie i jaki popełniła błąd – opowiada Kurzawa.

Przyznaje, że jeśli do spięcia dojdzie po zakończonym egzaminie, nie można tego odnotowywać w protokole. Trzeba więc starać się załagodzić sytuację, rozładować napięcie.

– Wieleletnie doświadczenie pozwala nam radzić sobie z trudnymi klientami. Regularnie się doszkalamy, co roku mamy trzydniowe warsztaty dla egzaminatorów, zajęcia z psychologiem – opowiada Kurzawa. – Czasami, kiedy osoba egzaminowana wraca już jako pasażer, wystarczy włączyć radio, zagadać, pokazać jakieś pozytywne skutki egzaminu, mimo że nie został zdany.

To, że praca egzaminatora bywa stresująca, potwierdza Kiwit.

– Byliśmy świadkami zarówno kolizji powodowanych przez osoby zdające, jak i agresywnych zachowań z ich strony. Na szczęście są to sytuacje wyjątkowo rzadkie – podkreśla egzaminator nadzorujący WORD-u Olsztyn.

Relacjonuje, że niedawno celem ataku sfrustrowanego kandydata na kierowcę była... ściana przy sekretariacie WORD-u. Wyładowanie emocji spowodowało poważne uszkodzenia.

– Oczywiście zakończyło się to stosownym postępowaniem policyjnym i naprawieniem wyrządzonej szkody – podsumowuje Kiwit.

W Rybniku egzamin też zakończył się interwencją policji, ale mandat był z innego paragrafu. Dziewczyna niezadowolona z finału jazdy po miesiąc próbowała... uciec samochodem WORD-u. Kiedy egzaminator wysiadł, żeby zająć miejsce za kierownicą, ruszyła. Pościg i okrzyki zaskoczonego mężczyzny: „Co pani robi?! Co pani robi?!”, przywróciły jej jednak trzeźwość umysłu. Zatrzymała się i rzuciła do egzaminatora: Ile można w tym waszym WORD-zie pier... zdawać prawo jazdy?

Takie samowolne odjazdy autami egzaminacyjnymi zdarzały się również w innych miastach. Uciekinierzy zawsze tłumaczą się, że poniosły ich nerwy. Ale przekonują, że chcieli tylko zaparkować.

## ■ Wypadające koperty i głębokie dekolty

Negatywny wynik egzaminu skłania do różnych nieracjonalnych działań, takich jak np. wręczanie łapówek.

– Zdarzało się, że egzaminowany niby nie chcący upuszczał kopertę w aucie albo po prostu oferował pieniądze – wspomina dyrektor WORD-u Piotrków Trybunalski. – Takie przypadki zawsze są zgłaszane policji – podkreśla Bogusław Kulawiak.

Jasne procedury są również w innych WORD-ach.

– Przy próbie przekupstwa zasada jest prosta: przerwany egzamin, wynik negatywny, zgłoszenie sprawy przełożonym, a przez dyrekcję do prokuratury – wyjaśnia Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący WORD Ostrołęka.

Ile spraw kończy się oskarżeniem i wyrokiem? Nie wiadomo. Kulawiak przyznaje, że postępowania były umarzane.

– Bo policja, prokuratura niewiele mogą zrobić, jeśli nie ma mocnych dowodów. To znaczy: jeśli nie padła konkretna propozycja, konkretna kwota – stwierdza dyrektor piotrkowskiego ośrodka.

Wręczanie korzyści majątkowych to – jak przekonują szefowie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego – incydenty. Częściej egzaminatorzy słyszą inne propozycje, dotyczące – szeroko pojętych – korzyści osobistych.

– Niektóre panie coś sugerują, mówią, że się odwdzięczą – opowiada Kulawiak.

Kobiety ubiegające się o prawo jazdy czasami próbują „zdekoncentrować” egzaminatora strojem.

– Zastanawiam się, dlaczego tylko zdających kategorie motocyklowe nie dopuszcza się do egzaminu ze względu na nieodpowiedni ubiór – komentuje z humorem egzaminator z WORD-u w północnej Polsce. – Wiele dziewczyn przychodzi zbyt kuso odzianych i w nieodpowiednich butach do prowadzenia samochodu, ale przepisy nie pozwalają ich odesłać – dodaje.

O głębokich dekoltach i wyzywającym makijażu opowiada też Augustyniak.

– Trudno ocenić, czy taka osoba zrobiła to na potrzeby egzaminu, czy ma taki styl życia i życia – stwierdza egzaminator z Ostrołęki. – To są stare chwytły, które nie działają, bo działa świadomość, jakie mogą być konsekwencje „wzburzonej krwi”. Wydaje mi się, że normalnością w ubraniu i zachowaniu można zyskać więcej. Ale życie jest życiem i znam przypadki, że młodzi egzaminatorzy poznali swoje żony właśnie na egzaminie – zdradza Augustyniak.

Opowiada też o spontanicznej radości po zdanym egzaminie praktycznym, kiedy dziewczyny rzucają się na szyję pracownikom WORD-u.

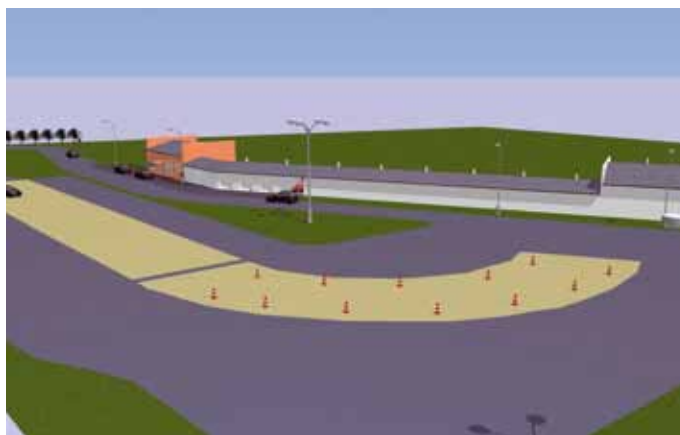
– Sytuacja jest trudna, szczególnie jeśli egzaminator ma 160 cm wzrostu i 63 kg wagi, a zdająca 180 cm i 80 kg wagi – żartuje Augustyniak.

– Bywa niezręcznie. Na takie podziękowania patrzą inni egzaminatorzy, osoby oczekujące na egzamin. Jak się zachować? Odepchnąć? Powiedzieć „A sio!?” – zastanawia się dyrektor piotrkowskiego WORD-u.

Tomasz Maciejewski

# Krosno buduje ODTJ

**Pierwszy na Podkarpaciu ośrodek doskonalenia techniki jazdy powstanie w Krośnie. Przetarg na jego budowę ogłoszono 25 lutego. Inwestycja powinna zostać zrealizowana do końca października bieżącego roku.**



Wizualizacje ośrodka doskonalenia techniki jazdy, który powstanie w Krośnie.

Znowelizowane przepisy w 2017 roku nałożyły na świeżo upieczonych kierowców z prawem jazdy kategorii B obowiązek wzięcia udziału w kursach doskonalenia techniki prowadzenia pojazdów. Zmiany w prawie miały wejść w życie już w 2016 roku, jednak problemy z systemem CEPIK 2.0 sprawiły, że ich wprowadzenie odroczone. Była to dobra wiadomość dla początkujących kierowców, gdyż infrastruktura szkoleniowa jest w powijakach, a do tego nierównomiernie rozłożona na terenie kraju.

## ■ Trzy godziny kursu

W myśl ustawy z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, od czwartego do ósmego miesiąca po otrzymaniu prawa jazdy świeżo upieczony kierowca będzie zobligowany do wzięcia udziału w odpłatnym szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, którego cenę ogólnie ustalono na 300 zł. Kurs obejmuje dwie godziny zajęć teoretycznych i godzinę praktycznych.

Adept sztuki prowadzenia pojazdu ma na własnej skórze przekonać się, jak istotne jest dostosowanie prędkości do warunków na drodze oraz jakie konsekwencje i niebezpieczeństwa mogą wynikać z niefrasobliwego operowania pedałem gazu czy kierownicą. Oczywiście to wszystko w bezpiecznych i kontrolowanych przez ekspertów warunkach.

Szkolenia mogą być prowadzone wyłącznie przez odpowiednio wyposażone ośrodki doskonalenia techniki jazdy (ODTJ). Kluczowym elementem jest płyta poślizgowa z wywołującym poślizgi szarpakiem i kurtynami wodnymi, które symulują pojawiające się na drodze przeszkody. Z kolei na pierścieniowej płycie poślizgowej sy-

mulowane są poślizgi na zbyt szybko pokonywanych zakrętach. Rozmieszczenie płyt poślizgowych czy rozmiary stref bezpieczeństwa nie zostały ogólnie narzucone, by ułatwić dopasowanie konfiguracji obiektu do terenu, na którym powstanie. W wielu przypadkach zapadła decyzja o poszerzeniu infrastruktury np. o tor kartingowy. Na zbudowanie ODTJ trzeba przeznaczyć do 8 ha terenu i 12 – 25 mln złotych.

## ■ Krosno inwestuje, Rzeszów się przyczepia

Pierwszy na Podkarpaciu ośrodek doskonalenia techniki jazdy powstanie w Krośnie. Przetarg na jego budowę ogłoszono 25 lutego. Inwestycja powinna zostać zrealizowana do końca października bieżącego roku. Na terenie obiektu znajdują się m.in. dwie nawadniane płyty poślizgowe (prostokątna z kurtynami wodnymi i w kształcie wycinku pierścienia), tor szkoleniowy ze wzniesieniem oraz instalacja do pomiaru prędkości.

Ośrodek zostanie wybudowany na terenie WORD Krosno. Bilans finansowy inwestycji wydaje się niezagrożony – zainteresowanych szkoleniem na pewno nie zabraknie. Najbliższy ODTJ znajduje się w okolicach Tarnowa. Do stworzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy przyczepia się także rzeszowski WORD. Tamtejszy obiekt miałby być większy od krosnieńskiego i mieć m.in. 800-metrowy tor – informuje portal [gospodarkapodkarpacka.pl](http://gospodarkapodkarpacka.pl).

Aktualnie budowane są ODTJ-ty w Kaliszu, Sieradzu, Legnicy i Poznaniu. W skali kraju sytuacja dalej nie wygląda jednak najlepiej. W centralnej Polsce i na Dolnym Śląsku nie brakuje

miejsc do szkolenia kierowców. Zachodnie Pomorze oraz Podlasie pozostają jednak białymi plamami na mapie. Jeżeli sytuacja nie ulegnie zmianie, świeżo upieczeni kierowcy będą musieli pokonać nawet kilkaset kilometrów w drodze do ODTJ.

## ■ Krok we właściwym kierunku

Czy rozszerzenie programu szkolenia kierowców poprawi bezpieczeństwo na drogach? Godzinny trening w zupełności wystarczy do zasygnalizowania, jak istotna jest konieczność dopasowania prędkości do warunków oraz przekonania do defensywnego sposobu prowadzenia pojazdu. To jednak stanowczo za mało, by wytworzyć pamięć mięśniową, która pozwoli na podświadome kontrowanie nadsterownego poślizgu, wyprowadzanie auta z podsterowności czy rozpoczynanie awaryjnego hamowania z pedałem hamulca wciśniętym w podłogę.

Nieprzypadkowo szkoły bezpiecznej jazdy proponują programy złożone przynajmniej z pięciu godzin praktyki. Wielokrotnie uczestnicząc w zajęciach tego typu obserwowałem, że na ostateczny efekt szkolenia składa się też wiele innych – od poziomu grupy (im lepsza, tym większa motywacja, by dobrze zaprezentować się na jej tle) poprzez możliwości psychomotoryczne poszczególnych kierujących na ich podejściu do szkolenia skończywszy – kto z góry zakłada, że wie już wszystko i bez głębszej refleksji wykonuje polecenia instruktorów, traci jedynie czas i pieniądze. Niemniej wykonano pierwszy krok we właściwym kierunku. Za kilka miesięcy przekonają się o tym pierwsi kierowcy.

*Łukasz Szewczyk*



# Mistrz drugiego planu

Po serii artykułów prezentujących najpopularniejsze w Polsce pojazdy egzaminacyjne nadszedł czas na auta rzadziej spotykane w poszczególnych WORD-ach. Zaczniemy od Ostrofłki i wykorzystywanego tam fiata pandy.

Fiat nie ma w ostatnich latach dobrej passy w Polsce. Marka, której auta niegdyś przeważały na naszych drogach, aktualnie zajmuje dalsze miejsca w rankingach sprzedaży. Wpływ na tę sytuację ma zapewne specyficzna polityka modelowa koncernu FCA (Fiat Chrysler Automobiles), niezadowolająca przeciętnego Kowalskiego, który nie oczekuje kolejnych ewolucji 500, klonów amerykańskiego dodge'a journey czy leciwego punto, a solidnego, przystępnego cenowo, łatwego w codziennej eksploatacji nowoczesnego pojazdu. Z takich aut kiedyś słygnął Fiat. Takim autem wydaje się również fiat panda III generacji. Nie zdobyła ona jednak oszałamiającej popularności wśród użytkowników indywidualnych ani wśród ośrodków szkolenia kierowców. Czy słusznie?

## ■ Masywne listwy ochronne

Włoski mieszczuch jest przyjemny dla oka. Nadwozie pozbawiono prostych krawędzi i ostrych kątów na rzecz obłości i zaokrągleń. Bryła z krótkimi zwisami i o stosunkowo dużej powierzchni szybko wygląda spójnie i może się podobać. Miejski charakter auta podkreślają masywne listwy ochronne na drzwiach i tylnym zderzaku. Stanowią dobrą ochronę przed skutkami parkingowych otarć. Kabina fiata jest co prawda większa niż w poprzedniej generacji, ale nadal umożliwia względnie wygodną podróż jedynie czterem osobom. Przednie fotele są nieźle wyprofilowane i zapewniają dobre podparcie zarówno dla pleców, jak i ud. Zakres ustawień fotela kierowcy w połączeniu z regulowaną kolumną kierownicy pozwala na zajęcie wygodnej po-

zycji. Deska rozdzielcza nawiązuje do stylistyki nadwozia i ma niepowtarzalny styl budowany przez jej kolor i charakterystyczne pokręta sterujące nawiewami. Co istotne, stylistyka nie zaburza w żaden sposób ergonomii. Włoskim konstruktorom udało się również wygospodarować bagażnik o pojemności 225 litrów, możliwej do powiększenia do 870 litrów po złożeniu oparcia tylnej kanapy. Jak na auto segmentu A są to całkiem przyzwoite wartości.

## ■ Satysfakcjonująca dynamika

Do napędzania pojazdu przewidziano dwa rodzaje benzynowych jednostek napędowych (1,2 l, 69 KM i 0.9l Twin Air Turbo 85 KM) oraz jednego diesla (1,3 l Multijet 95 KM). Silnik wysoce kopreżny ma najlepsze parametry, ale jedno-

częście dosyć znacznie winduje cenę pojazdu. Wśród jednostek benzynowych ciekawą konstrukcją jest mniejszy turbodoładowany dwucylindrowy motor. Przy pojemności 875 cm<sup>3</sup> uzyskuje 85 KM oraz 164 Nm momentu obrotowego. Pozwala to na przyspieszenie do 100 km/h w 11,2 sekundy i rozpędzenie pojazdu do 177 km/h. Odgłos pracy może przywoływać wspomnienia związane z fiatem 126p lub ci-nquecento, nie jest jednak nadmiernie uciążliwy. Silnik ten zapewnia satysfakcjonującą dynamikę i elastyczność małego pojazdu. Co istotne, bez problemu współpracuje z instalacjami gazowymi, które swego czasu były oferowane jako wyposażenie fabryczne.

### ■ 14 sekund do setki

Słabszy benzyniak to doskonale znany i sprawdzony wolnossący motor o pojemności 1242 cm<sup>3</sup>. Rozwija on 69 KM, a maksymalny moment obrotowy wynosi 102 Nm. Do osiągnięcia 100 km/h potrzebujemy w tym wypadku ponad 14 sekund, a maksymalna prędkość to 164 km/h. W mieście te parametry wystarczą do sprawnego przemieszczania się, w dłuższych trasach mogą jednak wywołać u kierowcy irytację.

Układ jezdy pandy to tradycyjne dla tej klasy pojazdów rozwiązanie bazujące na kolumnach McPhersona z przodu i belce skrętnej z tyłu. Zapewnia on rozsądne proporcje precyzji prowadzenia i komfortu. Auto prowadzi się przewidywalnie, a podsterowność ujawnia się jedynie w zakrętach przejeżdżanych z prędkością znacznie wyższą od dozwolonej. Jest też niezwykle zwrotne – średnica zawracania wynosi 9,3 metra. Manewrowanie dodatkowo ułatwia efektywne wspomaganie kierownicy z funkcją City.

### ■ Interesujące, lecz niedoceniane auto

Podsumowując, należy stwierdzić, że fiat panda III generacji to naprawdę interesujące auto. Dobrze wyglądające, praktyczne, znacznie dopracowane względem poprzednika i rozsądnie wycenione. Ceny zaczynają się od 32.200 zł za podstawową wersję Fresh z silnikiem 1,2 l. Wersja Easy z klimatyzacją i radiem to wydatek rzędu 39.200 zł. Rynek wtórny nie jest nadmiernie nasycony ofertami, ale przy odrobienie szczęścia można znaleźć 2-3-letnie auto z niewielkim przebiegiem w cenie około 26.000 zł. Pomimo tych pozytywnych faktów fiat nie odniósł rynkowego sukcesu. Wpływ na to mogą mieć dwa czynniki – wewnętrzna konkurencja fiata punto, który jest jednak większym i bardziej komfortowym autem, a kosztuje niewiele więcej (41.700 zł za wersję Easy z silnikiem benzynowym 1,4 l o mocy 77 KM) oraz tradycyjna (naszym zdaniem niesłuszna) niechęć do samochodów na f.

*Dariusz Piorunkiewicz*



UWAGA:  
**INNOWACJA!**

# Czy dzisiejsi kursanci czytają podręczniki?

**To nieco prowokujące pytanie, na które można odpowiedzieć: oczywiście, że tak. Podręcznik, jako źródło zdobywania wiedzy potrzebnej do opanowania przepisów ruchu drogowego, jest wciąż jednym z najpopularniejszych nośników. Jednak czytelnik podręcznika – współczesny kursant – nie jest już taki sam, jak jeszcze kilka lat temu...**

Rozwój nowoczesnych technologii sprawia, że współczesny kursant coraz częściej szuka metod nauki opartych na multimedialnych i interaktywnych formach. Rzeczywiście internet, a potem urządzenia mobilne sprawiły, że książki musiały w niektórych obszarach ustąpić nowym technologiom. Jednak wbrew pozorom, trzymają się

całkiem dobrze i niekoniecznie muszą przy tym toczyć nierówną walkę z elektroniczną formą przekazu. **Nowy Podręcznik Kursanta SPS** wydany przez firmę E-kierowca został opracowany specjalnie z myślą o upodobaniach i preferencjach dzisiejszych kursantów. Dzięki zastosowaniu innowacyjnej technologii, będą teraz mogli połączyć tradycyjną naukę z podręcznika z nowoczesnymi formami multimedialnymi, do których są przyzwyczajeni.

odpowiadania na pytania testowe i oswojenia się z filmami wideo z pozycji kierowcy. Przy korzystaniu z podręcznika było to do tej pory niemożliwe. **W nowym Podręczniku Kursanta SPS** wystarczy smartfon lub tablet oraz dostęp do internetu, aby w jednej chwili przejść się z lektury podręcznika do pytań egzaminacyjnych, animacji i filmów wideo prezentujących opisywane w podręczniku sytuacje drogowe.

## ■ Filmu nie wydrukujesz?

Kiedy w 2015 roku wprowadzono nową bazę pytań egzaminacyjnych, opartych na filmach wideo, raczej bytu straciły pytania egzaminacyjne zamieszczone w podręczniku. Dostęp do testów stał się możliwy tylko przy wykorzystaniu załączanych do podręcznika płyt DVD. Właśnie taki zestaw – podręcznik z płytą, stał się nowym standardem wyposażenia kursanta. To rozwiązanie miało jednak dla czytelników zasadniczą wadę: uniemożliwiało natychmiastowy dostęp do pytań egzaminacyjnych, które dotyczyły właśnie przerabianego tematu. Po przeczytaniu partii danego materiału nie można było na bieżąco sprawdzić poziomu wiedzy. Kolejny problem związany z tradycyjnym podręcznikiem to nowoczesna, multimedialna forma egzaminu państwowego, która wymaga od kursanta nauczania się

## ■ Kursant musi rozumieć!

O prawo jazdy ubiegają się codziennie kursanci o różnych możliwościach zrozumienia i zapamiętania przepisów ruchu drogowego. Dodajmy, że złożony i specyficzny język paragrafów często z trudem trafia do przeciętnego odbiorcy. Przekłada się to na wyniki egzaminu państwowego, który i tak nie jest łatwy. **Jednym z podstawowych kryteriów podczas tworzenia nowego Podręcznika Kursanta SPS była dbałość o zrozumiałość i przystępną formę przekazu.** Materiał został uproszczony i ujednolicony pod względem stosowanego języka przy uwzględnieniu współczesnego standardu nauki bliskiego dzisiejszym kursantom, opartego na obrazkach, grafikach i ikonach. Dzięki temu kandydat na kierowcę ma możliwość nie tylko wykuć na pamięć wyrwane z kontekstu przepisy, ale przede wszystkim zrozumieć regułę ich działania, co pozwala na bezproblemowe rozwiązywanie testów, a później na prawidłowe reakcje za kierownicą.

Na skuteczną naukę i efektywne przyswajanie wiedzy duży wpływ ma również odpowiednie uporządkowanie materiału. W podręczniku wprowadzono całkowicie nowy układ zagadnień, który ułatwia zarówno kursantowi, jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i płynne poznanie materiału. Graficzne rozwiązania, jakie zostały zastosowane w nowym Podręczniku Kursanta SPS, pozwalają na swobodne poruszanie się po materiale i bezproblemowe odnajdywanie konkretnych tematów.





## UWAGA: **INNOWACJA!**

Wprowadzenie posumowań po każdym temacie i pytań kontrolnych po każdej lekcji pozwala na bieżące porządkowanie i sprawdzanie nabytej wiedzy.

### ■ Podręcznik napisany przez instruktorów

– Oprócz oczywistych zmian, zapewniających pełną zgodność z wymaganiami rozporządzenia i uzupełnienie treści merytorycznych, przy tworzeniu nowego podręcznika uwzględniliśmy szereg uwag napływających od naszych partnerów – głównie instruktorów i wykładowców nauki jazdy – mówi Dariusz Piorunkiewicz, koordynator prac nad nowym Podręcznikiem Kursanta SPS. – Realia drogowe w Polsce zmieniają się, tworząc nowe problemy, które trzeba uświadaczać i z którymi trzeba oswajać dzisiejszych kursantów.

Dlatego treści nowego podręcznika zostały wzbogacone o szereg zagadnień, których znajomość jest niezbędna dla młodego kierowcy. Wprowadzono m.in. tematykę związaną z kulturą na drodze i unikaniem zachowań niepożądanych, zwrócono uwagę na błędy człowieka jako najczęstsze statystycznie przyczyny wypadków. Osobny dział poświęcono rodzajom ubezpieczeń komunikacyjnych.

### ■ Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku

Nowy *Podręcznik Kursanta SPS* to innowacyjne rozwiązanie dla dzisiejszych kursantów – młodych ludzi, którzy nie rozstają się ze smartfonami, a większość wiedzy i informacji czerpią z internetu. Nawet korzystając na co dzień z tradycyjnego podręcznika, będą mieli dostęp do treści, które daleko wykraczają poza tradycyjny druk. To rozwiązanie, które wyznacza nowe standardy w materiałach szkoleniowych, a dla ośrodków jest wizytówką najwyższej jakości szkolenia. ■

## Jak to działa? Weź smartfona i wypróbuj!

Pobierz i aktywuj aplikację wg. instrukcji, a następnie uruchom poniższe multimedia:

### WYDANIE MULTIMEDIALNE

### PODRĘCZNIK KURSANTA

#### JAK URUCHOMIĆ DOSTĘP DO PYTAŃ EGZAMINACYJNYCH I INNYCH DODATKOWYCH TREŚCI?

1. Pobierz i uruchom darmową aplikację TAP2C, dostępną na Google Play i AppStore.
2. Uruchom na swoim urządzeniu aplikację TAP2C i zeskanuj całą lewą stronę artykułu.
3. Znajdź zdjęcia i grafiki oznaczone ikonami.
4. Dotknij, kiedy pojawi się ikona i ciesz się dodatkową treścią.

Multimedia dostępne w podręczniku:

- ▶ Animacja
- ▶ Video
- ▶ Pytanie

### Pytanie

Pytania umożliwiające bieżącą weryfikację wiedzy przez kursanta w trakcie przerabiania materiałów oraz po przerobieniu lekcji. Pytania mają formę taką jak na egzaminie państwowym



### Video

Filmy video z rzeczywistymi sytuacjami ilustrującymi omawiane zagadnienie, nakręcone z pozycji kierowcy, tak jak w pytaniach na egzaminie państwowym.



### Animacja

Animacje ilustrujące opisywane zagadnienia, pozwalające na łatwiejsze zrozumienie omawianej tematyki.





# Korupcyjne śledztwo się rozrasta

**Kolejnych sześć osób podejrzanych o udział w procederze załatwiania egzaminów na prawo jazdy w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego usłyszało zarzuty. Nad sprawą od kilku miesięcy pracują funkcjonariusze Wydziału do Walki z Korupcją Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Łącznie kilkaset zarzutów postawiono już 23 osobom.**

Śledztwo dotyczy płatnej protekcji przy załatwianiu egzaminów na prawo jazdy w ośrodkach ruchu drogowego na Podlasiu i Mazowszu. Nadzoruje je Prokuratura Okręgowa w Białymstoku.

## ■ Wszystko zaczęło się w listopadzie

Śledczy zgromadzili niedawno materiał dowodowy, który pozwolił przedstawić zarzuty kolejnym sześciu podejrzany. Tym razem przedstawiono je pięciu mężczyznom (w wieku od 38 do 59 lat) oraz 29-letniej kobiecie. Są to mieszkańcy powiatów białostockiego, tomżyńskiego, siemiatyckiego i zambrowskiego.

W pięciu przypadkach obejmowały one udzielanie korzyści majątkowej przy załatwianiu egzaminów na prawo jazdy, zaś w szóstym zarzut powoływania się na wpływy w instytucjach zajmujących się egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

W tej w dalszym ciągu rozwojowej sprawie kilkaset zarzutów korupcyjnych wcześniej usłyszało łącznie piętnaście osób. Do pierwszych zatrzymań doszło w listopadzie ubiegłego roku. Byli to mieszkańcy Łomży, Wysokiego Mazowieckiego i Serocka. Podejrzani są o przyjmowanie korzyści majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy w ośrodkach ruchu drogowego w Białymstoku, Łomży i Warszawie Bemowie. Cała szóstka usłyszała już zarzuty popełnienia w latach 2011 – 2012 przestępstw płatnej protekcji. Ponadto czterem osobom spośród nich przedstawione zostały zarzuty działania w zorganizowanej grupie przestępczej.

## ■ Kolejne zatrzymania

O kolejnych zatrzymaniach poinformowano miesiąc później. Tym razem chodziło o dwóch mieszkańców powiatu zambrowskiego. Mężczyźni usłyszeli liczne zarzuty przyjmowania korzyści

majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy oraz uczynienia sobie z tego stałego źródła dochodów. Jednemu z nich przedstawiono osiemnaście takich zarzutów, drugiemu piętnaście. Zatrzymani mieszkający w okolicach Zambrowa zostali doprowadzeni do Prokuratury Okręgowej w Białymstoku, która zdecydowała o zastosowaniu wobec nich środka zapobiegawczego w postaci poręczenia majątkowego.

Na kolejne doniesienia o śledztwie nie trzeba było długo czekać. W styczniu zatrzymano trzy osoby, którym postawiono łącznie piętnaście prokuratorskich zarzutów korupcyjnych. Chodziło o udzielanie korzyści materialnych oraz o pośrednictwo w bezstresowym załatwianiu zainteresowanym osobom egzaminu na prawo jazdy.

W toku śledztwa policjantom udało się jeszcze zatrzymać cztery osoby. Tym razem zarzuty obejmowały przestępstwa wręczania korzyści majątkowych, jak również powoływania się na wpływy w ośrodkach ruchu drogowego przy załatwianiu egzaminów.

## ■ „To nie koniec”

Szczegółowo badający sprawę pod nadzorem prokuratury funkcjonariusze Wydziału do Walki z Korupcją Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku zapowiadają kolejne zatrzymania i zarzuty w procederze załatwiania egzaminów na prawa jazdy.

Policjanci przypominają, że w myśl § 3 art. 230a KK, „osoba, która udziela albo obiecuje udzielić korzyści majątkowej lub osobistej za pośrednictwem w załatwianiu sprawy w instytucji (...) nie podlega karze, jeżeli korzyść majątkowa lub osobista albo ich obietnica zostały przyjęte, a sprawca zawiadomił o tym fakcie organ powołany do ścigania przestępstw i ujawnił wszystkie istotne okoliczności przestępstwa, zanim organ ten o nim się dowiedział”.

Jakub Ziębka

## BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



Rondo gen. Jerzego Ziętka w Katowicach

Fot. Halaston/Wikimedia Commons

# Problematyczne ronda

**Ronda na polskich drogach rosną niczym grzyby po deszczu. Drogowcy widzą w nich sposób na upłynianie, a zarazem porządkowanie ruchu. Niestety, nawet dla ekspertów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego rondo są też twardym orzechem do zgryzienia.**

Problemy nie występują, gdy rondo łączy ulice z pojedynczymi pasami ruchu. Żeby nie dochodziło do niebezpiecznych sytuacji, wystarczy zadbać o odpowiednią średnicę i szerokość jezdni otaczającej wyspę oraz ustawić znaki regulujące pierwszeństwo. Skrzyżowanie o ruchu okrężnym z założenia ma spowolnić ruch i ograniczyć ryzyko kolizji poprzez wyeliminowanie lewoskrętów i przecinających się kierunków ruchu na zjazdach, gdzie kierujący jedynie zmieniają pas ruchu, wykonując bezpieczny prawoskręt.

## ■ Trudne pytania

Sytuacja zaczyna wyglądać inaczej, gdy drogi łączące się z rondem mają dwa lub więcej pasów ruchu. Wraz z nimi rośnie prawdopodobieństwo

zdarzeń drogowych. Natężenie ruchu na lewym czy środkowym pasie ruchu bywa mniejsze niż na prawym. Zachęca to część kierowców do przejeżdżania z nich rondo na wprost z wewnętrznego pasa. Jeżeli dochodzi do kolizji, problemy z rozstrzygnięciem sporu miają policjanci, biegli i sędziowie. Zdarza się, że wyrok zapada po kilku rozprawach i odwołaniach. Najmniej przejrzyste są sytuacje, w których jeden pojazd opuszcza rondo z wewnętrznego (lewego) pasa, a drugi włącza się do ruchu na pas zewnętrzny (prawy). Czy pierwszeństwo miał kierujący pojazdem, który znajdował się na rondzie i sygnalizował zamiar jego opuszczenia? Co w sytuacji, gdy włączający się do ruchu zdążył wjechać na pas i uznał, że ma pierwszeństwo przed samochodem po lewej stronie, który zmienia pas ruchu?

## ■ Skąd należy usunąć znak C-12?

Żeby ułatwić poruszanie się po rondach, drogowcy budują rondo turbinowe bądź wyznaczają pasy kierunkowe do jazdy na wprost i skręcania w lewo lub prawo. Formalnie stoi to jednak w sprzeczności z ideą ruchu okrężnego, który nie zabrania nawet kilkukrotnego objechania centralnej wyspy przy prawej krawędzi jezdni. Przy ruchu okrężnym trudno mówić też o lewoskrętach.

Pierwszego lutego Ryszard Roman Dobrowolski wystosował do Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, petycję z prośbą o zweryfikowanie sposobu oznaczania skrzyżowań o ruchu okrężnym. Dobrowolski sugeruje, że należy zakończyć praktykowane od lat stawianie znaków

C-12 (ruch okrężny) przy obiektach infrastruktury drogowej, które w rozumieniu prawa nie są „skrzyżowaniami o ruchu okrężnym”. Za przykłady podaje skrzyżowania dróg z centralną wyspą, skrzyżowania odśrodkowe, spiralne czy turbinowe, na których pasy ruchu biegną w różnych konfiguracjach wprost do zjazdów, a nie tak jak na „skrzyżowaniach o ruchu okrężnym” jedynie okrężnie dookoła wyspy na skrzyżowaniach z wyspą lub dookoła placu na złożonych skrzyżowaniach w tej formie, tak jak to pokazuje piktogram znaku C-12 i o czym mówi jego dyspozycja.

### ■ Zimowe problemy

Jak sytuacja wygląda z perspektywy osoby mającej codzienny kontakt z problemami ruchu drogowego?

– Z moich obserwacji wynika, że kierowcy nie mają problemów z rozpoznaniem, w jaki sposób powinni poruszać się po rondzie. Problemy pojawiają się, gdy poziome oznakowanie ronda jest pokryte śniegiem. Kierujący albo zaczynają podążać gęśią, albo miejscowi kierowcy, znający sposób organizacji ruchu, narzucają rytm i kierunki jazdy. Rozwiązanie, które sprawdza się w zimowych warunkach, to niewielkie krawężniki w miejscu malowanych na asfalcie linii – wystając odróżniają się od śniegu, ułatwiając kierowcom właściwą ocenę sytuacji. Do zdarzeń na rondach najczęściej dochodzi, gdy kierujący przed wjechaniem na rondo zajmują niewłaściwy pas. Zdarza się wówczas, że próbują prawym pasem objechać rondo turbinowe albo z wewnętrznego pasa próbują zjechać pierwszym zjazdem – mówi starszy aspirant Łukasz Goduła, zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego w Komendzie Powiatowej Policji w Cieszyne.

### ■ Strategia używania kierunkowskazów

Usystematyzowanie reguł rządzących jazdą po rondach mogłoby ułatwić pokonywanie obiektów tego typu bez pasów wyznaczających kierunki jazdy. Przykładem jest jazda na wprost z wewnętrznego (lewego) pasa.

– Prawidłowo, gdy zjeżdżając ustąpimy pierwszeństwa znajdującym się na prawym (zewnątrznym, obiegającym) pasie. Z drugiej jednak strony, kierujący powinien pamiętać o konieczności wybrania najmniej kolizyjnego i możliwie najprostszego toru jazdy – optymalnym wyborem przy zjeżdżaniu z ronda pierwszym bądź drugim zjazdem byłoby więc zajęcie prawego pasa przed wjechaniem na rondo – dodaje Łukasz Goduła.

Dyskusyjną kwestią jest również sposób używania kierunkowskazów. Od obecności lub bra-

ku strzałek kierunkowych kierujący powinien – przynajmniej w teorii – uzależnić strategię używania kierunkowskazów. Można przypuszczać, że na rondzie z kierunkową organizacją ruchu kierujący, który nie używa kierunkowskazu, zamierza przejechać rondo na wprost. Z kolei na rondzie bez strzałek kierunkowych, poprzedzonych jedynie znakiem C-12, powinniśmy zakładać, że pojazd bez włączonego kierunkowskazu jedzie okrężnie. Sygnalizowane prawym kierunkowskazem powinno być dopiero opuszczenie ronda. Tylko w takiej sytuacji mamy do czynienia z faktyczną zmianą kierunku jazdy.

– Nie jest jednak błędem zawracanie na rondzie z włączonym lewym kierunkowskazem czy sygnalizowanie w ten sposób zamiaru opuszczenia go trzecim zjazdem. Nie jest to jednak na-

rzuczone przepisami. Mamy odpowiednio wcześniej i wyraźnie sygnalizować nasze zamiary – zauważa Łukasz Goduła.

### ■ A jak byś to zrobił?

Jak ma się to do wymaganego na egzaminach na prawo jazdy zawracania na rondzie z włączonym jeszcze przed wjechaniem na nie lewym kierunkowskazem? Przekonaaliśmy się, że odpowiedzi nie znają nawet instruktorzy, którzy polecają wykonanie manewru w wyżej przedstawiony sposób. Próbuje ucinać dyskusję w najkrótszy możliwy sposób („a jak byś to zrobił na zwykłym skrzyżowaniu”). Sytuacja na rondach jest jednak bardziej złożona.

*Łukasz Szewczyk*



# Światło niejedno ma imię

**Oświetlenie jest obowiązkowym wyposażeniem każdego pojazdu. Jego powszechność utrudnia obserwowanie ewolucji punktów świetlnych. A przebiega ona w imponującym tempie.**



wiały zarówno za snop światła drogowego, jak i mijania. Nowoczesna żarówka H4 przyjęła się wszędzie poza USA. Tamtejsze regulacje wymagały, by do 1984 roku samochody miały nierozbieralne reflektory (konieczna była integracja odbłyśnika z elementem świetlnym).

Również w połowie lat 80. zadebiutowały reflektory projektorowe. Znajdujący się w nich układ zwierciadła i soczewki zapewniał dobre oświetlenie drogi przy niewielkich rozmiarach lampy, jak również ustanowił wyraźną granicę między światłem i cieniem. Rozbudowane elementy optyczne zabierały więcej miejsca w komorze silnika, co było jedynym mankamentem reflektorów nowego typu. Poprzeczkę podniesiono ponownie w 1991 roku. Wówczas BMW zaprezentowało pierwszy samochód z ksenonowymi światłami mijania. Rzucały na drogę szeroki snop światła o nieznaną wcześniej intensywności. Każda żarówka zużywała jednak 35 W, a nie 55 W, jak ich halogenowe odpowiedniki. Atutem ksenonów była też żywotność, szacowana na ok. 2000 godzin. Mankamenty? Żarówki ksenonowe nie sprawdzały się w światłach drogowych. Źródłem światła jest bowiem płonący między elektrodami łuk elektryczny, który osiąga pełną jasność po kilku sekundach od uruchomienia. Jarznik zachowuje wysoką trwałość, jeżeli nie jest często włączany i wyłączany. Przy światłach drogowych uniknąć tego nie sposób. Rozwiązaniem okazał się bixenon. Pracuje w nim pojedyncza żarówka ksenonowa, a przejście z oświetlenia drogowego na mijania zapewnia szybka przesłona. Pierwszym samochodem z bixenonowymi reflektorami był mercedes CL z 1999 roku.

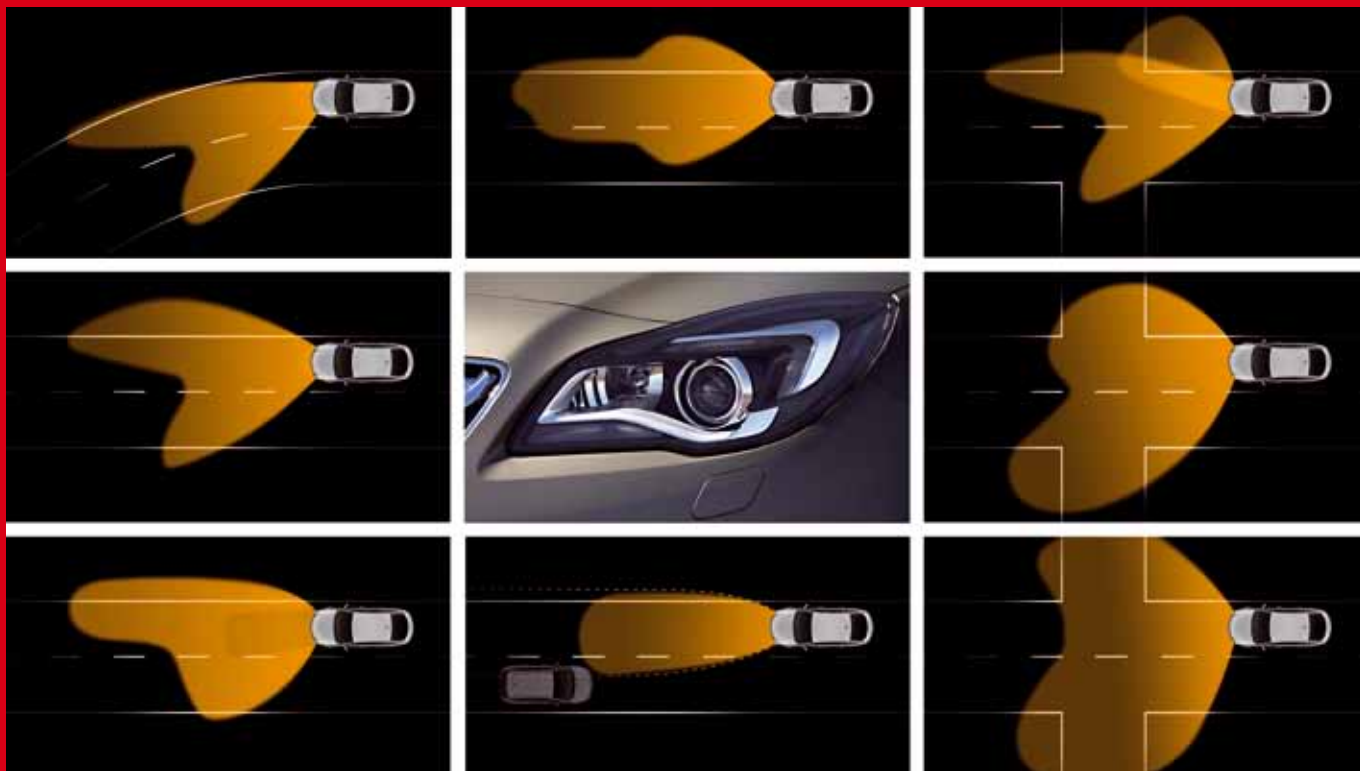
Kolejnym etapem rozwoju samochodowego oświetlenia było wprowadzenie adaptacyjnych reflektorów. W pierwszej kolejności za dbano o doświetlanie zakrętów oraz układy automatycznego przełączania światła mijania na drogowe. Nawet takie z pozoru proste rozwiązanie istotnie poprawia bezpieczeństwo. BMW oszacowało, że asystent światła drogowych zwiększa czas jazdy na nich nawet pięciokrotnie. Później elektronika zaczęła analizować prędkość i kąt nachylenia drogi, a następnie dopasowywać do nich nachylenie wiązki światła. W trakcie hamowania zostaje lekko podniesiona, by skompensować nurkowanie nadwozia. Korekty następują także podczas wjeżdżania pod wzniesienia i zjeżdżania z nich. Gdy samochód z adaptacyjnymi reflektorami znajdzie się w za-

Pierwsze, acetylenowe źródła światła do najbezpieczniejszych nie należały. Jednak tylko gazowe oświetlenie zdawało egzamin w pierwszych autach. Brukowane drogi, opony z litej gumy i mało wyrafinowane zawieszania skutecznie rozprawiały się z żarnikami elektrycznych żarówek, których próby montowania do samochodów podjęto w ostatnich latach XIX wieku. Elektryczne oświetlenie zyskało na popularności w pierwszej dekadzie XX wieku. Dość wcześnie, bo już w 1915 roku, pojawiły się światła mijania, które rozwiązały kwestię oślepienia innych użytkowników drogi. Nie można zapominać, że ówczesne rozwiązania były dalekie od doskonałości – by zmienić światła drogowe na mijania, należało wysiąść z kabiny lub sięgnąć do dźwigni mechanicznie sterującej reflektorem z pojedynczą żarówką. To również szybko uległo zmianie, bo już przed drugą wojną światową pojawiły się dwuwótkowe żarówki, jak również... skrzętne reflektory. Podstawy prawne były w powijakach, więc każdy producent samochodów eksperymentował na własną rękę.

Największy skok ewolucyjny, który przez kolejne dekady wpływał na konstrukcję samochodowych żarówek, dokonał się w 1962 roku. Wówczas do sprzedaży weszła halogenowa żarówka H1. Pomniejszenie bańki żarówki oraz wypełnienie jej gazem szlachetnym zrewolucjonizowało sposób myślenia o oświetleniu pojazdów. Nowe źródło światła było nawet o 25 proc. wydajniejsze od dotychczas stosowanego przy wydłużonej o 50 proc. żywotności. Sekret tkwił w konstrukcji



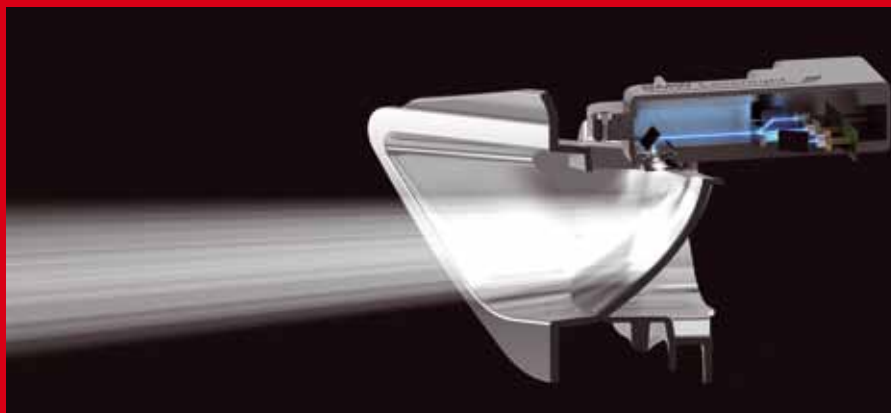
żarówki. Zwiększone ciśnienie gazu ograniczyło parowanie wolframu z żarnika, osiągającego nawet 1400°C. Nie następowało też zaczernianie szklanej powierzchni, gdyż wprowadzenie do wnętrza bańki gazu szlachetnego stało się początkiem cyklu regeneracyjnego. Cyrkulacja termiczna wewnątrz żarówki sprawiła, że cząsteczki wolframu przestały osiadać na szkle, tylko powracały na skrzętkę. Stale trwający proces odnawiania się żarnika wydłużył żywotność żarówki halogenowej oraz zapewnił snop białego światła przez cały okres jej eksploatacji. W 1971 roku europejscy producenci samochodów zaczęli stosowanie halogenowych żarówek H4. Umieszczone w ich wnętrzu dwa żarniki odpo-



głębinie między dwoma wzniesieniami drogi, snop światła zostanie podniesiony – oczywiście w zakresie, który nie doprowadzi do oślepienia innych kierowców.

Najbardziej zaawansowane systemy – aktualnie dostępne już w samochodach kompaktowych – w trybie automatycznym dążą do możliwie długiego utrzymywania światła drogowych. Oczywiście nie ma mowy o oślepieniu innych kierowców. Po wykryciu innych pojazdów przesłony zaczynają wycinać konkretny obszar z dobrze oświetlonego pasa jezdni. Ciemny prostokąt przesuwa się wraz z znajdującym się w jego wnętrzu samochodem. To ogromne udogodnienie. Inteligentne reflektory są w stanie doświetlić 400 metrów trasy przed maską, a oczy kierującego rzadziej muszą adaptować się do światła i półmroku. Technologia inteligentnych reflektorów rozwija się dwutorowo. Tańsze bazują na bixenonowym oświetleniu z odpowiednimi przesłonami. Bardziej zaawansowane zawierają diodowe moduły, które nie potrzebują mechanicznego komponentu.

Pierwszym seryjnie produkowanym samochodem z całkowicie diodowymi reflektorami przednimi było audi R8. Trzy lata później Mercedes zaprezentował pierwsze adaptacyjne LED-y. Obecnie mniej lub bardziej wyszukane oświetlenie diodowe jest oferowane do samochodów segmentów B i C. Reflektory tego typu są lżejsze i bardziej zwarte od tradycyjnych, a ich żywotność sięga 50 tysięcy godzin (przy najwyżej 600 h dla zwykłej żarówki). Zmartwieniem inżynierów jest ciepło, które gromadzi się w tylnej części reflektora. Aby uniknąć jego przegrzania, konieczne jest opracowanie układów cyrkulacji



powietrza, ograniczających także prawdopodobieństwo oblodzenia klosza w okresie zimowym.

Mogłoby się wydawać, że po wprowadzeniu LED-owego oświetlenia, fali spadku cen oraz pojawienia się jeszcze do niedawna ekskluzywnego dodatku w popularnych modelach segmentów B i C nastąpi zastój w rozwoju samochodowych źródeł światła. Nic bardziej mylnego. W blokach startowych czekają już laserowe reflektory. Za sprawą Audi i BMW pojawiły się już na drogach publicznych – można zamówić je do sportowych modeli R8 oraz i8. Z cenami wynoszącymi odpowiednio 19.930 zł i 27.513 zł są gadżetem dla najbardziej zamożnych. Warto jednak zauważyć, że zaledwie rok temu BMW życzyło sobie za futurystyczne lampy aż 41.488 zł! Popularyzacja technologii powinna przynieść jeszcze szybciej postępujący spadek cen. Jest o co walczyć. Laserowe diody zużywają o ok. 30 proc. mniej energii od klasycznych LED-ów, generując snop światła o długo-

ści nawet 600 metrów! Na tym nie kończą się ich zalety. Laserowe światło jest równomiernie rozłożone, a jego neutralna barwa ogranicza zmęczenie wzroku – ma kolor zbliżony do światła słonecznego. Warto wiedzieć, że laserowe diody są źródłem... niebieskiego światła. Dopiero po skierowaniu go na układ optyczny z soczewkami i fluorescencyjną substancją fosforową uzyskuje się białe światło. Pojedyncza dioda laserowa ma rozmiary pudełka zapałek. Wkomponowanie niewielkiego elementu w pas przedni samochodu jest znacznie prostsze od zaprojektowania miejsca na klasyczny reflektor. Tylne lampy staną się jeszcze bardziej wyraziste dzięki technologii OLED. Organiczne diody mają szersze spektrum barw od klasycznych LED-ów i świecą pod większym kątem. Ich atutem jest również minimalny czas reakcji oraz możliwość tworzenia zakrzywionych powierzchni świetlnych.

Lukasz Szewczyk

# Bogdan Oleksiak nowym dyrektorem transportu drogowego

**Pod koniec lutego z posadą dyrektora departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa pożegnał się Łukasz Twardowski. Jego miejsce zajął Bogdan Oleksiak.**

**B**ogdan Oleksiak ma już za sobą doświadczenie w pracy w ministerstwie. Był nawet wicedyrektorem departamentu transportu drogowego. Jednak w 2013 roku został przez ówczesnego ministra Sławomira Nowaka zwolniony. Dlaczego? Miało to związek z zamieszaniem z zaświadczeniami ADR. Nowe blankiety obowiązywały od 1 stycznia 2013 roku, ale resort ogłosił przetarg na ich produkcję dopiero dzień wcześniej. Później okazało się, że nie zabezpieczono pieniędzy na ten cel. Według swoich ówczesnych przełożonych, to właśnie Oleksiak ponosił winę za błędy przy wprowadzaniu nowych zaświadczeń na przewóz niebezpiecznych towarów.

Później Oleksiak znalazł zatrudnienie w Transportowym Dozorze Technicznym. Jest to jednostka podległa resortowi transportu. Czym się zajmuje? Sprawuje dozór techniczny m.in. nad zbiornikami, w tym cysternami, wykorzystywanymi w ruchu kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej, urządzeniami technicznymi zainstalowanymi na obszarze kolejowym, w kolejowych pojazdach szynowych oraz na bocznicach kolejowych.

## ■ Pamiętne spotkanie

Łukasz Twardowski kierował departamentem transportu drogowego od lipca 2013 roku. Początkowo w funkcji zastępcy dyrektora po odwołaniu Andrzeja Bogdanowicza. Jak Twardowskiego oceniali przedstawiciele branży związanej ze szkoleniem kierowców? Najlepiej chyba obrazuje to przebieg spotkania, które odbyło się w zeszłym roku podczas XVII Zjazdu Delegatów Stowarzyszeń Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Gościem specjalnym był właśnie Twardowski, który musiał tłumaczyć się z ministerialnej propozycji, zakładającej karanie ośrodków szkolenia kierowców popełniających nadużycia.

– Wychodzi ona naprzeciw postulatom o podwyższeniu jakości szkolenia. Braliśmy pod uwagę średnią zdawalność w poszczególnych województwach. Takie zestawienie znajduje się w „Szkoła Jazdy”. Chcielibyśmy, żeby starostwa obligatoryjnie kontrolowały ośrodki, których zdawalność wynosi ponad



Rok 2015. Delegaci PFSSK dyskutują z byłym dyrektorem departamentu transportu drogowego Łukaszem Twardowskim.

15 proc. niż niż średnia z województwa – mówił ówczesny dyrektor departamentu transportu drogowego.

Łukasz Twardowski wypowiedział się także w kwestii ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia.

– Odnieśliśmy się do tej propozycji w sposób krytyczny. Podniesienie ceny nie spowoduje wzrostu jakości szkolenia. Przykładem mogą być choćby stacje kontroli pojazdów. Czy ustalenie sztywnych cen wyeliminowało patologię? W żadnym wypadku, one się wręcz namnożyły. Poza tym trudno byłoby wprowadzić cenę minimalną dla całego kraju. Choćby dlatego, że poziom zamożności ludzi jest w każdym rejonie Polski różny. Z kolei rejonizacja spowodowałaby turystykę kursową.

## ■ Gorąca atmosfera

Z argumentami przedstawionymi przez dyrektora departamentu transportu drogowego zdecydowanie nie zgodził się Władysław Drzazga, prezes Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów w Gorzowie Wielkopolskim.

– Za niską cenę nie powstanie wysokiej jakości produkt. Musi pan z nami współpracować. Jest źle, żyjemy na krawędzi nędzy, za-

mykamy ośrodki, a ministerstwo nie przyjmuje naszych argumentów.

– Obecnie obserwujemy nierówność podmiotów wobec prawa – wtórował Drzazdze Zbigniew Uszczyński, szef walbrzyskiego Stowarzyszenia Instruktorów i Szkół Nauki Jazdy „Elka”.

– Lekarze mają cenę minimalną, psychologowie też, czemu my nie? Mamy do czynienia z dumpingiem. Jeżeli cena realna za godzinę szkolenia to 80 zł, a ktoś wykonuje tę usługę za 40 zł, to jak takie postępowanie nazwać? Turystyka? Egzaminacyjna już jest, ludzie jadą poza granice Polski i zdają za pierwszym razem. U nas mamy do czynienia z Golgotą!

Ostatnie zdanie w tej niezwykle nerwowej dyskusji należało do Łukasza Twardowskiego.

– Wszyscy zebrani tu prezesi wiedzą, że przy nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami uwzględnione zostały uwagi środowiska szkoleniowego. Nie jest tak, że nie słuchamy. Ale wasz sztandarowy postulat – ustanowienie ceny minimalnej – nic nie zmieni. Facet szkolący kursanta za stodołą dalej będzie to robił, tylko za znacznie lepsze pieniądze.

Szkoleniowcy wyszli z sali bardzo mocno niezadowoleni. Teraz raczej nie żałują odwołania Twardowskiego z funkcji dyrektora departamentu transportu drogowego...

*Jakub Ziębka*



# WORD-y otwierają kolejne filie

**Już wkrótce kandydaci na kierowców będą mogli podchodzić do egzaminów w dwóch nowych filiach wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Chodzi o Bielsk Podlaski oraz Grójec. Bardzo możliwe, że do tych miast dołączy także Kutno.**

**M**ożliwość otwierania filii wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego istnieje od lipca 2013 roku dzięki nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Lokalizację nowego miejsca egzaminacyjnego wskazuje marszałek województwa, a zatwierdza sejmik. Od tamtego czasu możemy zaobserwować ciągle wzrost liczby filii. W tej chwili na terenie całego kraju jest już ich kilkadziesiąt.

## ■ Bielsk Podlaski już się szykuje

Kolejne miejsca egzaminacyjne powstaną jeszcze w pierwszym półroczu tego roku. Chodzi m.in. o Bielsk Podlaski. Najpierw trzeba jednak wprowadzić zmiany w organizacji ruchu w tym mieście. Jak zapewnia dyrektor WORD-u w Białymstoku Michał Freino (to właśnie po tę jednostkę będzie podlegał Bielsk Podlaski), będą one kosmetyczne. Większość ma polegać na poprawie i uzupełnieniu już istniejącego oznakowania pionowego i poziomego. Jedyną nowością to lokalizacja na terenie Bielska skrzyżowania dróg równorzędnych, przy którym staną znaki ostrzegawcze A-5 – „skrzyżowanie dróg”.

– Na takim skrzyżowaniu obowiązuje zasada pierwszeństwa pojazdu nadjeżdżającego z prawej strony – mówi Freino. – W Białymstoku jest to rozwiązanie często stosowane, np. w strefach zamieszkania, bo zmusza wszystkich uczestników ruchu do ostrożności: zwolnienia i sprawdzenia, czy nie trzeba ustąpić przejazdu nadjeżdżającemu z prawej strony.

Decyzja o powołaniu filii WORD-u w Bielsku Podlaskim zapadła pod koniec ubiegłego roku. Podjął ją Sejmik Województwa Podlaskiego. Filia WORD-u będzie miała swoją siedzibę w obecnym budynku Zespołu Szkół nr 3 im. Władysława Stanisława Reymonta przy ul. Widowskiej 1.

– Pierwsze egzaminy w naszym ośrodku egzaminacyjnym w Bielsku Podlaskim powinny odbyć się do końca pierwszego półrocza bieżącego roku – zapowiada Freino.

## ■ Szósta filia na Mazowszu

Niebawem nowe miejsca egzaminacyjne powstaną także na Mazowszu. Chodzi o Grójec, gdzie powstanie filia warszawskiego WORD-u. Taka decyzja została podjęta przed radnych Sejmiku Województwa Mazowieckiego pod koniec lutego.

– Wychodzimy naprzeciw potrzebom mieszkańców. We wrześniu ubiegłego roku otworzy-



liśmy filię w Sochaczewie, a teraz zdecydowaliśmy o uruchomieniu takiego ośrodka w Grójcu – wyjaśnia marszałek Adam Struzik. – To jest bardzo duży powiat, w którym zapotrzebowanie zarówno na egzaminy, jak i na szkolenia jest ogromne. Dlatego myślę, że mieszkańcy będą zadowoleni z takiego właśnie rozwiązania.

Według danych warszawskiego WORD-u, w ubiegłym roku w stolicy do egzaminów teoretycznych przystąpiło blisko 12 tys. mieszkańców powiatu grójeckiego i okolicznych (pruszkowskiego, grodzkiego i piaseczyńskiego), a do egzaminów praktycznych – ponad 11,5 tys.

– Egzaminy na prawo jazdy w Grójcu będzie można zdawać jeszcze w tym roku. Dzięki uprzejmości lokalnych władz samorządowych udało się znaleźć dobrą lokalizację. Ośrodek będzie działał na terenie Grójeckiego Ośrodka Sportu i Rekreacji – dodaje Dariusz Marek Szczycielski, dyrektor warszawskiego WORD-u.

Będzie to już szósta filia wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w województwie mazowieckim. Terenowe oddziały działają już w Mławie (oddział WORD-u w Ciechanowie), Garwolinie (oddział WORD-u w Siedlcach), Koziencicach

i Zwoleniu (oddziały WORD-u w Radomiu) oraz Sochaczewie (oddział WORD-u w Płocku).

## ■ Kutno czeka na decyzję

Bardzo blisko decyzji o uruchomieniu nowego miejsca egzaminowania jest z kolei Kutno (województwo łódzkie). Uchwała w tej sprawie jest już ponoć przygotowana.

– Rozmawiamy od pewnego czasu o tym przedsięwzięciu i udało nam się porozumieć, jeśli chodzi o finansowanie – mówi cytowany przez portal internetowy Eku24.net Witold Stępień, marszałek województwa łódzkiego. – Miasto Kutno oraz Starostwo Powiatowe w Kutnie zdecydowały się na to, aby stworzyć miejsce, gdzie mógł korzystać z gotowej infrastruktury przy swoim niewielkim zaangażowaniu finansowym. Zawarliśmy porozumienie i ono się formalizuje. Uchwała jest już przygotowana, czeka teraz na głosowanie przez sejmik. Myślę, że w ciągu kilku miesięcy, jeszcze w tym roku, egzaminowanie kierowców będzie mogło odbywać się w Kutnie.

Jakub Ziębka

# Motocyklem na krańcu świata

**– Kocham motocykle, kocham podróżować. Połączenie tych dwóch spraw daje totalną przyjemność. I kiedy po powrocie widzę, że odwiedziłem kolejne kraje, poznałem ciekawych ludzi, mam energię na kolejne działania. Tak ładuję baterie – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” DJ Adamus.**

**Jakub Ziębka:** Moich rozmówców zazwyczaj pytam o auta. Ale wiem, że pana największą pasją są motocykle...

**DJ Adamus:** Wszystko zaczęło się bardzo dawno temu, jeszcze w szkole podstawowej. Na pierwszą komunię dostałem motorynkę. Przez ponad sześć lat jeździłem bez uprawnień po wiosce pod Opolem, gdzie mieszkałem. Ale tak robili wtedy wszyscy. Życie w czasach tzw. komuny miało swoje plusy. Nikt się takimi sprawami nie przejmował, można było jeździć. W ósmej klasie podstawówki pojawił się simson enduro. Później nastąpiła fascynacja chopperami i w wieku 16 lat, kiedy miałem już prawo jazdy na motocykle – yamaha 125. Wtedy nie można było jeździć 125 bez prawa jazdy kategorii A. To był totalny szok w tamtych czasach emzetek i motocykli z bloku wschodniego... Szpan i wolność w jednym. Mało samochodów na drodze, przyjemność z jazdy, zachwyty totalny i od razu w wieku szesnastu lat takie чудо!

Potem nastąpił mój wyjazd z Opola i długa przerwa. Dopiero kilka lat temu pojawił się u mnie miejski skuter, najwygodniejszy do podróżowania po Warszawie latem. I dokładnie trzy lata temu – bum! Wielki powrót do miłości na dwóch kółkach. Zaczęło się od ducati, później nastąpiła zmiana skutera na junaka vintage, ostatnio pojawiła się honda 650 XR enduro. Nadal jestem nienasycony!

A miłość wzięła się z prostej przyczyny: dwa kółka dają wolność nieporównywalną z poruszaniem się jakimkolwiek innym środkiem transportu.

**Miał pan okazję jeździć na wielu maszynach. Którą uznałby pan za najlepszą?**

– To trudna decyzja, bo motocykle wybiera się pod konkretną trasę. Inne w długie trasy, inne w teren, inne do miasta. Dlatego na wypad w teren uwielbiam enduro, do miasta za dnia junaka, a na wieczory, żeby poszwendać się bez celu, mam ducati. To jak z ubraniem. Zależy od tego, na co ma się w danym momencie ochotę.

te. Lubię testować nowe motocykle, każdy jest niepowtarzalny.

**A ma pan jakieś niespełnione dotąd motocyklowe marzenie?**

– Hm, jest kilka takich... Na pewno mam wielki respekt do motocykli. Wiem, że aby poczuć maszynę, potrzeba czasu. Enduro uczyłem się w terenie dobry tydzień. Myślę, że chciałbym przetestować jakiś fajny szosowy motocykl, wygodny na długie trasy. Jeszcze nie miałem okazji, bo nie lubię pożyczać od kogoś motocykla. Nie pożyczam też swoich. To coś więcej niż pojazd.

**Właśnie wrócił pan z wyprawy motocyklowej po Ameryce Południowej. Czy inspiracją nie był przypadkiem rajd młodego Ernesto Che Guevary, opisany w jego „Dziennikach motocyklowych”?**

– Blisko. Po pierwsze, poznałem ekipę z Advfactory. To ci ludzie zainteresowali mnie wyprawą do Ameryki Łacińskiej. Uwielbiam podróże, na motocyklu w szczególności. Zobaczyłem ich fotografie z roku 2015 i wiedziałem, że muszę to zrobić. Ameryka Łacińska zawsze mnie fascynowała. Swoją drogą jestem fanem „Dzienników motocyklowych”.

Przed wyprawą było trochę przygotowań, spotkanie z doświadczonymi podróżnikami, plan trasy, wysyłka motocykli i... w drogę! Pięć tygodni cudownej przygody... Zapraszam na mój kanał YouTube, tam można obejrzeć film z wyprawy. Nie do opisanie słowami...

**Ale Ameryka Łacińska nie jest jedynym egzotycznym miejscem, po którym poruszał się pan motocyklem...**

– Byłem także na Sri Lance, planuję Himalaje. Jednak zdecydowanie w tej chwili wygrywa Ameryka Łacińska. Sri Lanka jest piękna, ale była takim spokojnym spacerem. Ameryka to dzikość, kosmos wycieczkowy. Mieliliśmy tylko siebie i czasem od stacji do stacji benzynowej po 400 km. Nikogo w okolicy, na pustyni, to było wyzwanie...

**Co dają panu takie wyprawy?**

– Hm, trudne, a zarazem łatwe pytanie. Kocham motocykle, kocham podróżować. Połączenie tych dwóch spraw daje totalną przyjemność. Dodatkowo zmęczenie fizyczne, survival dają odpoczynek dla umysłu, to inne stany, w jakich żyjemy na co dzień. No i ta energia, dystans do tego, co robimy. Dodatkowo spełniam swoje największe marzenia. I kiedy po powrocie widzę, że odwiedziłem kolejne kraje, poznałem ciekawych ludzi, mam energię na kolejne działania. Tak ładuję baterie.

**Zgaduję, że jazda motocyklem daje panu więcej przyjemności niż jazda samochodem.**

– Tak, zdecydowanie. Wolność, energia... Jestem takim typem, że siadam na motocykl i mogę być tylko ja, dwa kółka i droga. Odcinam się od rzeczywistości. W samochodzie często pracuję. Jadę do pracy, na spotkanie, traktuję to jako element codziennych działań. Jazda motocyklem jest dla mnie odpoczynkiem. Nie ma mnie wtedy dla nikogo, nie muszę odbierać telefonów.

**Nie jest tajemnicą, że na drogach w Polsce dochodzi do wielu tarć między motocyklistami a kierowcami samochodów. Z czego to wynika?**

– Jest już zdecydowanie coraz lepiej. Widzimy w miastach, jak ustępuje się w korku motocyklistom, a oni się odwzajemniają. Pamiętam jeszcze czasy, gdzie było mało aut, mało motocykli. Mogłeś jechać 20 – 30 km i nikogo nie spotkać. Teraz nawet poza miastem stoi się w korkach. Tego, co nas spotkało w Ameryce, nie ma już w Europie, nie ma w Polsce. Jedziesz 200 km i mijasz jedno auto – niesamowite... Ja nawet nie widzę tej niechęci, ale myślę, że kierowcy samochodów nam zazdroszczą. Jesteśmy wolni, a jednak szybcy.

**Jakie zachowania kierowców najbardziej pana denerwują?**

– Po pierwsze, nie lubię nerwusów. Klakson i zajeżdżanie drogi – straszne to! Po drugie, nie

lubię ludzi, którzy jeżdżą za szybko. Nie mówię dynamicznie, tylko niebezpiecznie. To jest dla mnie idiotyzm. A najbardziej irytują mnie tzw. psy ogrodnika. Kogoś nie wpuszczają i sami nie pojadą. Ja uwielbiam jazdę na suwak, lubię wpuszczać. Jesteśmy uprzejmi i od razu na drodze robi się przyjemniej.

**Jeśli już wsiada pan do samochodu, to do jakiego?**

– Marka jest tylko jedna. Obecnie to BMW. Już mam trzecie takie auto. Podobno później jest już tylko mercedes albo porsche. Ja nadal jestem wierny swojej 13-letniej trójce w kabriolecie. Mówi się, że kabriolet jest po to, żeby nawet w korku mieć wakacje. No i można się opalać. Nie jestem fanem wydawania dużych pieniędzy na auta, ale może kiedyś ten dzień nadejdzie. Myślę, że moje motocykle, a na pewno jeden, są droższe niż mój samochód. Kompletnie nierozsądnie, ale ten nierozsądek uwielbiam.

**Czy uważa się pan za dobrego kierowcę?**

– Nie jestem mistrzem świata, nie ćwiczyłem nigdy poślizgów, więc nie stanę na torze wyścigowym. Znam swoje miejsce, ale na pewno jeżdżę dość dynamicznie i staram się być na drodze bardzo skoncentrowany. W prowadzeniu auta pomaga mi to, że jeżdżę na motocyklu. Wte-

dy trzeba mieć oczy dookoła głowy. Z kolei w jeździe na motocyklu pomaga mi to, że prowadzę auto. Potrafię przewidywać ruchy kierowców na drodze, to na pewno duże ułatwienie. Zresztą lubię ten typ koncentracji w czasie prowadzenia. Nie lubię rozmawiać w czasie jazdy. Sama jazda autem czy motocyklem sprawia mi wielką frajdę. Swego czasu jeździłem dużo autem po Polsce na występy. Teraz mniej, chyba już zrobiłem swoje kilometry. Nadal lubię moment, kiedy wrzucam torbę do bagażnika i mam przed sobą np. 400 km. Tylko ja, samochód i droga. Zwłaszcza że jakość dróg w Polsce naprawdę bardzo się zmieniła i nikt temu nie zaprzeczy. Jakie optymistyczne zakończenie, ale taki już jestem. ■

### DJ ADAMUS (ADAM JAWORSKI)

– producent, DJ i muzyk. Współpracował z czołową polską sceną muzyczną. Współtworzył duet producencki Wet Fingers i projekt 1000 miejsc (z wokalistką Adą Szulc). Dbał o oprawę muzyczną programu „Kuba Wojewódzki”, pracował z Januszem Józefowiczem przy musicalu „Romeo i Julia”, był odpowiedzialny za muzykę do filmów „Big Love” i „Sala samobójców”. Stworzył oprawę do wielu widowisk muzycznych i rozrywkowych.



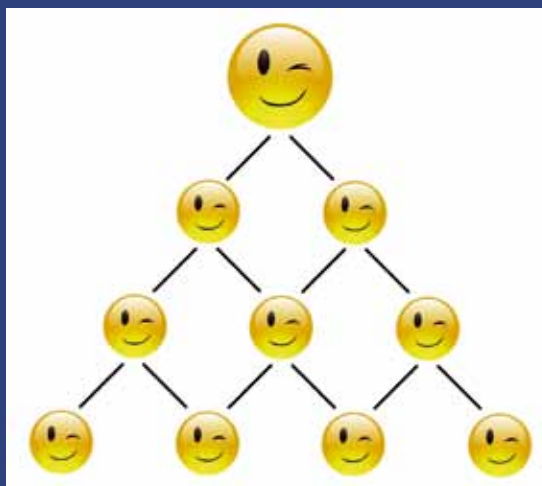
# Mistrzowie (nie) ciętej riposty. Humor w służbie marki

**W poprzednim numerze „Szkoły Jazdy” zaprezentowałem czytelnikom ogólny kontekst oraz zasady wykorzystania codziennych rozmów między potencjalnymi klientami na użytek promocji produktu lub firmy. Teraz przedstawię analizę przypadków, w których umiejętnie poprowadzona korespondencja z klientami została rozpowszechniona w internecie, a w efekcie przyczyniła się do budowania pozytywnego wizerunku marki.**

Jak już wspominałem, istotą marketingu szepzanego jest wykorzystanie bezpośrednich kontaktów między konsumentami. Na starcie skutecznej kampanii jest zawsze element, który pobudza dyskusję, prowokuje konsumentów do wymiany informacji i opinii na temat firmy lub produktu. Informacja jest powielana oraz udostępniana i – o ile można ją uznać w jakiś sposób za atrakcyjną dla odbiorców – szerzy się na kształt wirusa, obiegając internet (stąd nazwa „marketing wirusowy”). Jakiego rodzaju treści są najpopularniejsze? To m.in. humor.

## Umiejętna odpowiedź na zaczepkę klienta

Internet to forum, na którym mogą pojawiać się niepochlebne opinie na temat naszej firmy. Nie rozstrzygając, czy negatywne oceny są zasłużone, czy nie, opinie te czyta rzesza potencjalnych kursantów. Z reguły przechodzimy nad takimi wpisami do porządku dziennego, przemilczając je lub... usuwając. Trzeba jednak pamiętać, że negatywne wpisy są częstsze i mają więcej czytelników chętnych do dzielenia się nimi niż pochwały i polecenia. Można zatem spróbować ten potencjał wykorzystać do własnych celów, odwracając niejako negatywną wymowę opinii, dowcipnie odpowiadając na krytykę. Takie działanie to wyjątek od zasady planowania każdej kampanii marketingowej. Co do zasady, riposta jest działaniem spontanicznym, dziejącym się w czasie rzeczywistym. To dość wypracowana metoda obrócenia krytyki klienta w pozytywny dla firmy efekt wizerunkowy. Klienci szkół jazdy to z reguły młodzi ludzie, ceniący sobie dowcip i dystans oraz chętnie dzielący się treściami, które wzbudzają uśmiech. Doskonałym przykładem jest szeroko rozpowszechniony w internecie oraz komentowany przypadek korespondencji internauty z Volvo. Historia zaczęła się od wpisu na firmowym profilu Volvo, na którym konsument, zdegustowany liczbą e-maili z reklamami od firmy, postanowił sobie zakpić.



Powyższa wymiana zdań tak spodobała się internautom, że w krótkim czasie dialog obiegł cały internet. Firma Volvo postanowiła jednak nie chować głowy w piasek i spróbowała wykorzystać ten nieplanowany szum na swoją ko-

rzyść, proponując klientowi wypożyczenie samochodu na sobotni paintball.

Szybka reakcja na niewygodny wpis, który już tworzył obraz firmy jako spamera zalewającego skrzynki e-mailowe reklamami, pozwoliła załagodzić negatywne wrażenie i znalazła uznanie wśród internautów.

## Tylko pozytywne odpowiedzi

Jak powszechnie wiadomo, w internecie klienci często wyrażają negatywne opinie bez ogródek i nie przebiegając w słowach. Dowcipna, zdystansowana odpowiedź na ostrą krytykę ocierającą się o hejt jest w tym przypadku szczególnie trudna. Ale jeżeli trafi się z odpowiednią formą, efekt w postaci popularności będzie tym większy.

Poczucie humoru i dystans w odpowiedzi na publiczną krytykę to broń, której użycie wymaga wyczucia. Absolutnie nie może też zastąpić poważnego podejścia do opinii klienta oraz zaproponowania ewentualnego zadośćuczynienia. Jest to szczególnie ważne w usługach szkoleniowych, opartych na dystrybucji wiedzy i umiejętności, w których zaufanie do ośrodka jest zbudowane w dużej mierze na jego autorytecie. Klienci muszą mieć poczucie, że zostali potraktowani poważnie, a ich zdanie się liczy. Nasza odpowiedź nie może w żaden sposób obrażać ani upokarzać klienta. Wręcz przeciwnie – ostatecznie to on ma się czuć symbolicznym zwycięzcą starcia, niezależnie od tego, czy uzyskał jakąś materialną gratyfikację, czy zwykłe przeprosiny. Dlatego jeżeli w pierwszym zdaniu dowcipnie odpowiadamy na skargę klienta, w drugim proponujemy mu już na poważnie rozwiązanie jego problemu, a przynajmniej wyrażmy ubolewanie. Należy również pamiętać, że tego typu reakcje nie mogą być standardem w komunikacji z kursantami, ale dobrze przemyślanymi, sporadycznymi wpisami.

**Radosław Izdebski,**  
ekspert ds. komunikacji marketingowej

# Branża motoryzacyjna jedzie na rezerwie

**Podczas gdy pracy w motoryzacji jest coraz więcej, dostęp do wykwalifikowanej kadry staje się trudniejszy. Dlatego bardzo ważna jest dywersyfikacja kanałów poszukiwania kandydatów i wyjście poza utarte schematy – zwracają uwagę eksperci Exact Systems, firmy kontrolującej części samochodowe.**

**M**otobranża to jedna z najszybciej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki. Charakteryzują ją nowe inwestycje, rekordowe wartości eksportu, a przy tym wzrost zatrudnienia. W 2015 roku pracodawcy z tego sektora opublikowali na portalu Pracuj.pl 10.679 ogłoszeń, co oznacza aż 18-procentowy wzrost rok do roku. Także teraz producenci samochodów i części czy firmy usługowe działające w Automotive uruchamiają setki nowych rekrutacji, jednak spotykają się z mniejszym odzewem ze strony kandydatów niż rok temu. Eksperci Exact Systems, firmy kontrolującej części samochodowe, zwracają uwagę, że podczas gdy pracy w motoryzacji jest coraz więcej, dostęp do wykwalifikowanej kadry staje się trudniejszy. Dlatego bardzo ważna jest dywersyfikacja kanałów poszukiwania kandydatów i wyjście poza utarte schematy.

## ■ Przemysł kwitnie, pracowników nie ma

– Z ostatniej edycji „Badania opinii i nastrojów przedstawicieli Automotive”, którą przeprowadziliśmy w połowie ubiegłego roku, wynikało, że ponad jedna trzecia zapytanych osób planuje w kolejnych miesiącach zwiększenie liczby pracowników w swoich fabrykach – mówi Paweł Gos, prezes zarządu Exact Systems. – Teraz już wiemy, że przewidywania się sprawdziły. Rosnące zamówienia na części i podzespoły samochodowe oraz związane z tym eksport mają efekt w postaci zwiększenia zatrudnienia. A w wielu regionach, głównie tam, gdzie zlokalizowane są największe inwestycje motoryzacyjne, jak Śląsk czy Wielkopolska, firmy mają coraz większe problemy ze znalezieniem kandydatów do pracy. Także my zmagamy się z deficytem zatrudnienia i w związku z tym zintensyfikowaliśmy działania i inicjatywy, których celem jest pozyskanie kandydatów do pracy.

Rosnące zamówienia na części i podzespoły samochodowe dają efekt w postaci zwiększenia zatrudnienia. Jednak firmy z sektora z miesiąca na miesiąc mają coraz większe trudności z rekrutowaniem nowych pracowników. Jak wyni-



ka z wewnętrznych danych Exact Systems, problemem jest przede wszystkim responsywność na publikowane oferty pracy.

– Jeśli weźmiemy tę samą liczbę ogłoszeń o pracę za styczeń – luty bieżącego i ubiegłego roku oraz liczbę odpowiedzi, jakie otrzymaliśmy, to zobaczymy, że liczba aplikujących zmniejszyła się aż o 30 proc. – mówi Jacek Opala, dyrektor ds. rozwoju sprzedaży w Exact Systems. – Najtrudniej o pracowników w tych częściach Polski, w których przemysł motoryzacyjny kwitnie. Przede wszystkim w województwach śląskim, łódzkim, wielkopolskim i pomorskim. Exact Systems poszukuje w tym momencie ok. 300 osób do pracy w całej Polsce, m.in. na takich stanowiskach, jak kontroler jakości, inżynier jakości czy team leader.

## ■ Jak rekrutować?

Dla zwiększenia liczby kandydatów firmy muszą korzystać z tak wielu kanałów informacyjnych, jak to tylko możliwe. Jednak zawsze na-

leży pamiętać, że wybór odpowiedniego źródła powinien być skorelowany z poziomem stanowiska, na które odbywa się rekrutacja, czy obszarem geograficznym. Możliwość jest w tym momencie naprawdę wiele. Podstawą są ogłoszenia na przeznaczonych do tego portalach ogólnopolskich czy lokalnych.

– W przypadku studentów, którzy stanowią w naszym przypadku niemal 70 proc. załogi, istotne są także plakaty na uczelniach czy obecność na najważniejszych targach pracy. Nie można zapomnieć też o kanałach social media, które stanowią codzienność młodych ludzi – mówi Jacek Opala. – Coraz częściej spotykaną praktyką jest także premiowane polecanie osób, co ma miejsce nie tylko w przypadku wyższych stanowisk, na które kandydatów jest jak na lekarstwo. W naszym przypadku często zatrudniamy osoby nie tylko z polecenia naszych kontrolerów, ale również producentów części samochodowych, u których prowadzimy kontrole jakości.

Jakub Ziębka



# Pozytywny minimalizm

**Miniaturowa honda MSX udowadnia, że przyjemność z jazdy motocyklem nie jest jedynie wypadkową pojemności, mocy oraz rozmiarów maszyny. Liczy się jeszcze to coś...**

W latach 1978 – 1994 w halach montażowych bydgoskiego Rometu powstawały jednoosobowe jednoślady pony, powszechnie nazywane motorynką. Kompaktowe rozmiary, słaby silnik czy przystępna cena czyniły z pony idealną propozycję dla młodzieży rozpoczynającej przygodę z jednośladami. Motorynką, tyle że na miarę XXI wieku, można z czystym sumieniem nazwać hondę MSX 125.

Mimo że najmniejszy jednośląd japońskiego koncernu ma zaledwie 1,76 metra długości, kluczowe z punktu widzenia ergonomii elementy, czyli kanapę, selektor skrzyni biegów, manetki i podnóżki udało się tak rozlokować, by MSX-em mogły w miarę wygodnie podróżować nawet osoby o wzroście 180 – 190 cm. Producent nie przewidział najmniejszych nawet owiewek, więc kierujący już przy niewielkiej prędkości wyraźnie odczuwa pęd opływającego go powietrza. Niestety, oznacza to również, że nie może on liczyć na jakąkolwiek ochronę przed deszczem. Przy naszej dość kapryśnej pogodzie MSX jest mniej praktycznym środkiem codziennego trans-



portu od klasycznych skuterów z wysokimi szymbami oraz platformą chroniącą stopy. Kto kupi MSX-a w celach rekreacyjnych bądź jest w stanie pogodzić się z koniecznością jazdy w kombinezonie przeciwdeszczowym, będzie miał wiele powodów do radości.

Miniaturowy motocykl jest niemałą sensacją na drogach i nieustannie znajduje się w centrum zainteresowania. Wiele kierowców chce zamienić kilka słów na temat osiągnięć czy ceny. Warto dodać, że MSX nie wzbudza negatywnych emocji. Jeżeli kierujący nim wykona nie do koń-

ca przemyślany manewr albo próbuje się przeskakać między samochodami stojącymi w korku, może liczyć na zrozumienie i próby współpracy, niż na przejawy wrogości. Właściciel MSX-a nie musi martwić się o miejsce do przechowywania motocykla. Sprzęt zajmuje niewiele więcej przestrzeni od roweru i może być z powodzeniem trzymany na balkonie czy w piwnicy. Powodem do smutku nie będą też rachunki za paliwo. Jeden cylinder, nawet przy „zero-jedynkowym” traktowaniu manetki gazu (zamknięta/ otwarta) nie jest w stanie spalić więcej niż 2,5 l/100 km. Zdecydowanego operowania przepustnicą uniknąć nie sposób. Silnik rozwija 9,8 KM, więc by utrzymywać tempo narzucane przez innych kierowców, trzeba korzystać z całego zakresu obrotów – szczególnie po wyjechaniu na wielopasmową ulicę, gdzie w zależności od ukształtowania terenu MSX osiąga 90 – 105 km/h.

Charakterystyka silnika nie irytuje. Wręcz przeciwnie. Jest zupełnie inaczej niż w motocyklach z większymi silnikami, w których zdecydowane odkręcenie manetki zaledwie na kilka sekund



może zakończyć się zdobyciem kompletu punktów karnych, utratą prawa jazdy bądź sprawą w sądzie. MSX punktuje także klasyczną skrzynią. Co prawda do dyspozycji są tylko cztery biegi, jednak nawet takie rozwiązanie pasuje lepiej do charakteru motocykla od popularnych w segmencie 125 przekładni bezstopniowych, które tłamszą reakcję na gaz.

MSX waży jedynie 102 kg. Dodając do tego nisko położony środek ciężkości, kompaktowe rozmiary i lekko działające sprzęgło stworzono maszynę, z którą poradzą sobie nawet początkujący. Ale uwaga! Pod żadnym pozorem nie należy traktować MSX-a jak zabawki. O ile uślijg tylnego koła po zbyt mocnym odkręceniu gazu jest mało prawdopodobny, o tyle geometria ramy i wynikające z niej dociążenie przedniego koła masą ciała kierującego sprawia, że mocniejsze naciśnięcie na klamkę hamulca potrafi postawić hondę do pionu. Przy pierwszym kontakcie z motocyklem trzeba oswoić się z intensywnością reakcji na najmniejsze nawet ruchy kierownicy. Przyzwyczajenia wymagają także lusterka (z racji położenia i rozmiarów widać w nich niewiele) i panel wskaźników (by odczytać informacje, trzeba pochylić głowę – przed sobą widzimy jedynie drogę). Na nierównościach daje o sobie znać 12-calowa średnica kół, które wpadają w większość nierówności.

Największym mankamentem MSX-a jest cena. Honda wyceniła niezbyt skomplikowany motocykl na astronomiczne 13.800 zł. Oryginalność zawsze była kosztowna, jednak w tym przypadku trudno oprzeć się chłodnej kalkulacji – w cenie gadżetu, jakim jest MSX, można znaleźć pełnowymiarowy motocykl klasy 125. Okazyjny zakup na rynku wtórnym nie wchodzi w grę. MSX wszedł na rynek w 2013 roku, a na oferowane egzemplarze trzeba przygotować przynajmniej 8000 zł.

**Łukasz Szewczyk**

# Biografia wizjonera

**Ashlee Vance, publicysta specjalizujący się w nowoczesnych technologiach, przeprowadził dziesiątki wywiadów z rodziną, przyjaciółmi i pracownikami Elona Muska – człowieka, który stworzył m.in. Tesla Motors. Tak powstała biografia jednego z najbardziej zuchwałych przedsiębiorców Doliny Krzemowej.**

Elona Muska bardzo często określa się mianem wizjonera, geniusza i nieznosnego szefa. Jedno wiadomo na pewno. To jeden z najbogatszych ludzi na ziemi. Wielu wielbicieli jego talentu stawia go w jednym szeregu z takimi postaciami, jak Thomas Edison, Henry Ford i Steve Jobs. I mają do tego podstawy. Każdy start-up w jego rękach zmienia się w złoto.

Urodził się i wychował w Republice Południowej Afryki. Gdy miał dziesięć lat, rodzice kupili mu pierwszy komputer, a on nauczył się programowania. Dwa lata później sprzedał swój pierwszy program – grę komputerową Blastar za ok. 500 dolarów. Potem Musk wyemigrował do Kanady, stamtąd przeniósł się do Stanów Zjednoczonych.

To właśnie w USA Musk stworzył PayPal (spółka oferująca usługi płatnicze, umożliwiające firmom i klientom indywidualnym, posiadającym adres e-mail, wysyłanie oraz odbieranie płatności przez internet), a także SpaceX – firmę wysyłającą prywatne rakiety w kosmos. Żeby przekonać rząd, że pojawił się nowy gracz w wyścigu kosmicznym, zaparkował raketę na trawniku przed siedzibą Federalnej Administracji Lotnictwa w Waszyngtonie.

Musk jest także jednym z założycieli Tesla Motors i

autorem głównej biznesowej strategii firmy, którą jest dostarczenie niedrogich elektrycznych samochodów do masowego klienta. Gdy po auta Tesli ustawiały się kolejki chętnych, Leonardo DiCaprio błagał Elona o egzemplarz elektrycznego roadstera. Co zrobił Musk? Odmówił!

Początkowo Musk przyrzekł, że zrobi wszystko, żeby nie dopuścić do publikacji książki. Po pewnym czasie zmienił zdanie. I dobrze, bo to lektura zdecydowanie godna polecenia!

**red**



# Polacy powoli przekonują się do elektrycznych aut

**Do 2020 roku po drogach na całym świecie ma poruszać się 10 mln elektrycznych samochodów. Już teraz wzrasta ich sprzedaż. A jak jest w Polsce?auta elektryczne i hybrydowe typu plug-in też cieszą się coraz większą popularnością. W 2015 roku nabywców znalazło już ok. 400 takich pojazdów.**



## ■ Amerykańskie ekotaksówki

Największe oszczędności są związane z brakiem wydatków na paliwo. Przyjmuje się, że koszt przejechania jednego kilometra samochodem elektrycznym jest średnio ponad sześciokrotnie mniejszy niż analogicznym pojazdem napędzanym silnikiem spalinowym. Do tego dochodzą niższe koszty ubezpieczenia oraz serwisowania.

– Co za tym idzie, w przypadku rozbudowanych flot pojazdów wydatki mogą zmaleć nawet o kilkadziesiąt procent – podkreśla prezes Inchcape Motor Polska.

Dla Polski przykładem może być Holandia. Amsterdam Airport kupił 160 pojazdów elektrycznych obsługujących lotnisko. Zrobiono to ze względu na niższe koszty i redukcję emisji spalin. Ale nawet w Stanach Zjednoczonych, gdzie paliwo jest tanie (0,8 USD/litr), przedsiębiorstwa taksówkowe decydują się na samochody elektryczne. Bo im się to coraz bardziej opłaca.

## ■ Rynek się zmienia

Eksperti zajmujący się rynkiem motoryzacyjnym są zgodni, że w Polsce taka tendencja, połączone z wzrastającym zainteresowaniem firm flotami pojazdów tańszych w eksploatacji, może przyczynić się do dynamicznego rozwoju segmentu i przekroczenia 1000 sztuk w ciągu najbliższych osiemnastu miesięcy.

Polska musi jednak pokonać dystans dzielący ją od Europy. Po krajowych drogach jeździ wiele starych, nieekologicznych aut. Według ostatnich raportów, około 71 proc. wszystkich samochodów na polskich drogach to auta mające dziesięć lub więcej lat. Jednocześnie tylko 4 proc. ma mniej niż dwa lata.

Międzynarodowa agencja badawcza Navigant Research prognozuje, że do 2023 roku samochody elektryczne będą stanowiły 2,4 proc. sprzedaży pojazdów nowej generacji na świecie. Z kolei światowy rynek samochodów osobowych o napędzie elektrycznym może zanotować wzrost sprzedaży z 2,7 mln w 2014 roku do 6,4 mln w 2023 roku.

*Jakub Ziębka*

Rynek napędza nie tyle ekologia, co zmieniające się ciągle ceny ropy, bonusy podatkowe (zastosowano je w Norwegii), poprawa parametrów pojazdów i możliwość zmniejszenia kosztów utrzymania m.in. flot firmowych. Wśród kupujących są klienci indywidualni oraz firmy strzegące standardów ekologii i poziomów zużycia paliwa w ramach flot firmowych.

## ■ 150 punktów to za mało

W samej stolicy wzrost sprzedaży elektrycznych aut na przestrzeni trzech lat jest aż siedmiokrotny. W 2013 roku w Warszawie zarejestrowano 37 takich pojazdów, a w 2015 roku już 277. Według analiz Frost & Sullivan, brytyjskiej firmy badawczej, w 2016 roku na całym świecie zostanie sprzedanych pół miliona samochodów napędzanych elektrycznie. Najwięcej w Europie i Azji (Chiny).

Żeby samochody elektryczne stały się w Polsce bardziej popularne, konieczna jest rozbudowa sieci ładowania EV (electric vehicles). Obecnie w naszym kraju mamy jedynie 150 takich punktów. Wkrótce może się to zmienić. Władze Wrocławia stworzyły na przykład projekt budo-

wy miejskiej sieci punktów ładowania EV. Miasto dopłacałoby 50 proc. (do 20 tys. zł) do instalacji jednego terminalu. Właśnie takie działania popiera Komisja Europejska.

## ■ Firmy optymalizują koszty

Spośród blisko 400 „elektryków” sprzedanych w Polsce w 2015 roku ponad 60 proc. stanowiły pojazdy serii bmw i3.

– Najbardziej popularnym modelem okazało się bmw i3, które prowadziło praktycznie przez cały rok i zanotowało blisko 30-procentowy wzrost sprzedaży. Model i8 stanowi obiekt zainteresowania miłośników motoryzacji, lecz nie ma to tak dużego przełożenia na sprzedaż – podkreśla Marcin Słomkowski, dyrektor generalny Inchcape Motor Polska, jedyne agenta iBMW w Polsce.

Jak zaznacza, ciągle najlepiej sprzedają się modele z najwyższej półki, gdyż dla kupujących jest cena nie ma dużego znaczenia.

Nabywcami ekopojazdów stają się także firmy i instytucje publiczne, które oprócz korzyści ekologicznych dostrzegają szansę na znaczną optymalizację kosztów użytkowania floty.





Albin Sieczkowski,  
autor bloga  
StrefaKulturalnejJazdy.pl

O czym piszę? Oczywiście o znakach drogowych. Warto je znać i szanować (jeździć tak, jak podpowiadają, nakazują czy zakazują). Inaczej przejazd samochodem może stać się kosztowny lub w gorszym przypadku – ostatni w naszym życiu. Oczywiście absurdy się zdarzają. Czasem trudno znaleźć uzasadnienie dla postawienia w danym miejscu konkretnego znaku, ale nie szukajmy w ten sposób wymówki dla niestosowania się do niego.

### ■ Gaz, hamulec

Niektórzy kierowcy zawsze chcą być pierwsi. Dlatego choć w sznurze samochodów większość aut jedzie normalnym, dozwolonym tempem, to zawsze znajdzie się ktoś, kto będzie chciał wszystkich wyprzedzić, nie zważając na nic. Tylko po to, by objąć prowadzenie. Potem znajduje się kolejny taki delikwent. Następnie jeszcze jeden i... robi się wyścig. Zrozumiałe, jeżeli kierowca wyprzedzi i jedzie dalej, ale nie zawsze tak jest. Nie rozumiem, dlaczego wyprzedza wszystkich, a potem sam jedzie wolniej. Spowalnia resztę samochodów, jakby ich karząc, zamiast dalej pruć naprzód.

### ■ Im szybciej, tym lepiej? Nie bardzo...

Nie przywiązujemy się do stosowania maksymalnej dozwolonej prędkości. Za każdym razem chcemy więcej. Pragniemy szybciej pokonać dany zakręt albo całe miasto. Niestety, jaz-

## Czy okazujesz mu szacunek? Ile jest wart dla ciebie znak?

**Ktoś je ustawił. Nie bez powodu. Dlaczego wyglądają właśnie tak, nie inaczej? To nie był czyjś kaprys, tylko chęć poprawienia bezpieczeństwa na drodze.**

da po drogach publicznych nie powinna odbywać się wedle tej samej idei, która przyświeca rajdowcom. Tutaj pierwszoplanową rolę powinno odgrywać bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Zresztą na torze też nie zawsze postępuje się zgodnie z zasadą „im szybciej, tym lepiej”. Zawsze jest bowiem jakaś górna granica, której każdy normalny człowiek będzie starał się nie przekraczać.

### ■ Gdzie jest górna granica?

Wszystko zaczęło się dawno, dawno temu. Jako dzieci ciągle chcieliśmy nadążyć za starszymi. Mając krótsze nogi, musieliśmy biec z całych sił, żeby dorównać tempa starszym. Niestety, niektórzy nie zaznaczyli sobie górnej granicy. Zmierzają dalej w wyznaczonym kierunku. Szybciej, coraz szybciej. A przecież nie o to chodzi.

Zabawne, bo podczas pierwszej lekcji nauki jazdy większość z nas, zamiast przepisowych 50 km/h, jeździła zdecydowanie wolniej. A i tak wydawało się nam, że poruszamy się z zawrotną prędkością. Ale w końcu przyzwyczailiśmy się do jazdy samochodem. Do wyższych prędkości też. Problem pojawia się w momencie, gdy myślimy, że kierując autem z prędkością 100 km/h w obszarze zabudowanym robimy coś normalnego. To wcale nie jest normalne! Co kieruje takimi kierowcami? Nauczyli się jeździć 50 km/h

i po jakimś czasie stwierdzili, że to za mało? Że przecież nic się nie stanie?

### ■ Zasady? Jakie zasady?

Co takiego daje nam szybsza jazda po mieście? Zamiast do celu, szybciej dojedziemy co najwyżej do kolejnego czerwonego światła na kolejnym zakorkowanym skrzyżowaniu. Może zamiast tak pędzić, lepiej wyjechać trochę wcześniej? Jeżeli z kolei lubimy poczuć adrenalinę, to może powinniśmy się zapisać do jakiegoś klubu i trenować na torze? Im szybciej, tym lepiej. To tam można właściwie wyładowywać wszystkie emocje. Warto to zrobić, zanim zrujnuje się życie swoje lub innego uczestnika ruchu drogowego.

Najwidoczniej to przez naszą historię i niechęć do władzy kierowcy nie lubią, gdy coś im się nakazuje. Zwłaszcza w kwestii dozwolonej prędkości jazdy samochodem w danym miejscu. Zawsze przecież można zadać pytanie: czy nie jest ona zbyt niska?

Nie lubimy stosować się do obowiązujących zasad. Podejrzewam, że po zdjęciu ograniczeń kierowcy zaczęliby jeździć szybciej, ale po pewnym czasie sami doszliby do wniosku, że jednak 50 km/h jest wystarczające. Niestety, lepiej nie ryzykować. Bo zawsze znaleźliby się i tacy, którzy jak tylko zobaczyliby, że mogą jechać, ile chcą, to chętnie by z tego korzystali. ■



# Korek, czyli gigantyczna strata pieniędzy

**Korki i utrudnienia w ruchu drogowym w największych polskich miastach kosztowały kierowców w 2015 roku aż 3,8 mld zł! – wynika z najnowszego raportu o korkach w siedmiu największych miastach Polski, przygotowanego przez firmę doradcą Deloitte i serwis Targeo.pl.**

Czas spędzony w korkach nie jest wykorzystywany produktywnie, można by go przeznaczyć na pracę lub odpoczynek. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to więc strata, której rozmiar można oszacować jako koszt utraconych korzyści. Dodatkowo ta sama ilość czasu spędzona w korkach w każdym mieście ma inną relatywną wartość dla kierowców. Dlaczego? Ze względu na różne dla poszczególnych miast średnie wynagrodzenie. Łączne szacunki uwzględniają wielkość miasta, wyrażającą się w liczbie osób pracujących.

## ■ Duże straty

Z przeprowadzonej analizy wynika, że pracujący kierowcy w siedmiu największych miastach Polski – Warszawie, Łodzi, Wrocławiu, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku – stracili w korkach w 2015 roku średnio 14,6 mln zł dziennie, czyli prawie 321 mln zł miesięcznie i ponad 3,8 mld zł rocznie.

– W porównaniu z rokiem 2014 jest to pogorszenie aż o 12 proc., czyli odpowiednio więcej o 1,5 mln zł dziennie, 34 mln zł miesięcznie i 400 mln zł rocznie. Przechodząc na poziom mikroekonomiczny, koszt korków dla statystyczne-

go mieszkańca kierowcy z siedmiu miast wzrósł aż o 18 proc. i wyniósł średnio 3350 zł rocznie w porównaniu z 2848 zł w 2014 roku. W ujęciu nominalnym był to wzrost kosztu o 502 zł rocznie – mówi Rafał Antczak, członek zarządu Deloitte Consulting. – W ujęciu realnym roczny koszt korków na kierowcę wzrósł średnio do 70 proc. miesięcznego wynagrodzenia w porównaniu z 64 proc. w 2014 roku. Niewiele różni się od poziomu sprzed pięciu lat, czyli kiedy opublikowaliśmy pierwszą edycję naszego raportu. Jest to jednak o tyle istotna zmiana, że w ubiegłym roku średnia cena litra benzyny spadła o ponad 12 proc. Z kolei koszt korków dla gospodarki (po odjęciu dochodów podatkowych) wyniósł w 2015 roku prawie 3,3 mld zł, czyli 0,19 proc. PKB i był wyższy niż w 2014 roku (0,17 proc. PKB).

## ■ Najwięcej tracą wrocławianie

Podobnie jak w ubiegłym roku, najwyższy nominalnie koszt (3976 zł rocznie) ponosili kierowcy w Warszawie. Z jednej strony, najwyższe płace (do szacunków przyjęto średnie wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw) w stolicy podnoszą szacunek kosztów utraconych korzyści, ale z drugiej, dłuższy czas spędzony w korkach

sprawia, że kierowcy w Warszawie tracą rocznie 70 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia. Natomiast w Poznaniu czas w korkach jest podobny, jak w Warszawie, ale ze względu na stosunkowo dużą liczbę kierowców i niższe zarobki roczny koszt korków dla mieszkańców stolicy Wielkopolski stanowi aż 74 proc. średniej pensji poznaniaków. Najniższy nominalny koszt korków, podobnie jak rok temu, ponosili kierowcy w Łodzi i Gdańsku (odpowiednio 2187 i 2223 zł rocznie). Jednak w porównaniu ze średnią płacą w tych miastach roczny koszt korków w Łodzi wyniósł 57 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia, podczas gdy w Gdańsku było to zaledwie 43 proc. Rekordowo wysoki koszt korków ponoszą wrocławianie – aż 81 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia rocznie, na co składa się stosunkowo wysoki nominalny koszt korków (3549 zł miesięcznie), relatywnie niska baza wynagrodzenia (4368 zł miesięcznie brutto) oraz wysoki i wciąż rosnący czas tracony w korkach.

## ■ Wskaźniki opóźnień

Raport powstał w oparciu o badanie Korkometr, zrealizowane przez serwis Targeo.pl.

Bazując na rzeczywistych pomiarach prędkości, dla każdego miasta wyliczono wskaźniki opóźnień, pokazujące, o ile korki wydłużają czas potrzebny kierowcom na dotarcie do miejsca docelowego (wskaźnik uwzględniający opóźnienia spowodowane korkami w stosunku do przejazdu swobodnego bez utrudnień). Czas opóźnień w korkach w dni robocze zmniejszył się w trzech, a wzrósł w czterech miastach, w tym w dwóch pogorszył się bardzo znacząco – o ponad godzinę miesięcznie na jednego kierowcę. Roczny czas opóźnień we wszystkich miastach łącznie wydłużył się aż o 25 godzin 42 minut.

### ■ Wąskie gardła komunikacyjne

W korkowym rankingu miast, którego rezultatem jest wynik czasu stania w korkach oraz potencjalny koszt, najlepiej poradziły sobie Katowice, następnie Gdańsk oraz Łódź. Podobnie jak w ubiegłorocznym rankingu, powodów do zadowolenia nie ma za to Wrocław, w którym miesięczny czas tracony przez kierowców w korkach wynosi aż 8 godzin i 52 minuty. W zestawieniu z informacją, że wrocławianie ponoszą najwyższe koszty korków spośród wszystkich metropolii, można wysnuć wniosek, że stolica Dolnego Śląska jest najbardziej zakorkowanym miastem w Polsce.

Niezmiennym problemem miast są wąskie gardła komunikacyjne. Najwięcej jest ich niezmiennie w Warszawie. Wiąże się to z wielkością miasta i większym problemem w kontekście zarządzania ruchem i przepustowością. Miasta najmniej zakorkowane – Katowice i Gdańsk – mają stosunkowo najmniej wąskich gardeł. Generowane przez nie opóźnienia są wyraźnie mniejsze niż w innych metropoliach, są więc mniej dotkliwe dla kierowców.

– W Warszawie udało się zlikwidować największe wąskie gardło sprzed roku – w al. Krakowskiej – mówi Rafał Mikołajczak, prezes zarządu Indigo, operatora serwisu Targeo.pl. – To efekt przebudowy wyjazdu z miasta w kierunku Krakowa i Katowic. Rekord najniższej średniej prędkości w wąskim gardle wynosi obecnie 2,2 km/h i należy do ul. Zwycięskiej we Wrocławiu. Drugie miejsce należy do Warszawy z prędkością 3,2 km/h na Francuskiej i Cybernetyk. Trzecie miejsce zajęła Łódź z ul. Północną i Ogrodową i wynikiem 3,7 km/h. Można wskazać kilka miejsc, w których nastąpiła spektakularna poprawa, jednak nasz ranking pokazuje, że łączna liczba i skala wąskich gardeł nie maleje.

Problem wąskich gardeł w polskich miastach niezmiennie wydaje się zatem wynikać z niedostatecznej analizy i uwagi poświęconej temu zagadnieniu przez władze miast oraz zarządzających transportem drogowym i komunikacją miejską – czytamy w raporcie.

Jakub Ziębka

# Stłuczka z cudzoziemcem

**– Wypadek z nieubezpieczonym cudzoziemcem stanowi poważny kłopot nie tylko w Polsce, ale również całej Europie – mówi Elżbieta Wanat-Poteć, prezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. – Dlatego wspólnie z Polskim Biurem Ubezpieczycieli Komunikacyjnych postanowiliśmy przygotować specjalny serwis [www.wypadekbezOC.eu](http://www.wypadekbezOC.eu), dzięki któremu będzie można dowiedzieć się, co należy wtedy robić.**



**N**a stronie [www.wypadekbezOC.eu](http://www.wypadekbezOC.eu) można znaleźć informacje, gdzie zgłosić szkodę z udziałem nieubezpieczonego pojazdu na zagranicznych numerach rejestracyjnych. Nie ma znaczenia, czy wypadek wydarzył się w Polsce, czy w innym kraju europejskim.

### ■ Komu zgłosić szkodę?

Wystarczy tylko podać nazwę państwa, w którym doszło do zdarzenia, oraz kraj nieubezpieczonego sprawcy (na podstawie tablic rejestracyjnych). Wtedy serwis udzieli informacji na temat instytucji, do których należy zwrócić się po ewentualne odszkodowanie.

Warto jednak pamiętać, że zakres i wysokość odszkodowania uzależnione są od przepisów obowiązujących w państwie, w którym doszło do zdarzenia. W 2015 roku UFG wypłacił polskim obywatelom 1,1 mln zł odszkodowań za wypadki spowodowane przez nieubez-

pieczonych cudzoziemców z krajów spoza UE, czyli 2,5 razy więcej niż rok wcześniej. Kierujący takimi pojazdami byli sprawcami 123 wypadków (szkód) na terenie Polski (o 16 proc. więcej niż rok wcześniej). Najczęściej były to zdarzenia z udziałem pojazdów zarejestrowanych na Ukrainie lub na Białorusi oraz w Rosji. Choć zdarzały się również wypadki spowodowane przez kierujących nieubezpieczonymi autami z takich państw, jak Kanada czy Republika Środkowej Afryki.

### ■ Rejestracje, do których nikt się nie przyznaje

– Jednak znacznie większą pulę wypłat UFG za wypadki spowodowane przez nieubezpieczone pojazdy z zagraniczną rejestracją stanowi odszkodowania za wypadki z winy kierujących autami z rejestracją, do której nie przyznaje się żaden kraj – zaznacza Sława Cwalińska-Weychert, wiceprezes Funduszu. – Chodzi o pojazdy sprowadzone do Polski na obcych tablicach rejestracyjnych, które straciły już ważność, a mimo to pojazd ten nie został u nas zarejestrowany ani ubezpieczony.

Odpowiedzialność za wypadki spowodowane przez kierujących tego typu pojazdami na terenie Polski, w których poszkodowanymi są obywatele polscy – ponosi UFG. Oczywiście w tym sensie, że wypłaci im odszkodowanie.

– Warto zaznaczyć, że Fundusz skutecznie występuje o zwrot tych odszkodowań. Zarówno do sprawców takich wypadków, jak i posiadaczy nieubezpieczonych pojazdów na nieaktualnych zagranicznych tablicach rejestracyjnych – podkreśla Sława Cwalińska-Weychert.

W ubiegłym roku UFG wypłacił za wypadki tej grupy pojazdów 2,8 mln zł, kwotę blisko dwa razy większą niż w 2014 roku. Zgłoszonych zostało w tym czasie 298 szkód, podczas gdy rok wcześniej były to 322 szkody.

Jakub Ziębka

# Nadchodzi era inteligentnych tachografów

**W marcu 2014 roku ukazało się nowe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej, którego głównym celem było wprowadzenie poprawek w przepisach, tak żeby zapewniać skuteczność i sprawność zapisów tachografów. Zabezpieczenie tachografów i ich systemu jest kwestią kluczową z punktu widzenia zapewnienia wiarygodności wygenerowanych danych.**



**Marek Rupental**

**D**ziałalność gospodarcza, polegająca na wykonywaniu transportu drogowego, obwarowana jest wieloma przepisami, dodatkowo podlega nadzorowi wielu służb kontrolnych. Ograniczenia wynikające z obowiązku stosowania się do norm czasu pracy mają na celu zapewnienie kierowcom właściwych praw socjalnych. Niestety, wielu kierowców, z własnej woli czy też na wyraźne polecenie przełożonego, narusza te zasady. Bezpieczeństwo w ruchu drogowym jest spychane na dalszy plan przez chęć przewiezienia jak największej masy towarów albo po prostu terminowego dostarczenia ładunku.

## ■ Magnesy i porcelanowe nadajniki

Według danych służb kontrolnych, ponad 70 proc. ujawnionych naruszeń w transporcie dotyczy norm czasu pracy kierowców. W naszym kraju wymyślono już milion sposobów, jak skutecznie oszukać zapisy tachografu i służby kontrolne. Inne metody stosowane są przy tachografach analogowych, inne przy cyfrowych. Te ostatnie miały być odporne na każdy rodzaj oszustwa, jednak nasi rodacy bez specjalnego wysiłku znaleźli sposób na manipulowanie zapisami tachografu – zakłócają pracę nadajnika, kładąc w jego pobliżu magnes. Tachograf podczas jazdy rejestruje wówczas odpoczynek. Sytuację tę miało zmienić wprowadzenie porcelanowych nadajników, które powinny być nieczułe na działanie magnesu. Jednak zaraz pojawiły się urządzenia fałszujące zapisy. Nie są one tanie. Jednak wielu przedsiębiorców decyduje się na ich montaż. Kosztują niejednokrotnie tyle co tachograf. A skuteczność? Kończy się z chwilą pierwszej kontroli drogowej przeprowadzonej przez Inspekcję Transportu Drogowego.

## ■ System nawigacji satelitarnej

W marcu 2014 roku ukazało się nowe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej, którego głównym celem było wprowadzenie poprawek w przepisach, tak żeby zapewniać skuteczność i sprawność zapisów tachografów. Zabezpieczenie tachografów i ich systemu jest kwestią kluczową w sprawie zapewnienia wiarygodności wygenerowanych danych. Inteligentne systemy transportowe mogą pomóc w sprostaniu wyzwaniom dotyczącym europejskiej polityki transportowej, do których zaliczyć można zwiększający się wolumen transportu drogowego i jego natężenie oraz zwiększające się zużycie energii. Dlatego należy wyposażyć tachografy w znormalizowane interfejsy w celu zagwarantowania ich interoperacyjności z aplikacjami ITS. Rozporządzenie nr 165 wskazuje m.in., że pojazdy rejestrowane po raz pierwszy po 2 marca 2019 roku będą musiały być wyposażone w tachograf podłączony do systemu, który będzie oparty na systemie nawigacji satelitarnej.

## ■ Czasowo przechowywane dane

W odniesieniu do podłączenia tachografu do systemu określania położenia opartego na systemie nawigacji satelitarnej wykorzystywane będą wyłącznie połączenia z usługami, które pozwalają na korzystanie z nich bez ponoszenia opłat. Tachograf nie będzie zapisywał trwale innych danych dotyczących położenia niż wyrażone we współrzędnych geograficznych określających:

- punkt początkowy dziennego okresu pracy
- co trzy godziny skumulowany czas prowadzenia pojazdu
- punkt końcowy dziennego okresu pracy.

Dane dotyczące położenia, które będą musiały być przechowywane czasowo, żeby umożliwić automatyczne zapisywanie ww. punktów lub potwierdzić czujnik ruchu, nie będą dostępne dla żadnego użytkownika. Zostaną automatycznie usunięte nie później niż w momencie, gdy nie będą już wymagane do tych celów.

Na uwagę zasługuje fakt, że tachografy te będą musiały umożliwiać komunikację z podmiotami

uprawnionymi do kontroli drogowej, gdy pojazd będzie w ruchu.

## ■ Ograniczony dostęp

Łączność z tachografem będzie nawiązywana wyłącznie na żądanie wysłane z urzędzenia organów kontrolnych. Zostaną one zabezpieczone w celu zapewnienia integralności danych oraz uwierzytelnienia urządzeń rejestrujących i kontrolnych. Dostęp do przesyłanych danych będą miały jedynie organy kontrolne upoważnione do kontroli naruszeń rozporządzenia (WE) nr 561/2006 i rozporządzenia nr 165 oraz warsztaty w zakresie niezbędnym do sprawdzenia poprawnego funkcjonowania tachografu. W trakcie komunikacji przesyłane będą jedynie dane niezbędne do ukierunkowanych kontroli drogowych pojazdów wyposażonych w tachografy, które mogły stać się przedmiotem manipulacji lub nadużyć. Takie dane dotyczyć będą następujących zdarzeń lub danych rejestrowanych przez tachograf:

- ostatnia próba naruszenia zabezpieczenia
- najdłuższa przerwa w zasilaniu
- usterka czujnika
- błąd danych dotyczących ruchu
- konflikt ruchu pojazdu
- prowadzenie pojazdu bez ważnej karty
- włożenie karty podczas prowadzenia pojazdu
- dane dotyczące regulacji czasu
- dane kalibracyjne, w tym daty przeprowadzenia dwóch ostatnich kalibracji
- numer rejestracyjny pojazdu
- prędkość zarejestrowana przez tachograf.

## ■ Koniec manipulacji? Czas pokaże...

Zdarza się, że kierowcy manipulują tachografem, używając karty innego kierującego. Konsekwencje są dość dotkliwe – kara może łącznie wynieść 9 tys. zł (2 tys. dla kierowcy, 2 tys. dla zarządzającego firmą i 5 tys. dla przedsiębiorcy).

Gdy karta kierowcy zostanie uszkodzona lub działa wadliwie, kierowca ma obowiązek zwrócić ją do organu wydającego. W przypadku kradzieży karty należy dokonać formalnego zgłoszenia tego faktu policji w kraju kradzieży. Z kolei zaginięcie karty należy zgłosić do organu, który ją wydał.

Kierowca, który nie jest w stanie posługiwać się kartą ze względu na jej uszkodzenie, wadliwe działanie, zagubienie lub kradzież, może kontynuować jazdę bez karty przez maksymalnie piętnaście dni kalendarzowych lub nawet dłużej, jednak pod warunkiem, że pojazd musi wrócić do bazy, a on nie ma możliwości przedstawienia lub użycia karty w tym czasie. Zakończenie przewozu powrotem do bazy oznacza jednocześnie brak możliwości podjęcia nowego przewozu do chwili uzyskania nowej karty.

Czy system GPRS ukróci manipulację, eliminując nieuczciwych przewoźników lub zmusi ich do poszanowania zasad konkurencyjności na rynku transportowym? Na razie nie podejmuje się udzielenia odpowiedzi na to pytanie. **■**

# Bezpieczna ciężarówka wyjechała już na drogi

**Firma Samsung Electronics zaprezentowała w lutym pierwszy prototyp Samsung Safety Truck, czyli pojazdu ciężarowego wyposażonego w technologię służącą zapobieganiu wypadkom drogowym przy wyprzedzaniu. Umożliwia ona rejestrację i transmisję obrazu sprzed ciężarówki w taki sposób, żeby kierowcy pojazdów jadących za nią mogli lepiej ocenić szanse na bezpieczne wyprzedzenie i podejmować decyzje o manewrze oparte na większej liczbie informacji.**



**S**amsung Safety Truck to technologia wykorzystująca dwie kamery wbudowane w przednią część pojazdu oraz platformę oprogramowania, opracowaną specjalnie na potrzeby branży transportowej przez firmę Ingemata. Technologia umożliwia rejestrację i transmisję obrazu sprzed ciężarówki w taki sposób, żeby kierowcy pojazdów jadących za nią mogli lepiej ocenić szanse na bezpieczne wyprzedzenie i podejmować decyzje o manewrze oparte na większej liczbie informacji. Obraz jest udostępniany na wysokiej jakości wyświetlaczu złożonym z czterech ścian wideo Samsung OH46D. Pyłoszczelne i wodoszczelne monitory wielkoformatowe OHD spełniają wymagania klasy IP56 i wyświetlają wyraźny obraz niezależnie od warunków panujących na drodze czy od pogody.

## ■ Pomoc przy wyprzedzaniu

Nowa technologia ma służyć poprawieniu bezpieczeństwa na drogach podczas manewrów wyprzedzania. Stają się one szczególnie ryzykowne w przypadku próby pozostawiania w tyle du-

**Samsung Electronics to największy członek grupy Samsung. Jest jedną z największych firm elektronicznych na świecie. Została założona w 1969 roku w południowokoreańskim mieście Taegu. Firma zajmuje się m.in. produkcją telewizorów, smartfonów, tabletów, aparatów fotograficznych, drukarek, sprzętu medycznego, rozwiązań sieciowych, półprzewodników i rozwiązań LED. Spółka zatrudnia 319 tys. pracowników w 84 krajach. Roczna wartość sprzedaży jej produktów wynosi 196 mld dolarów.**

żych aut, które ograniczają widoczność wyprzedzającego. Nietrudno w takiej sytuacji o wypadek. Jest to bardzo duży problem, także na polskich drogach, gdzie zdecydowana większość tras to tzw. jednopasmówki. Jednak Polska nie jest tutaj odosobniona. Wiele krajów na całym świecie ma podobne trudności.

– Idea działalności firmy Samsung polega na tworzeniu nowych technologii, które będą ulepszały ludzkie życie – mówi Olaf Krynicki, rzecznik prasowy firmy Samsung. – Niezależnie od tego, czy mowa tutaj o pracy, codziennych obowiązkach lub czynnościach w wolnym czasie. Chcemy tworzyć rozwiązania, które pomogą ludziom prowadzić łatwiejsze i przyjemniejsze życie, czy to poprzez zaoszczędzenie czasu, umożliwianie efektywnej pracy, czy zwiększenie bezpieczeństwa.

## ■ Argentyński początek

Od samego początku prace nad projektem prowadzono wyłącznie w Argentynie ze względu na dużą liczbę dróg jednopasmowych i wysoką liczbę wypadków związanych z wyprzedaniem na nich. Samsung Safety Truck będzie poruszał się po drogach przez rok.

– Bezpieczeństwo jest podstawową zasadą obowiązującą w każdym projekcie realizowanym przez Volvo Trucks – mówi Valere Lourme, dyrektor ds. marketingu i komunikacji w Volvo Trucks. – Dlatego nasza grupa uczestniczy w przedsięwzięciach mających na celu rozwijanie innowacyjnych technologii, które pozwoliłyby wyeliminować ryzyko wypadków. Zgodnie z tymi założeniami, Volvo Trucks Argentina postanowiło wziąć udział w projekcie Samsung Safety Truck, żeby promować refleksję nad zwiększaniem bezpieczeństwa zarówno kierowców pojazdów ciężarowych, jak i innych użytkowników dróg.

Projekt został zrealizowany dzięki współpracy Samsung Electronics Argentyna z międzynarodową agencją reklamową Leo Burnett Argentina, argentyńskim przedsiębiorstwem Ingemata, specjalizującym się w projektowaniu rozwiązań technicznych, firmą Helvetica SA, zajmującą się projektowaniem i budową naczip, oraz Volvo Trucks Argentina, jednym z czołowych producentów samochodów ciężarowych na świecie.

Jakub Ziębka

# Krótki poradnik uczestnika zdarzenia drogowego

**Instruktor nauki jazdy powinien mieć niezbędną wiedzę. Choćby po to, żeby w sytuacji zdarzenia drogowego zachować się profesjonalnie. Co to dla mnie znaczy? Chodzi o prawidłowe zachowanie się jako uczestnik zdarzenia drogowego, ale również wykorzystanie tych nieprzyjemnych w sumie chwil do pokazania osobie szkolonej tego, jak należy postępować – zgodnie z przyjętymi zasadami.**



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

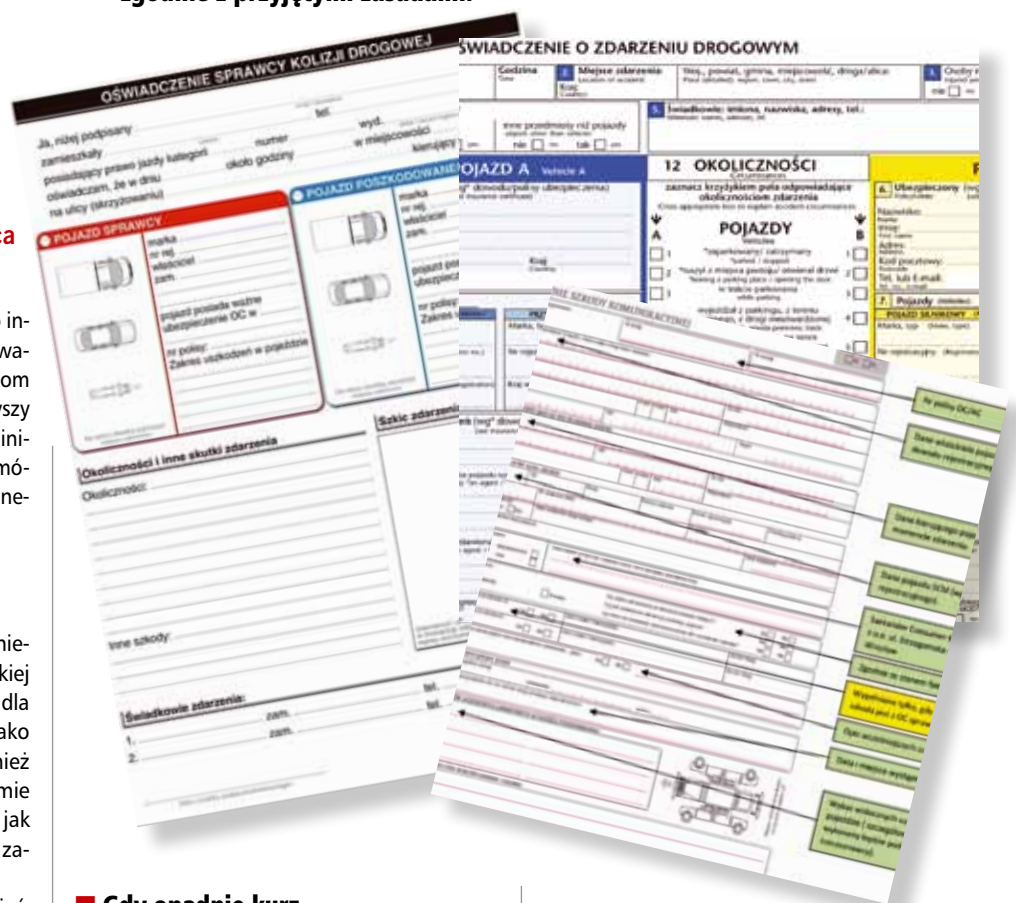
Tym razem w kolejnym odcinku cyklu „Co instruktor wiedzieć powinien” przygotowałem poradnik, który przyda się uczestnikom zdarzeń drogowych. Wiadomo, że towarzyszy im wiele emocji. Każdy stara się przecież zminimalizować ryzyko zderzenia. Trudno zatem mówić o kimś, że nabrał w tej kwestii niezbędne doświadczenia.

## ■ Po pierwsze: nie szkodzić!

Ale instruktor nauki jazdy powinien mieć niezbędną wiedzę. Choćby po to, żeby w takiej sytuacji zachować się profesjonalnie. Co to dla mnie znaczy? Prawidłowe zachowanie się jako uczestnik zdarzenia drogowego, ale również wykorzystanie tych nieprzyjemnych w sumie chwil do pokazania osobie szkolonej tego, jak należy postępować – zgodnie z przyjętymi zasadami.

Na początek chciałbym krótko przypomnieć, że jako kolizje uznaje się takie zdarzenia drogowe, w których ucierpiało tylko mienie lub ewentualnie doszło do drobnych urazów, nieskutkujących rozstrojem zdrowia trwającym dłużej niż siedem dni. Wypadki to z kolei te zdarzenia, w których mamy do czynienia z ofiarami lub rannymi, a rozstrój zdrowia któregośkolwiek z uczestników zdarzenia trwa dłużej niż wspomnianych siedem dni.

Kiedy dochodzi do zderzenia dwóch pojazdów, uderzenia pojazdem w jakiś element na lub przy drodze, w najgorszym wypadku potrącenia niechronionego uczestnika ruchu drogowego (pieszy, rowerzysta, motocyklista), należy przede wszystkim zachować spokój, myśleć i nie szkodzić.



## ■ Gdy opadnie kurz...

Jak więc powinien zachować się instruktor nauki jazdy, kiedy doszło do zdarzenia na drodze? Gdy opadnie już kurz, co z reguły trwa kilkanaście sekund, musi szybko i trafnie ocenić, czy osoba, którą szkolił, i on sam nie odnieśli obrażeń. Do właściwej oceny sytuacji powinno wystarczyć kilka prostych pytań, na przykład: „Czy wszystko jest OK?”, „Nic cię nie boli?”. Następnie trzeba poprosić kursanta o pozostanie w pojeździe (no, chyba że zagraża to jego bezpieczeństwu) i udać się do drugiego uczestnika zdarzenia, żeby sprawdzić, czy nie ma innych poszkodowanych.

Miejsce zdarzenia trzeba zabezpieczyć, używając do tego wszelkich dostępnych sposobów.

Chodzi o korzystanie z trójkątów ostrzegawczych, kamizełek odbłaskowych, błyskowych świateł, włączenie świateł awaryjnych w pojazdach (pamiętajmy, że drugi uczestnik może być w szoku i nie będzie potrafił tego zrobić).

## ■ Zdjęcia mogą być pomocne

Teraz przychodzi moment na chłodną ocenę sytuacji. Jeżeli zakwalifikujemy zdarzenie jako kolizję, próbujemy pojazdy usunąć z drogi, tak żeby nie stwarzały dodatkowego zagrożenia. W przypadku gdy mamy przesłanki, że doszło do wypadku, pojazdy bezwzględnie pozostają na swoich miejscach. I jeszcze jedna ważna rzecz. Zanim przystąpimy do usuwania pojaz-

dów, koniecznie wykonajmy fotografie ogólnie dokumentujące miejsce zdarzenia i ustawienie pojazdów. Może się to przydać później, przy likwidacji szkody lub ustalaniu sprawcy.

W przypadku kolizji następują ustalenia między uczestnikami zdarzenia. Chodzi o to, czy będzie spisywane oświadczenie z miejsca zdarzenia, czy zasadne jest wezwanie policji. Z kolei w przypadku wypadku (którykolwiek z uczestników zgłasza jakieś obrażenia, złe samopoczucie) bezwzględnie należy wezwać służby medyczne i mundurowych!

Warto wcześniej poćwiczyć metodę prawidłowego wezwania pomocy na miejsce zdarzenia. Nerwy często powodują, że wiele osób nie potrafi nawet konkretnie wskazać miejsca, w którym doszło do wypadku.

### ■ Nagrania mogą kompromitować!

Wypadałoby napisać kilka słów o rejestratorach, w które wyposażona jest już spora część naszych pojazdów. Otóż nagrania mogą zostać użyte do ustalenia sprawcy i przebiegu zdarzenia. Zachęcam jednak do wyjęcia karty z rejestratora po zdarzeniu (żeby nowe pliki nie nadpisały tych z chwili, która nas interesuje), przejrzania jej na spokojnie i dopiero wówczas wykorzystywania przed organami prowadzącymi sprawę lub pokazywania jej innym uczestnikom. Niestety, życie pokazuje, że nagrania z rejestratorów ujawniają różne rzeczy, nie zawsze istotne dla samej sprawy, a kompromitujące dla instruktora. Jakże? Chociażby to, że tuż przed zderzeniem, zamiast prowadzić szkolenie i być skoncentrowanym na jeździe, rozmawiał sobie przez telefon o tym, co kupić na kolację!

### ■ Ufajmy sobie, nie policjantom!

Jeżeli na miejsce zdarzenia zostanie wezwana policja, jej zadaniem będzie wskazanie sprawcy i zaproponowanie mu mandatu za wykroczenie, którego się dopuścił. Pamiętajcie, szczególnie w przypadku kolizji, nie macie obowiązku przyjmując mandatu. W takim wypadku będzie można na spokojnie, w toku postępowania przygotowawczego na policji, wyjaśnić wszystkie okoliczności zdarzenia. Często chłodna ocena sytuacji zupełnie zmienia pogląd na daną sprawę.

Instruktor powinien być profesjonalistą w zakresie ruchu drogowego, dlatego często zna przepisy lepiej niż policjanci. Nie należy zatem ulegać presji z ich strony. Jeżeli jesteście przekonani o braku swojej winy, nie macie się do czego przyznawać. Gdy policjant będzie was straszyl, że jeżeli nie przyjmiecie mandatu, zabierze wam prawo jazdy, nie słuchajcie go. Może on zatrzymać prawo jazdy tylko w sytuacji, kiedy zachodzi podejrzenie popełnienia wykroczenia lub przestępstwa, za które finalnie może grozić zatrzymanie dokumentu uprawniającego do kierowania. Przecież za spowodowanie kolizji nie zabiera się prawa jazdy przed sądem,



więc również mundurowy nie powinien tak robić na drodze.

Znam przypadek, kiedy kierującemu pojazdem policjanci zatrzymali prawo jazdy. Uznali bowiem, że spowodował kolizję. On nie przyjął mandatu, sąd uznał, że winny był drugi uczestnik. Ów kierujący dochodził (skutecznie) odszkodowania za czas, kiedy nie miał prawa jazdy i nie mógł bez niego wykonywać pracy. Sprawa wygrał!

### ■ Oświadczenie wypisuje sprawca!

Na koniec trzeba jeszcze wspomnieć o oświadczeniu z miejsca zdarzenia. Należy bezwzględnie zastosować się do następujących zasad:

– oświadczenie własnoręcznie spisuje na druku sprawca!

- warto wozić z sobą druki oświadczeń, żeby nie pominąć jakichś ważnych danych
- na miejscu trzeba wykonać fotografie. Zarówno uszkodzeń pojazdów, jak i dokumentów drugiego uczestnika (szczególnie jeżeli jest sprawcą). Jeżeli sprawca nie chce pokazać dokumentów (prawo jazdy, dowód rejestracyjny, polisa OC), żeby je sfotografować, należy wezwać policję. Skąd bowiem będziecie wiedzieć, że wpisał w oświadczeniu prawdziwe dane?

Przestrzeganie kilku prostych, opisanych powyżej zasad powinno korzystnie wpłynąć zarówno na przebieg załatwiania sprawy na miejscu zdarzenia drogowego, jak na późniejszą likwidację szkód komunikacyjnych. Na ten temat oczekujcie artykułu już w kolejnym wydaniu miesięcznika „Szkoła Jazdy”. ■

# Bez wielkich zmian

**Pewien piątkowy wieczór miał być chyba dla wszystkich kierowników ośrodków oraz instruktorów nauki jazdy w Polsce emocjonujący jak wielka kumulacja w Lotto. Otóż czekaliśmy na nowe rozporządzenie w sprawie szkolenia. Miało się wiele zmienić, lecz prawie nic nie poprawiono...**

Wraca instruktor prowadzący, który ma przeprowadzić z kursantem 50 proc. zajęć. Czy wpłynie to na jakość szkolenia, przyczyni się do lepszej zdawalności i poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Moim zdaniem, wydłuży to część praktyczną kursu. Jeżeli kursant był dyspozycyjny, mógł odbywać szkolenie sześć razy w tygodniu (dwa razy rano, dwa razy po południu i w weekend), zajmowało się nim trzech instruktorów i wszystko szło sprawnie. Teraz też może go szkolić trzech instruktorów, tylko jeden z nich będzie zdecydowanie bardziej aktywny. Jak znam życie, zacznie się przepisywanie kart, kombinowanie z rozpisywaniem jazd.

## ■ Złoty środek pilnie potrzebny

Jeżeli przyjmujemy, że instruktorzy nauki jazdy są kompetentni, to kursant po piętnastu jazdach z piętnastoma szkoleniowcami powinien być bardzo dobrze przygotowany do samodzielnej jazdy oraz egzaminu państwowego na prawo jazdy. Rozumiem głosy, że zasada jeden kursant – jeden instruktor najlepiej się sprawdza. Ale przykro mi, nie zgadzam się z tym. Kilku szkoleniowców, a już na pewno nowy, nieznanym instruktor na egzaminie wewnętrznym powoduje u kursanta stres porównywalny z egzaminacyjnym. Pokazuje to kandydatowi na kierowcę, co go czeka w WORD-zie. Oczywiście nie może być tak, że instruktorzy wyjeżdżają godziny, a nie uczą i potem nie ma ludzi odpowiedzialnych za wynik negatywny. Trzeba wypracować złoty środek, który zaowocuje solidnym szkoleniem, bez utrudnień dla szkoły, kursanta oraz bez fikcji prawnej.

## ■ Inna karta

Jest jeszcze nowa karta zajęć. Kontrolerzy z urzędu nie dowiedzą się nic o procesie nauczania kursanta. Stara karta to również była fikcja, ale kandydat na kierowcę mógł chociaż zobaczyć, co robił na zajęciach. W nowej są już słynne trzy rubryki na numery rejestracyjne, które z założenia miały ukrócić patologię (dziesięciu kursantów w jednym aucie), ale wpisywanie powinno być uzupełniane przy każdym zajęciu praktycznym. Nie ma tam także miejsca, żeby wpisać nu-

**Karta przeprowadzonych zajęć**

Data wydania: \_\_\_\_\_

(nazwa ośrodka szkolenia kierowców wydającego kartę)

w zakresie prawa jazdy kategorii: ...../pozwolenia<sup>1)</sup> na kursie dla kandydatów na kierowców lub motorniczych

Osoba: Pocz. \_\_\_\_\_  
Książka nr \_\_\_\_\_ Numer rejestracyjny pojazdu szkoleniowego: \_\_\_\_\_

Nazwisko: \_\_\_\_\_  
Imię: \_\_\_\_\_ Nr PESEL/data ur.<sup>2)</sup> \_\_\_\_\_

Pocz.	Data	Godzina		Liczba		TYP <sup>3)</sup>	Nr instruktora <sup>4)</sup>	Podpis instruktora <sup>5)</sup>	Podpis osoby szkolonej
		rozp.	zak.	godzin	km <sup>6)</sup>				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									

Obstawił: \_\_\_\_\_

1) Wskazanie uprawnień. 2) Wskazanie miejsca i daty wydania. 3) Typ zajęć: 1 - kurs, 2 - kurs powtórzeniowy, 3 - kurs dla kandydatów na kierowców lub motorniczych. 4) Rubryki 2, 3 i 10 wypełnia osoba szkolona, a 4-6 instruktor - po przeprowadzonych zajęciach. 5) Wskazanie osoby przeprowadzającej zajęcia. 6) Wskazanie rodzaju przeprowadzonych zajęć: T - teoria, P - praktyka. 7) lub podpis osoby, w której interesie w art. 8 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2005 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757, z późn. zm.) lub wydziałowy.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
21									
22									
23									
24									
25									
26									
27									
28									
29									
30									
31									
32									
33									
34									
35									
36									
37									
38									
39									
40									
41									
42									
43									
44									
45									
46									
47									
48									
49									
50									

Podawaniem uzyskania wyniku pozytywnego z części teoretycznej egzaminu wewnętrznego.

(podpis, imię, nazwisko i numer instruktora)

Podawaniem uzyskania wyniku pozytywnego z części praktycznej egzaminu wewnętrznego.

(podpis, imię, nazwisko i numer instruktora)

(podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia kierowców)

mer instruktora prowadzącego jako mentora dla kursanta. Swojej pieczęci nie ma także gdzie przystawić ratownika medycznego. Instruk-

tor potwierdza tylko pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego, nie jak do tej pory umiejętności.

## ■ Podpisy

Ustawodawca nakazał wypełniać kursantom rubryki 2, 3 i 10. O ile rozumiem, składają oni podpisy na karcie po zajęciach. To logiczne. Jaki cel ma jednak wpisanie przez kursanta godziny rozpoczęcia zajęć i daty? Przecież robi to, co podpisuje mu instruktor. Chyba nikt nie ma co do tego żadnych wątpliwości. Już słyhać głosy, że starostwa nie będą wymagały, żeby kursant wpisywał datę i godzinę rozpoczęcia kursu. Ma, jak było do tej pory, potwierdzać odbycie jazd. Moim zdaniem, brakuje w karcie miejsca na podpis kursanta po zakończonym egzaminie wewnętrznym.

## ■ W oczekiwaniu na dobre prawo

Oznakowanie samochodów szkoleniowych to z kolei dobry pomysł. Bardzo dobrze, że zapis mówi tylko o wyraźnym i czytelnym oznakowaniu, nie o wielkości liter. Pewnie znajdą się szkoły jazdy, które wykonają napis o wielkości 1 cm. Ale zawsze to lepiej niż pełna anonimowość. Takie oklejenie to przecież darmowa, długoterminowa reklama.

Najgorsza zmiana, której nie mogę pojąć, dotyczy kategorii AM. Chodzi o skrócenie czasu trwania zajęć teoretycznych i praktycznych do pięciu godzin (w obu przypadkach, nie w sumie). Zniesiono wymóg opracowania trasy egzaminacyjnej. Wychodzi na to, że ustawodawca przyjął, że umysł 14-latk jest bardziej chłonny niż 18-latk. Dlaczego? Bo ten ostatni musi odbyć 30 godzin teorii. Jak ma to poprawić bezpieczeństwo na drogach? Naprawdę nie wiem... Boję się, że chcąc obniżyć koszty zdobycia prawa jazdy kategorii AM, wylano dziecko z kąpielą.

Oczywiście zmian jest znacznie więcej, ale rewolucji nie ma. Dlatego oczekujemy nowej ustawy. Jasnej, przejrzystej oraz spójnej z rozporządzeniami. Dobre i stabilne prawo da branży impuls do zrównoważonego rozwoju oraz poprawy jakości szkolenia.

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



# Niemieckie auta popularne wśród złodziei

**Jak wynika ze statystyk Komendy Głównej Policji, właściciele volkswagenów i audi powinni najbardziej obawiać się o swoje auta. Okazuje się, że pojazdy tych marek najczęściej padają łupem polskich złodziei.**



## ■ Duży spadek liczby kradzieży

Co na to policja?

– Pragnę zwrócić uwagę na fakt, że od wielu lat utrzymuje się tendencja spadkowa. Liczba utraconych samochodów co roku maleje – mówi młodszy aspirant Dawid Marciński z Komendy Głównej Policji. – Jeszcze w 2005 roku w Polsce skradziono 45.292 samochody, a w ubiegłym było ich 13.408. To ponad 70-procentowy spadek. Trzeba przy tym uwzględnić, że w ciągu tych dziesięciu lat liczba zarejestrowanych w Polsce pojazdów znacząco wzrosła.

Spadek zainteresowania złodziei kradzieżą aut wynika nie tylko ze zmniejszonego popytu na samochody i części pochodzące z niepewnych źródeł. Wciąż rozwijane są inteligentne systemy zabezpieczeń, montowane przez producentów oraz rozwiązania, takie jak monitoring wykorzystujący moduły GPS oraz – w najbardziej zaawansowanych systemach – sygnały radiowe. Są one dość skutecznymi narzędziami w walce z przestępcami.

## ■ Co pomaga policjantom?

– Monitoring nie sprawia, że samochód staje się niewidzialny dla złodzieja czy odporny na jego zabiegi – wyjaśnia Dominika Włodarczyk. – Umożliwia za to skuteczne odnalezienie pojazdu, kiedy padnie on już łupem amatorów cudzej własności. Dzięki modułom umieszczonym na pokładzie auta da się je zlokalizować z dokładnością do kilku centymetrów, a w przypadku zastosowania technologii radiowej nie ma obaw o stosowanie przez złodziei zagłuszarek, które są skuteczne w przypadku rozwiązań bazujących jedynie na sygnałach GPS/GSM.

Możliwość ustalenia położenia pojazdu jest również wsparciem dla policji, bo pozwala namierzyć kryjówki przestępców i często zatrzymać ich na gorącym uczynku, np. w trakcie demontażu skradzionego mienia w celu sprzedaży części.

Jakub Ziębka

Policyjne dane jasno wskazują, że na baczności powinni się mieć zwłaszcza posiadacze volkswagenów golfów. W całej Polsce w 2015 roku zarejestrowano aż 674 przypadki, w których te właśnie samochody za cel obierali złodzieje. Najwięcej kradzieży golfów miało miejsce we Wrocławiu (111), drugie w kolejności były Katowice (101), a trzeci Gdańsk (73).

W zestawieniu KGP pojawiły się również dwa inne modele marki z Wolfsburga, plasujące się na trzeciej i siódmej pozycji rankingu aut najczęściej padających łupem przestępców. Były to passat (479 skradzionych aut) i touran (218).

## ■ „Złodzieje postępują nieszablono”

O swoje auta obawiać powinni się również właściciele audi. Te pojazdy, zaliczane do klasy premium, również są na celowniku złodziei. Model

A4 zajmuje drugie miejsce w zestawieniu. Utracono go aż 584 osoby. Na czwartej pozycji znalazło się audi A6 (423 zarejestrowane zgłoszenia).

Piąte miejsce w klasyfikacji przypadło w udziale maździe 6. W 2015 roku skradziono 237 takich pojazdów, z czego do aż 151 przypadków doszło na terenie Warszawy i okolic.

– Stolica od lat jest miejscem, w którym złodzieje za główny cel obierają samochody japońskich producentów. Wśród dziesięciu najchętniej kradzionych modeli znajdują się jedynie honyd, toyota i mazda – komentuje Dominika Włodarczyk, key account manager w Gannet Guard Systems, firmie na co dzień zajmującej się odzyskiwaniem skradzionych pojazdów. – Czy oznacza to, że właściciele innych aut nie mają się czego obawiać? Niestety nie. Aktywność złodziei nie zawsze da się zamknąć w pewnych ramach. Postępują oni nieszablono i w zależności od koniunktury wybierają określone marki i modele.

# Przegląd legislacyjny

**W ubiegłym miesiącu przyglądaliśmy się projektowi rozporządzenia regulującego szkolenie kandydatów na kierowców. Zmiany w finalnym tekście tego aktu prawnego okazały się niewielkie, w przeciwieństwie do opóźnienia, z jakim zostało w końcu opublikowane. To jednak tylko jedno z czterech nowych rozporządzeń, które powinny wejść w życie 25 lutego.**



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

Rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców ostatecznie dopiero 4 marca ukazało się w Dzienniku Ustaw (poz. 280), mimo że powinno obowiązywać już od 25 lutego. Temu opóźnieniu poświęcony jest osobny materiał w bieżącym numerze „Szkoły Jazdy”. Jeśli zaś chodzi o zmiany w stosunku do opisanego w zeszłym numerze projektu, warto wiedzieć, że na ostatnim etapie prac zmienił się wzór karty przeprowadzonych zajęć. Dodano do niego podzieloną na trzy części rubrykę na numery rejestracyjne pojazdów szkoleniowych. Pozostaje ona na razie enigmatyczna, ponieważ nie wynika z żadnych przepisów. Czy podział tej rubryki na trzy komórki oznacza na przykład, że dany kursant może korzystać maksymalnie z trzech pojazdów? Z pewnością nie – takie ograniczenie nie istnieje w przepisach i nie można go wywodzić z samej liczby komórek. Poza tym wprowadzona została możliwość „jednorazowego” potwierdzenia w karcie przeprowadzonych zajęć szkolenia teoretycznego realizowanego w formie nauczania na odległość. Prawodawca nie wymaga już więc niemożliwego przy e-learningu potwierdzenia podpisami każdego zajęcia bezpośrednio po ich zakończeniu. W rozporządzeniu złączono też wymóg oznaczania pojazdów danymi ośrodka – zamiast wpisanych do projektu konkretnych wymiarów znaków mamy tylko wymóg, by litery i cyfry były czytelne. Nie wskazano jednak, z jakiej odległości powinny być czytelne... Zmodyfikowano również przepis dotyczący warsztatów doskonalenia zawodowego instruktorów i wykładowców, w taki sposób, żeby wykładowcy nie byli objęci niedotyczącymi ich zajęciami z praktyki instruktorskiej.

## ■ Egzamin

Rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz.U. z 2016 roku poz. 232) pojawiło się prawie na czas, bo 25 lutego. Kilkogodzinne opóźnienie wystarczyło jednak, żeby zasiać chaos w systemie egzaminowania na prawo jazdy. Niektóre WORD-y odwołały wszystkie egzaminy tego dnia, inne egzaminowały, pomimo iż przez część dnia nie obowiązywały żadne przepisy określające szczegółowe zasady przeprowadzania i oceniania egzaminu.

Ustawa o kierujących pojazdami znacząco utrudniła uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami, wprowadzając, zgodnie z regulacjami unijnymi, kategorię AM zamiast karty motorowerowej. By częściowo przywrócić szeroką dostępność tego rodzaju uprawnień, w przepisach § 9, § 24, § 25 rozporządzenia wprowadzono szereg zmian, pozwalających na zorganizowanie egzaminu dla kategorii AM prawa jazdy przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego poza ich siedzibami, np. tak jak w szkołach, do których uczęszczają kandydaci na kierowców. Wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobrane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania. Skrócono też minimalny czas trwania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym do 10 minut. Zdaniem resortu, takie rozwiązanie powinno pozwolić na znacznie łatwiejszy dostęp do uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM i zlikwidowanie patologii, polegającej na kierowaniu motorowcami bez wymaganych uprawnień.

W rozporządzeniu przywrócono także obowiązek powołania przez dyrektora WORD koordynatora jako osoby odpowiedzialnej za koordynację pracy egzaminatorów oraz egzaminatora nadzorującego jako osoby nadzorującej bezpośrednio pracę egzaminatorów. W uzasadnieniu do projektu zauważono, że już obecnie takie rozwiązanie jest stosowane w większości woje-

wódzkich ośrodków ruchu drogowego i przyczynia się do jednolitości i przejrzystości procesu egzaminowania w każdej z tych jednostek.

Zmianie uległy też zasady przeprowadzania egzaminu i wymagania stawiane przed osobą egzaminowaną. Zmieniono między innymi przepis § 13 ust. 1 pkt 3 lit. a dotychczasowego rozporządzenia, który zawęził wymaganie dotyczące obuwia stosowanego przez motocyklistów wyłącznie do butów wiązanych, nie dając możliwości przystępowania do egzaminu w butach typowo motocyklowych, zapinanych na klamry czy suwak, co w branży krytykowano już od lat. Dokonano także korekty zadania egzaminacyjnego „slalom wolny” poprzez jego podzielenie na dwa zadania – „slalom wolny” i „jazdę po łukach w kształcie cyfry 8”. Według autorów projektu, takie rozwiązanie jest bardziej przyjazne dla osób egzaminowanych i jednocześnie daje WORD-om lepszą możliwość organizacji placu manewrowego.

W mediach sporo mówi się również o zmianie kolejności włączania silnika i zapalania świateł w ramach przygotowania do jazdy. Rzeczywiście, w stosunku do poprzednio obowiązującego rozporządzenia kolejność odwrócono i uruchomienie silnika znajduje się w załączniku przed włączeniem świateł. Czy jednak wykonanie tych czynności w innej kolejności może być podstawą obłania egzaminu, jak twierdzą niektórzy? Z prawnego punktu widzenia wydaje się, że nie, choć oczywiście lepiej trzymać się kolejności przewidzianej w rozporządzeniu.

Istotną dla ośrodków szkolenia kierowców zmianą jest natomiast wprowadzenie nowego wzoru arkusza przebiegu części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy.

## ■ Wydawanie dokumentów

Rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 roku poz. 231) jest drugim rozporządzeniem, które już 25 lutego ukazało się w Dzienniku Ustaw i tego samego dnia weszło w życie. Wśród ważniejszych nowości można w nim wskazać określenie wprost, iż prawo jazdy wydawane jest w formie decyzji administracyjnej, a także nowe wymagania w za-

kresie zdjęć do prawa jazdy (porównanie starych i nowych wymogów znajduje się w ramce).

Zgodnie z nowym rozporządzeniem, do prawa jazdy nie wpisuje się jedynie zdobytych kategorii prawa jazdy, ale również:

- a) przy A1 – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM
- b) przy A2 – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM i A1
- c) przy A – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1 i A2
- d) przy B1 – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM
- e) przy B – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii B1 i AM
- f) przy C1 – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM
- g) przy C – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM i C1
- h) przy D1 – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM
- i) przy D – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii AM i D1
- j) przy C+E – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C1+E i T oraz D1+E i D+E w przypadku osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii D1 i D
- k) przy D+E – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, D1+E i T
- l) przy B+E – nadaje się uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii T.

Zaktualizowano również wzór wniosku o wydanie prawa jazdy.

### ■ Numery ewidencyjne

Dopiero 11 marca ukazało się rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa w sprawie numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie, wzorów dokumentów i pieczęci związanych z utworzeniem i działalnością ośrodka szkolenia kierowców oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców i opłaty za wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców (Dz.U. z 2016 roku poz. 327).

Nowe rozporządzenie różni się od dotychczasowego m.in. wzorem poświadczenia potwierdzającego spełnienie dodatkowych wymagań przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców. Wzór tego poświadczenia został uzupełniony o kategorie prawa jazdy A, B, C oraz D i ma potwierdzać spełnienie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D. Zmiana wzoru poświadczenia wynika z tego, że ustawa z dnia 26 czerwca 2014 roku o zmia-

### Koniec szczerzenia – nowe zdjęcia do prawa jazdy

Wymogi z nowego rozporządzenia (Dz. U. z 2016 roku poz. 231):

„[...] kolorową fotografię o wymiarach 35 × 45 mm, wykonaną na jednolitym jasnym tle, mającą dobrą ostrość oraz odwzorowującą naturalny kolor skóry, obejmującą wizerunek od wierzchołka głowy do górnej części barków, tak aby twarz zajmowała 70 – 80 proc. fotografii, pokazującą wyraźnie oczy, zwłaszcza źrenice, i przedstawiającą osobę w pozycji frontalnej, bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami, patrzącą na wprost z otwartymi oczami nieprzesłoniętymi włosami, z naturalnym wyrazem twarzy i zamkniętymi ustami; fotografia powinna być wykonana nie wcześniej niż sześć miesięcy przed dniem złożenia wniosku; osoba z wrodzonymi lub nabytymi wadami narządu wzroku może załączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w okularach z ciemnymi szklami; w takim przypadku do wniosku załącza się również orzeczenie o niepełnosprawności osoby do 16. roku życia lub orzeczenie o stopniu niepełnosprawności osoby, która ukończyła 16 lat, z powodu wrodzonej lub nabytej wady narządu wzroku, wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 roku o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2011 roku nr 127, poz. 721, z późn. zm. 4); osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania może załączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w nakryciu głowy, o ile wizerunek twarzy jest w pełni widoczny – w takim przypadku do wniosku załącza się zaświadczenie o przynależności do wspólnoty wyznaniowej zarejestrowanej w Rzeczypospolitej Polskiej; dopuszcza się załączanie zdjęcia wykonanego techniką cyfrową zapisanego na zewnętrznym nośniku danych”.

Wymogi obowiązujące przed 25 lutego 2016 roku (Dz. U. z 2012 roku poz. 1005):

„[...] wyraźną, aktualną i kolorową fotografię o wymiarach 3,5 x 4,5 cm, przedstawiającą osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami w taki sposób, aby ukazywała głowę w pozycji lewego półprofilu z widocznym lewym uchem, z zachowaniem równomiernego oświetlenia twarzy; osoba z wrodzonymi lub nabytymi wadami narządu wzroku może załączyć fotografię przedstawiającą osobę w okularach z ciemnymi szklami, a osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania – fotografię przedstawiającą osobę z nakryciem głowy, pod warunkiem, że fotografia taka jest zamieszczona w dokumencie potwierdzającym tożsamość tej osoby”. Jak widać w powyższym zestawieniu, nowy przepis dotyczący zdjęcia znacząco rozbudowano przez dodanie między innymi wymogu, by twarz zajmowała 70 – 80 proc. fotografii i innych szczegółowych wytycznych. Wprowadzono też trudny do zweryfikowania wymóg, by fotografię wykonano nie wcześniej niż na sześć miesięcy przed złożeniem wniosku. Uszczegółowiono również wyjątki od ogólnych wymagań, związane z wadami wzroku czy kwestiami wyznaniowymi.

nie ustawy o kierujących pojazdami dopuściła możliwość wydawania poświadczenia potwierdzającego spełnienie dodatkowych wymagań również w zakresie poszczególnych kategorii prawa jazdy. Przed nowelizacją poświadczenie to wydawano jedynie w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D.

Ponadto zmodyfikowano wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

### ■ Szkolenie zawodowych

29 lutego w Dzienniku Ustaw ukazało się rozporządzenie dotyczące nie kandydatów na kierowców, ale kierowców zawodowych. Rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa z 10 lutego 2016 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia kierowców wykonujących

przewóz drogowy (Dz.U. z 2016 roku poz. 251), wchodzi w życie 31 marca i dodaje m.in. możliwość przystępowania do testu w innym ośrodku niż ten, który prowadził szkolenie. Zmianie ulegają również zasady dokumentowania szkoleń – m.in. pojawia się konieczność potwierdzania obecności na zajęciach podpisami na liście obecności w dzienniku. Ponadto testy kwalifikacyjne będą mogły być prowadzone w grupach do 25 osób, a nie jak dotąd – 20. ■

# Żenująca wpadka

**O wiele za długo trwały gorączkowe poszukiwania winnego zamieszania związane z rozporządzeniem dotyczącym szkolenia. Dlaczego? Bo nie mamy takiego wsparcia medialnego, jak wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.**



■ Wojciech Szemetyła

Chyba nikogo nie dziwi, że niniejszy felieton poświęcam perypetiom związanym z publikacją rządowych dokumentów, znanych powszechnie jako rozporządzenia dotyczące egzaminowania i szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców. Jak dobrze wiemy, od lat nie mamy ustabilizowanego i przynoszącego satysfakcję prawa. Od wielu lat jesteśmy zaangażowanymi uczestnikami nieznanego chyba nigdzie indziej procesu. Chodzi o tworzenie i ciągle przekształcanie ustawy o kierujących pojazdami. Dokument ten stanowi fundament i podstawę prawną naszej działalności szkoleniowej. A życie przynosi nam ciągle zaskakujące i nieoczekiwane wydarzenia związane z kolejnymi rozwiązaniami prawnymi. Skutkuje to wciąż fatalnym i powszechnie nieakceptowalnym poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nic też dziwnego, że zapowiedź każdej, nawet minimalnej zmiany w obowiązującym systemie jest dla wszystkich zainteresowanych szkoleniowców elektryzującym wydarzeniem.

## ■ Dokumenty, które utknęły w szafach

Biorąc pod uwagę, że zapisy zawarte w przywołanych wcześniej przeze mnie dokumentach mają decydujący wpływ na codzienne życie sporej, bo obejmującej ok. 10 tys., liczby OSK i ich pracowników, funkcjonujących w zmiennym i ciągle niepewnym otoczeniu (z utrudnieniami wynikającymi ze zmian demograficznych, ekonomicznych, emigracji), każdorazowa zapowiedź zmian budzi nie tylko nadzieje, ale również i obawy. Ważny z punktu widzenia szkoleniowców był nie tylko zakres spodziewanych i niezbędnych zmian, lecz również czas wprowadzenia rozporządzeń. Wiedzieliśmy od dawna, że 25 lutego muszą wejść w życie akty prawne dotyczące nie tylko egzaminowania (średnio w ciągu jednego dnia roboczego egzamin państwowy zdaje w WORD-ach ok. 12 tys. kursantów), ale też szkolenia. Dlaczego więc tak się nie stało? Każdy z nas może tłumaczyć to na swój sposób.

Spiskowa teoria dziejów? Dlaczego nie? Można! Zwykle, wręcz banalne bałaganiarstwo i niedopatrzanie urzędnika? Można! Celowe działanie? Ja akurat tak nie myślę! Raczej nie powinno się tak myśleć! Ja po prostu uważam, że dokumenty, nad którymi od osiemnastu miesięcy pracują (lub jak kto woli znęcają się) sztaby urzędników różnej rangi, utknęły w szufladach i szafach tej rozbudowanej do granic naszej wyobraźni biurokratycznej maszyny.

## ■ Brak wsparcia medialnego

Od co najmniej osiemnastu miesięcy wałkowaaliśmy propozycje rządowe i tzw. postulaty społeczne. Działo się to podczas wielokrotnych konsultacji i spotkań, m.in. z udziałem grupy roboczej. Większość publicystów i komentatorów dzieliła się dodatkowo swoimi uwagami i propozycjami, także na łamach „Szkoły Jazdy”. Ciekawe, ale sprawa wstrzymania egzaminów państwowych w WORD-ach już po godzinie została przez media tak nagłośniona, że rozporządzenie zostało błyskawicznie odnalezio-

**Uważam, że dokumenty, nad którymi od osiemnastu miesięcy pracują (lub jak kto woli znęcają się) sztaby urzędników różnej rangi, utknęły w szufladach i szafach tej rozbudowanej do granic naszej wyobraźni biurokratycznej maszyny.**

ne. Efekt? Kilka godzin później można było bez przeszkód przeprowadzać egzaminy. Oczywiście zaufanie do rządu, a właściwie do ministerstwa i jego przedstawicieli, spadło. Problem błyskawicznie rozwiązano, ale zażenowanie pozostało.

Ale nie tylko. Chodzi także o rozczarowanie, utrudnienie życia i oczywistą stratę czasu, spowodowaną bałaganem i brakiem rzeczowej informacji co do terminów wznowienia działalności. Jedne WORD-y egzaminowały, inne nie. Być może ta sytuacja powinna stać się przedmiotem odrębnej analizy jakości i zakresu obowiązującego prawa. Fakt ten stał się, łagodnie mówiąc, ciekawym doznaniem dla wielu tysięcy Polaków, mających wyznaczony egzamin państwowy. Przygody osób rozpoczynających dorosłe życie podczas nawiązywania często pierwszych kontaktów z urzędem państwowym pozostaną na długo w ich pamięci.

O wiele dłużej, bo do 4 marca, trwały gorączkowe poszukiwania winnego zamieszania związane z kolejnym ważnym rozporządzeniem, tym razem dotyczącym szkolenia. Dlaczego? Bo nie mamy takiego wspaniałego wsparcia medialnego.

## ■ Kursanci, nic się nie stało!

Jednak pomimo wszystko świat się nie zawalił, większość ośrodków pracowała prawie normalnie. Szkoda tylko, że o zdecydowaną interpretację prawną nie pokusił się np. Związek Powiatów Polskich, pod którego agendy regionalne podlegają ośrodki szkolenia. Nie wiem też, jak traktować informację o tym, że resort infrastruktury i budownictwa będzie zalecał telefonicznie starostom powiatowym stosowanie przychylnych i korzystnych dla OSK rozwiązań. Na szczęście potwierdziliśmy znaną powszechnie prawdę, że Polak potrafi, tak jak żaden inny europejski obywatel, przeżyć bez większej szkody w bardzo trudnych warunkach. Chociaż więc wstyd i zażenowanie pozostały, to niestety mógłbym, choć z dużą dawką ironii, powiedzieć: kursanci, nic się nie stało!

Chcę jednak wykorzystać ten przykry epizod do zastanowienia się nad treścią dokumentów omawianych od dłuższego czasu i wzbudzających takie emocje w naszym środowisku. Omawiane rozporządzenie określa m.in. podstawowe założenia związane

z funkcjonowaniem OSK. Chodzi o szczegółowe wymagania w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych i placu manewrowego

Czy oprócz tego, że OSK powinien mieć salę wykładową, trzeba się tą kwestią dłużej zajmować? A może, jak twierdzą niektórzy, wystarczyłby zapis, że jeśli w ogóle jest ona potrzebna, to powinna spełniać warunki określone przez ministra odpowiedzialnego za oświatę? Można mieć też wiele wątpliwości co do celowości zapisu dotyczącego placu manewrowego, skoro egzamin wewnętrzny musi przebiegać dokładnie na takich samych warunkach, jak państwowy. Masło maślane, nadmierna troska czy obawa, że przedsiębiorcy nie potrafią zadbać o swoich klientów?

Od wielu lat toczy się wokół placu manewrowego i jego roli w szkoleniach, szczególnie dla najpopularniejszej kategorii B1 i B, niestanna

dyskusja. Ba, często mamy do czynienia z wojną! Osiągnęła ona swój szczyt ponad dziesięć lat temu i doprowadziła do sytuacji, w której zarówno liczba, jak i precyzja, czyli sposób wykonywania obowiązkowych zadań, przekroczył granice zdrowego rozsądku, w konsekwencji praktycznie zdominował szkolenie praktyczne.

### ■ Takie mamy prawo, sorry!

Do dzisiaj podstawowym dla większości szkoleniowców i, co najgorsze, nierozwiązanym problemem pozostaje absurdalne, niczym nieuzasadnione, biurokratyzowane jak nigdzie w Europie prawo, zajmujące się głównie sprawami nieistotnymi dla przebiegu procesu szkolenia, jak sposób rejestracji, prowadzenie dokumentacji, wzór dokumentów i wiele podobnych. Można je uznać za utrudnienia dla przedsiębiorstw. Taką właśnie biurokratyzowana forma prowadzenia OSK wynika z zapisu o działalności regulowanej. Co gorsza, jest wręcz niezbędna do podniesienia fatalnej jakości naszego szkolenia! Zważmy, że najlepsze w Polsce ośrodki szkolenia kierowców zbliżają się do 20-procentowej zdawalności dla kategorii B za pierwszym podejściem. To zapewnia nam chyba mało zaawansowane ostatnie miejsce w rankingu cywilizowanych krajów Unii Europejskiej.

Jest jeszcze jedno ciekawe zjawisko dotyczące omawianych aktów prawnych w kontekście grupy zamożnych właścicieli OSK, chcących, co z ich punktu widzenia jest rzeczą całkowicie normalną, bronić swojej dobrej i często monopolistycznej pozycji na rynku szkoleń. Wyraźnie widać oczekiwanie na ułatwienie wypychania z rynku małych i słabszych ekonomicznie szkół jazdy. Wszyscy pamiętamy nie tak dawno promowaną propozycję ogrodzenia, czyli wyłączenia na stałe z wykorzystania placu. Również zapis o trwałym wyznaczeniu stanowisk ma służyć podobnemu celowi. Chodzi o podniesienie kosztów prowadzonej działalności gospodarczej. Chyba wszyscy wiemy, że wymóg ten nie ma żadnego wpływu na jakość odbywających się za płotem szkoleń. Ze statystyk wynika, że ponad 80 proc. OSK to rodzinne przedsiębiorstwa, szkolące 100 – 150 osób rocznie. Po wprowadzonych w 2013 roku zmianach przeciętny kursant nie spędza więcej niż 20 – 25 proc. czasu na placu manewrowym. Co z tego wynika? Zapotrzebowanie na plac wynosi 60 – 85 godzin miesięcznie. Zwróćmy uwagę, że żaden zapis rozporządzenia nie precyzuje liczby obowiązkowych lekcji na placu. Przytoczone liczby są więc tylko wskaźnikiem umożliwiającym czytelnikom ocenę problemu. Koszty oczywiście ponosimy w całości!

W świetle tego przykładu widać, że taki nieformalny lobbing istnieje. Trzeba głośno o tym mówić, starać się z nim walczyć. Teza, że duże, dobrze szkolące ośrodki mogą obawiać się konkurencji ze strony małych niedoinwestowanych i często nielegalnie działających OSK jest mało poważna. Dlaczego? Życie już dawno udowodniło, że im większe i lepiej zarządzane przedsiębiorstwo, tym cena usług musi być niższa. Znamy przecież problemy małych rodzinnych sklepów, prowadzących działalność w pobliżu supermarketów.

Tajemnicą poliszynela jest działalność w szarej strefie, wynikająca z ułomności naszych przepisów dotyczących szkoleń e-learningowych, kwalifikacji wstępnej i okresowej, warsztatów dla instruktorów odbywających się bez jakiegokolwiek kontroli i nadzoru. No cóż, takie mamy prawo, sorry!

### ■ Kto lepiej szkoli?

To duże firmy stanowią dla małych poważne zagrożenie konkurencyjne. Można z nimi walczyć jedynie za pomocą wyższej jakości. Czy temu miało służyć wycofanie z rozporządzenia bar-

**Do dzisiaj podstawowym dla większości szkoleniowców i, co najgorsze, nierozwiązanym problemem pozostaje absurdalne, niczym nieuzasadnione, biurokratyzowane jak nigdzie w Europie prawo, zajmujące się głównie sprawami nieistotnymi dla przebiegu procesu szkolenia, jak sposób rejestracji, prowadzenie dokumentacji, wzór dokumentów i wiele podobnych.**

dzo ważnego z punktu widzenia dydaktyki założenia, że szkolenie przebiega z uwzględnieniem indywidualnych percepcyjnych możliwości szkolącego, a za realizację programu odpowiada instruktor? Obserwując tłumy często zdezorientowanych, znerwicowanych kursantów oczekujących po długich i uciążliwych podróżach na rozpoczęcie egzaminu, widzę analogię do traktowania ich w dużych szkolących masowo OSK. O rodzinną atmosferę i bezpośredni kontakt z właścicielem oraz instruktorem, elastyczny i dostosowany do potrzeb kalendarz zajęć, bliskość siedziby oraz opinię środowiskową o naszym ośrodku o wiele łatwiej w większości dobrych tradycyjnych ośrodkach. A to przecież powinno wszystkim zainteresowanym podmiotom leżeć na sercu. Jak dotąd nie przeprowadzono statystyk porównawczych wyników w skali całego kraju. Jeśli okazałoby się wbrew powszechnej opinii, że wyniki uzyskiwane przez duże OSK są lepsze niż w niedocenianych przez proponowane prawo,

należałoby powszechnie wprowadzić w życie dla wszystkich OSK takie wymogi. Jednak chyba nie ma takiego zagrożenia dla większości dobrze prowadzonych zwykłych szkół jazdy.

Czego brakuje mi w opublikowanych dokumentach? Przede wszystkim istotnych zmian treści bezpośrednio odnoszących się do szkolenia. Jak wszyscy wiemy, dokument w zasadzie nie uwzględnia żadnej istotnej zmiany artykułowanej przez większość naszego środowiska. Utrwała niezadawalający dla większości stan rzeczy. W wypowiedzi ministra otrzymaliśmy przeprosiny za zaistniałą sytuację oraz ogólnikowe stwierdzenie, że w najbliższym czasie rozpoczną się po raz kolejny rozmowy z dotychczasowymi uczestnikami nad końcowym kształtem rozporządzeń. Szalenie ciekawe, ile czasu będą potrzebowali urzędnicy na przedstawienie dawno temu rozpoznanych problemów oraz w jakim kierunku pójść propozycje ministerstwa. Przekonamy się o tym już niebawem. Tak jak pisałem w poprzednim numerach „Szkoly Jazdy”, takim papierkiem lakmusowym, określającym intencje zarówno działaczy, jak i rządu, powinien być niekwestionowany, uzgodniony i obiecywany zapis: „1. Szkolenie podstawowe – przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu państwowego, w zakresie określonej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia, 2. Szkolenie uzupełniające – przeprowadzane na wniosek osoby, która wyraża chęć podniesienia umiejętności, jak i kwalifikacji wynikających z ukończenia szkolenia podstawowego lub posiadanych uprawnień”.

### ■ Stagnacja? Nic bardziej mylnego!

Tego typu „rewolucja” jest postulowana od wielu lat przez tysiące instruktorów i właścicieli. Propozycja jest także znana ministerstwu. Komu by to przeszkadzało? Na dzisiaj cieszą zmiany w liczbie godzin poświęconych na szkolenie w terenie niezabudowanym na drogach o prędkości powyższej do 70 km/h. Martwi i niepokoi brak obowiązku jazdy po autostradzie dla kierowców ciężarówek, autobusów, gdzie już niedługo przede wszystkim będą pracować. Martwi brak postępu we wdrażaniu nowego programu do realizacji wychowania komunikacyjnego w szkołach.

Czy grozi nam stagnacja? Jestem pewien, że nie, ponieważ życie społeczne nie znosi próżni. Tak jak czytelnicy wiedzą, powstała już prężnie rozwijająca się fundacja. Ciekawy punkt widzenia, oceniający działania dotychczasowych potentatów, przedstawił w artykule pod tytułem „Kim oni są?” w ostatniej „Szkole Jazdy” Pan Marcin Zygmunt. Nie tylko zastanawia się nad mizérią naszego przedstawicielstwa, ale proponuje rozpoczęcie działań mających na celu wyjście z impasu. Takich życzliwych, choć krytycznych uwag mamy coraz więcej, więc jest tylko kwestią czasu, kiedy inicjatywa zacznie przekształcać się w konkretne działanie. ■



Uśmiechnij się

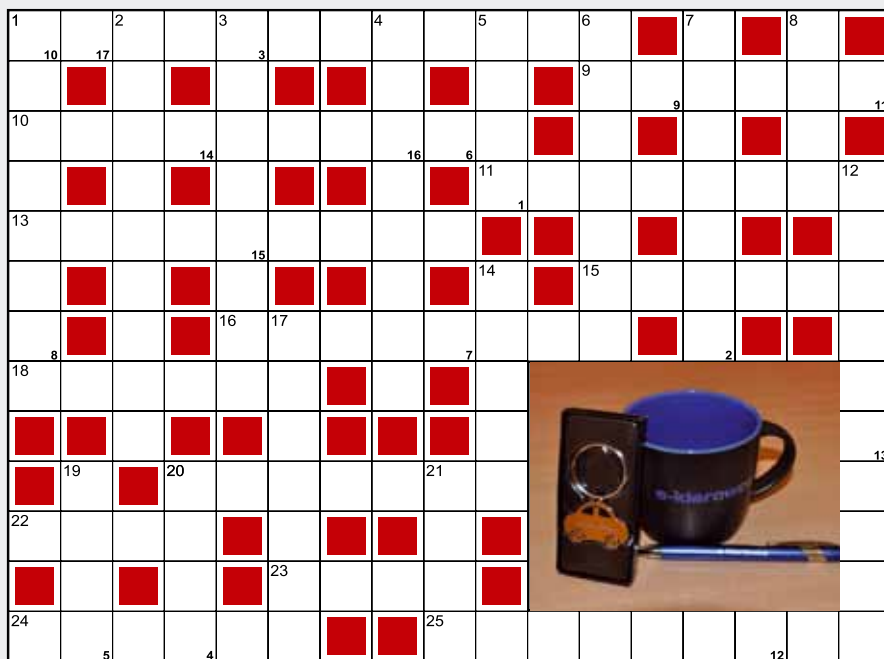


## Na polskich drogach



Kreatywność Polaków nie zna granic!

## Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „początek wiosny”. Nagrodę wysłamy pocztą.

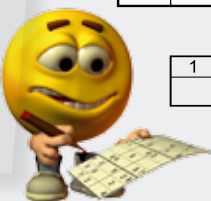
**P**ierwsze trzy osoby, które prześlą na adres [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl) prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają upominki ufundowane przez firmę e-kierowca.

### POZIOMO:

- 1) manewr drogowy.
- 9) Ronald, 40 prezydent USA.
- 10) urządzenie do uruchomienia silnika.
- 11) budowla mostowa nad terenem zabudowanym.
- 13) baza autobusowa.
- 15) sztuka, doskonałość.
- 16) ze stolicą w Reykjaviku.
- 18) ulotka propagandowa.
- 20) sygnalizator dźwiękowy w aucie.
- 22) Pugaczowa, rosyjska piosenkarka.
- 23) szkolenie.
- 24) biegów lub pasa ruchu.
- 25) miasto nad Narwią.

### PIONOWO:

- 1) produkowana przez FSO w latach 1951-1973.
- 2) ... dla pieszych.
- 3) powiernik.
- 4) historyczne państwo w Afryce Wschodniej.
- 5) grecka bogini zwycięstwa.
- 6) tematyka miłosna.
- 7) miejsce postoju pojazdów.
- 8) zawody dla mistrzów kierowcy.
- 12) wielopasmowa arteria.
- 14) starożytny budynek teatralny.
- 17) warzywna z majonezem.
- 19) stare, żarzewiało żelastwo.
- 20) aromatyczna używka.
- 21) nowela Sienkiewicza.



## 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 Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupał, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, 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, Dariusz Piorunkiewicz, materiały WORD Krosno, archiwum Fiata, Goodstuff82/Wikimedia Commons, Halaston/Wikimedia Commons, NewsPress, archiwum DJ-a Adamusa, materiały BMW, materiały Samsunga.

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 adiacystki 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

NOWOŚĆ

# PAŃSTWOWE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

## GWARANCJA 100%

- Kompletny zbiór testów na państwowy egzamin teoretyczny na prawo jazdy.
- Na bieżąco aktualizowana baza wykorzystywana podczas egzaminów w WORDach.
- 100% pewności, że te same pytania pojawią się na egzaminie państwowym.



Pełna baza pytań  
na egzamin  
państwowy.

