

nr 5/2016 (125)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

FRONTEM DO KLIENTA

JUŻ OD KILKU LAT WOJEWÓDZKI OŚRODEK RUCHU DROGOWEGO W ZIELONEJ GÓRZE WPROWADZA KOLEJNE ZMIANY, KTÓRE UŁATWIAJĄ ŻYCIĘ KANDYDATOM NA KIEROWCÓW I SZKOŁOM JAZDY. CHÓDZI M.IN O UMOŻLIWIENIE ZDAWANIA EGZAMINU PRAKTYCZNEGO POJAZDEM OSK ORAZ POMOC OSOBOM, KTÓRE MAJĄ PROBLEM Z CZYTANIEM.

str. 6

PO PRAWKO BEZ ŁUKU?

NIE TAK SZYBKO. POMYSŁ DYSKUTOWANY PODCZAS MINISTERIALNYCH KONSULTACJI NA RAZIE NIE MA SZANS NA REALIZACJĘ. – PLAC MANEWROWY TO BEZPIECZNIK. JEŚLI KTOŚ NIE UMIE JECHAĆ PO ŁUKU I ZATRZYMAĆ SIĘ W ODPOWIEDNIM MIEJSCU, NIE MOŻE WYJECHAĆ W MIASTO – KOMENTUJĄ EGZAMINATORZY.

ISSN 1895-4472



9 771895 447409

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Innowacyjny / *Multimedialny* Podręcznik Kursanta SPS

Dla współczesnego kursanta - idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy - wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:

- ✓ Można sprawdzać swoją wiedzę w trakcie czytania, na pytaniach w formie egzaminu państwowego.
- ✓ Opisywane sytuacje drogowe można obejrzeć na animacjach i filmach wideo.
- ✓ Układ tematów ułatwia zarówno kursantowi jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i „płynne” poznawanie materiału.
- ✓ Ujednolicony i uproszczony język podręcznika, pozwala na łatwiejszy odbiór i skuteczniejszą naukę przepisów.

Informacyjny rozgardiasz



Krzysztof Giżycki

W ostatnim czasie jesteśmy wręcz bombardowani newsami o kolejnych zmianach, które miałyby wpłynąć m.in. na proces egzaminowania i szkolenia. Zaczęło się od informacji, jakoby resort infrastruktury i budownictwa planował duże zmiany w WORD-ach. Otóż już niedługo, jak mówili niektórzy, egzaminatorzy nie będą podlegali swoim szefom, czyli dyrektorom ośrodków egzaminacyjnych, tylko administracji rządowej, w tym wypadku urzędowi wojewódzkim.

Ale to nie wszystko. Wkrótce potem gruchnęła wieść o planowanym zniesieniu z egzaminu praktycznego łuku. Rozpisywały się o tym chyba wszystkie najbardziej poczytne media ogólnopolskie. W obu przypadkach nie można na razie mówić o niczym więcej, jak tylko o plotkach. Gdy bowiem postanowiliśmy uzyskać ofi-

cialną informację na te tematy od MliB, odpisano nam, że resort „analizuje zgłoszone (przez tzw. stronę społeczną – przyp. red.) postulaty, obecnie nie jest planowane wdrożenie proponowanych zmian”.

To medialne zamieszanie, którego efektem jest informacyjny rozgardiasz, nikomu nie służy. Dlaczego? Bo niektórzy potraktowali podane im informacje jako pewnik. Ale jest też druga strona medalu. Rozpoczęła się ogólnopolska dyskusja na temat rzekomego wprowadzenia zmian w prawie. I dobrze!

W najnowszym numerze „Szkoły Jazdy” będziecie mogli poczytać, drodzy Czytelnicy, także o tym, co się dzieje, jak to mówią młodzi ludzie, „w realu”. Otóż WORD w Zielonej Górze przeprowadził już pierwszy egzamin z udziałem lektora-egzaminatora. Jest to ukłon w stronę tych, którzy z różnych względów mają problemy z czytaniem. Z kolei grupa posłów przedstawiła propozycję zmierzającą do tego, żeby w filiach WORD-ów można było przeprowadzać egzaminy na kategorię B+E. Podjęliśmy także temat niebezpieczeństwa, na jakie narażają się instruktorzy nauki jazdy. Serdecznie zapraszam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

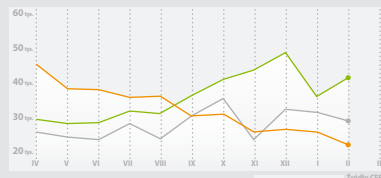
Frontem do klienta	4	W oczekiwaniu na nowych pracowników	25
Po prawko bez łuku?	6	Zakochany w volkswagenach	26
Niebezpieczny zawód instruktora	8	Czy szkoły jazdy przetwarzają dane osobowe?	28
Więcej egzaminów w terenie?	9	Z prądem za pan brat	30
Obserwujcie otoczenie pojazdu!	10	Polskie fabryki samochodów	31
Co najtrudniej wbić do głowy? Techniki jazdy	11	Używasz kamery samochodowej? Uważaj!	32
Warto poczekać	12	Mysł, nie blokuj!	34
Rowerzyści na cenzurowanym	13	Całuj i jedź!	35
Na każdy gust	14	NIK między GDDKiA	36
GIODO przestrzega: nie dajcie się zastraszyć!	16	Bardziej świadomi, jednak nadal agresywni...	37
Nie możemy, lecz szkolimy	18	Likwidacja szkód komunikacyjnych	38
Najlepiej od dekad	19	Ludzie gadają... o placu	40
Kolejny ODTJ w budowie	21	Mniej niż jeden procent	41
Klasyka jest w cenie	22	Przegląd legislacyjny	42
Kierowca-mechanik – czy powróci ten kierunek kształcenia?	24	Sygnaly, koncepcje, plany	44

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LUTY 2016 **37 092**

LUTY 2015 **29 401**

LUTY 2014 **23 780**



Co z WORD-ami?

Pod koniec marca pojawiły się informacje o tym, że Bogdan Oleksiak, szef departamentu transportu drogowego w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, mówił o planach resortu zmierzających do dużych zmian w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Jednak rzeczniczka prasowa dementuje: analizujemy zgłoszone postulaty, na razie niczego nie planujemy. O co konkretnie chodzi? Mówiło się o tym, że ministerstwo chciałoby, żeby wszyscy egzaminatorzy byli zatrudniani przez wojewodę. Teraz są oni związani umowami bezpośrednio z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego, które podlegają z kolei urzędowi marszałkowskiemu. Zmiany doprowadziłyby do sytuacji, w której najważniejsi pracownicy WORD-ów byłoby zatrudniani przez inny podmiot, w tym przypadku reprezentujący administrację rządową.

– Deklaracja dyrektora w omawianym zakresie jest przełomowa, wpisująca się w katalog postulowanych koniecznych zmian systemowych, na którą środowisko oczekuje od osiemnastu lat – powiedział podczas marcowego spotkania ze stroną ministerialną Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Resort jednak się od takich planów oficjalnie odżegnuje.

– Kolejną propozycją strony społecznej (PIGOSK, OIGOSK, PFSK i LOK) jest zmiana podległości egzaminatorów w taki sposób, aby nie byli oni zależni od dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – mówi rzeczniczka MliB Elżbieta Kisil. – Jednym z najprostszyc przedstawionych przez te organizacje pomysłów na realizację tego zadania jest przywrócenie znanego już wcześniej rozwiązania, polegającego na zatrudnieniu egzaminatorów w urzędach wojewódzkich i delegowaniu ich przez wojewodę do przeprowadzania egzaminów w poszczególnych WORD-ach. MliB analizuje zgłoszony postulat, obecnie nie jest planowane wdrożenie proponowanej zmiany. *red*

Frontem do klienta

Już od kilku lat Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze wprowadza kolejne zmiany, które ułatwiają życie kandydatom na kierowców i szkołom jazdy. Zaczęło się od umożliwienia zdawania egzaminu praktycznego pojazdem OSK. Od niedawna osoby, które mają problemy z czytaniem, mogą podczas egzaminu teoretycznego korzystać z pomocy egzaminatora-lektora. Ale to nie wszystko. W planach jest także przeprowadzanie egzaminów na kategorii A, A1 i A2 w Nowej Soli, Żarach, Szprotawie, Gubinie, Lubsku i Świebodzinie.



Jest 9 września 2013 roku. Wydawałoby się, że dla pracowników Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze to normalny dzień pracy. Nic bardziej mylnego. Do egzaminu praktycznego przygotowują się pierwsi kandydaci na kierowców, którzy mają go zdać pojazdem należącym do ośrodka szkolenia kierowców, w tym wypadku OSK „Moto-rex” Eugeniusza Kubisia.

Do egzaminu przystępuje siedem osób, oblewa tylko jedna, która popełnia błąd w 41 minucie jazdy po mieście i przejeżdża bez zatrzymania przy warunkowym skręcie. Jak sama mówi – rozluźniła się po informacji, że ma już wracać do WORD-u. Eksperyment można uznać za udany!

■ Liczba egzaminów rośnie

Teraz cofnijmy się nieco w czasie. Mamy rok 2012. Właściciele ośrodków z coraz większym niepokojem przyglądają się, jak WORD-y, rezygnując z dotychczasowej praktyki zakupu samochodów egzaminacyjnych, zaczynają korzystać z ofert najmu. Dochodzi do tego, że w wielu miastach Polski pojawiają się propozycje najmu aut nawet za grosz miesięcznie! Szkoleniowcy oburzają się, że dzieje się to kosztem ośro-

ków, które ze względów rynkowych od dawna kupują takie same samochody, w jakich egzaminuje się w danym WORD-zie.

Opinię na ten temat lubuscy szkoleniowcy manifestują 13 września 2012 roku podczas zorganizowanego przez Eugeniusza Kubisia protestu pod Urzędem Marszałkowskim w Zielonej Górze, gdzie trwa Konwent Marszałków. Wówczas odniesiono się do oprotestowanego sprzedawania przez dilerów samochodowych aut dla WORD-ów jedynie za grosz.

– Rozwiązaniem może być, co sugerują protestujący, aby egzaminy były realizowane ich samochodami – mówi w TVP Jacek Hoffmann, ówczesny wicemarszałek województwa lubuskiego.

Szkoleniowcy, opierając się na słowie marszałka, wraz z dyrektorem WORD-u Rafałem Gajewskim rozpoczynają serię spotkań negocjacyjnych, których efektem jest możliwość podstawienia samochodów OSK na egzamin na kategorię B. Przypomnijmy, że były to czasy, gdy w ustawie o kierujących pojazdami nie istniał jeszcze zapis pozwalający na taką praktykę. Wszedł on w życie w sierpniu 2014 roku. Dopiero wtedy ośrodki z innych województw ośmieliły się negocjować z WORD-ami umowy, na podstawie których mogły podstawiać swoje elki na egza-

miny. Proces rozpoczęty w Zielonej Górze rozprzestrzenił się na cały kraj.

– Od 2013 roku przeprowadziliśmy w sumie 1887 egzaminów na kategorię B z wykorzystaniem pojazdów OSK – wylicza Rafał Gajewski. – W pierwszym roku, ale tylko od września, było ich 57, w 2014 roku 436, w 2015 – 1040, a w pierwszym kwartale 2016 roku – 354.

Co ciekawe, sprawdziły się słowa tych, którzy twierdzili, że kandydaci na kierowców egzaminowani w pojazdach należących do OSK uzyskują dobre wyniki. Przynajmniej w Zielonej Górze. Okazuje się, że w pierwszym kwartale 2016 roku zdawalność egzaminów prowadzonych pojazdami OSK wyniosła 47 proc., z kolei samochodami WORD-owskimi – tylko 33 proc.

■ Z pomocą lektora

WORD w Zielonej Górze jest też pierwszym ośrodkiem w Polsce, który przeprowadził egzamin teoretyczny z wykorzystaniem pomocy lektora-egzaminatora. Odbył się on 1 kwietnia tego roku i zakończył się sukcesem. Egzaminowany uzyskał 69 punktów. Dzięki temu mógł rozpocząć szkolenie praktyczne, które jest kolejnym etapem do odniesienia pełnego sukcesu, czyli otrzymania prawa jazdy.

Egzamin został przeprowadzony niedługo po odpowiedzi wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita na oświadczenie senatora (PO) Waldemara Sługockiego. Co prawda Szmit uważa, że nie jest możliwa obecność na egzaminie osoby występującej w roli lektora, bo taki sposób jego przeprowadzania zakłóciłby innym osobom jego przebieg, ale... WORD w Zielonej Górze znalazł na to sposób.

Po pierwsze, egzamin jest organizowany tylko dla jednej osoby. Nie ma wtedy mowy o przeszkadzaniu innym jego uczestnikom. Po drugie, lektorem jest egzaminator. Wtedy upada kolejny argument, związany z tłumaczami, którzy mogliby pomagać zdającemu. W przypadku lektora-egzaminatora nie można mieć jakichkolwiek wątpliwości co do jego dobrych intencji.

Co ważne, egzaminator-lektor nie przebywa na sali sam na sam ze zdającym. Czyta pod nadzorem egzaminatora faktycznie przeprowadzającego ten egzamin, który się pod nim podpisuje.

Żeby przystąpić do takiego egzaminu w Zielonej Górze, trzeba wystąpić o zgodę na piśmie, dobrze ją uzasadniając i – choć nie jest to obligatoryjne – dokumentując. Warto także dodać, że egzaminator nie będzie udzielał żadnych instrukcji czy porad. Wszystko można porównać do wyświetlania w kinie filmu z lektorem.

Przeprowadzenie egzaminu teoretycznego z wykorzystaniem egzaminatora-lektora może m.in. pomóc osobom, które nie potrafią czytać w języku polskim (np. imigrantom) oraz dyslektykom. Ci ostatni nie są w żadnym wypadku grupą nieliczną.

– Statystyki międzynarodowe pokazują, że zaburzenie dotyczy 2 – 15 proc. populacji dzieci szkolnych. Ciężkie przypadki to najwyżej 3 – 4 proc. – mówiła w 2014 roku „Dziennikowi Ga-

zecie Prawnej” prof. Grażyna Krasowicz-Kupis z Instytutu Badań Edukacyjnych.

Z kolei z danych Centralnej Komisji Egzaminacyjnej wynika, że w 2014 roku opinię o dysleksji uzyskał więcej niż co dziesiąty uczeń zdający egzamin gimnazjalny.

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” na egzamin teoretyczny z lektorem-egzaminatorem zapisał się już następny kandydat na kierowcę, wstępne zainteresowanie wykazało kilka kolejnych osób.

■ Motocykle w terenie

Na tym nie koniec proklienckich nowinek. WORD w Zielonej Górze zamierza w najbliższym czasie skorzystać z możliwości przeprowadzania egzaminów praktycznych na prawo jazdy kategorii A1, A2 i A w miastach, w których wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie mają własnej infrastruktury, a odpowiadają warunkom określonym w art. 51 ust. 4a ustawy o kierujących pojazdami (wskazane przez sejmik województwa – przyp. red.). Teraz wygląda to tak, że kursant i instruktor (egzaminator) poruszają się osobnymi pojazdami. Motocykl trzeba doprowadzić lub dowieźć do odległego często miasta, w którym odbywa się szkolenie lub egzamin. Niespodziewana zmiana pogody – np. opady deszczu lub śniegu, silny wiatr – je przerywa. W takim wypadku egzamin trzeba powtórzyć. To z kolei powoduje wzrost kosztów.

Jak można tego dokonać? Poprzez odpłatne wykorzystanie istniejących placów manewrowych, które należą do ośrodków szkolenia kierowców. O właśnie taką możliwość pytał niedawno wiceministra infrastruktury i budownictwa senator Waldemar Sługocki. Okazało się, że resort nie widzi problemu, żeby wojewódz-

kie ośrodki ruchu drogowego korzystały z infrastruktury OSK. „WORD w ramach swojej działalności może zorganizować miejsce przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii A1, A2, A w dowolny wybrany przez siebie sposób, także w oparciu o najem placów manewrowych i pomieszczeń od innych podmiotów” – czytamy w odpowiedzi, którą wystosował Jerzy Szmit.

Rafał Gajewski wysłał już do marszałka województwa lubuskiego pismo z wytypowanymi miastami, gdzie mogłyby się odbywać egzaminy z wykorzystaniem infrastruktury OSK. Chodzi o Nową Sól, Żary, Szprotawę, Gubin, Lubsko i Świebodzin. Wszystko zostało oczywiście uzgodnione z władzami zainteresowanych miast, które zadeklarowały wszelką potrzebną pomoc. Teraz propozycja zostanie przekazana radnym sejmiku wojewódzkiego. Jeśli się do niej przychyli, pierwsze egzaminy na kategorii A, A1 i A2 w terenie mogłyby się odbywać już w czerwcu.

W tym miejscu pojawia się ważne pytanie. Czy oświadczenia senatorskie Sługockiego (reprezentującego Zieloną Górę oraz powiaty: krośnieński, świebodziński i zielonogórski) dotyczące możliwości przeprowadzania egzaminów z lektorem oraz korzystania z infrastruktury OSK w miejscach, gdzie WORD-y nie mają swojej siedziby, nie były czasem inspirowane przez dyrektora Gajewskiego?

– Nie potwierdzam, nie zaprzeczam – mówi krótko dyrektor zielonogórskiego WORD-u.

■ Mobilna aplikacja

Także w czerwcu, o ile taką wolę wyrażą radni sejmiku, we wszystkich miastach województwa lubuskiego (wspólna inicjatywa z gorzowskim WORD-em) rozpoczną się egzaminy praktyczne na kategorię AM. Taka możliwość powstała dzięki nowemu rozporządzeniu w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. W akcie prawnym wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobierane 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 motorowarami bez wymaganych uprawnień.

Czy tak się stanie? O tym przekonamy się pewnie już wkrótce. Wiadomo natomiast, że zielonogórski WORD nie będzie miał żadnego problemu z przeprowadzeniem egzaminów w terenie. Wszystko dzięki mobilnej aplikacji. Żeby działała, wystarczy tylko znaleźć miejsce, gdzie nie ma problemów z dostępem do internetu o odpowiednich parametrach.

Jakub Ziębka





Po prawko bez łuku?

Nie tak szybko. Pomysł dyskutowany podczas ministerialnych konsultacji na razie nie ma szans na realizację. – Plac manewrowy to bezpiecznik. Jeśli ktoś nie umie jechać po łuku i zatrzymać się w odpowiednim miejscu, nie może wyjechać w miasto – komentują egzaminatorzy.

Jedziesz 7 – 8 km/h, na łuku zwalniasz do 4 km/h, sprzęgło, hamulec, stop. Wsteczny, ruszasz 3 – 4 na godzinę, dokładnie pierwszy słupek na prawym lusterku, dajesz pełen obrót kierownicą w prawo, czyli znaczek tooty do góry nogami; szybko i zdecydowanie – łeb do tyłu; kierownicą ani na milimetr w żadną stronę, dopóki nie zobaczysz środkowego pachotka od pola zatrzymania między zagłówkami – wtedy ciach, pełen obrót w lewo i łeb do tyłu – powolutku wjeżdżasz w sam środek pola zatrzymania, sprzęgło, hamulec – ciach! Musi wyjść”.

Takich porad udzielają na forach internetowych początkujący kierowcy oraz ich nauczyciele. Oczywiście tylko w niektórych WORD-ach egzamin zdaje się samochodami wymienionej wyżej marki, ale instrukcje, zalecenia, tzw. penty, wydają się uniwersalne.

■ Prawe lusterko maksymalnie w dół

Ubiegający się o prawo jazdy podpowiadają sobie, jak dobrze rozpocząć praktyczną część egzaminu.

„Ja robiłam tak: ustawiałam prawe lusterko maksymalnie na dół, natomiast lewe normalnie, jak do miasta – zdradza internautka o nicku

„egal”. – Ruszając cały czas patrzyłam w prawe lusterko i kontrolowałam, czy linia mi nie ucieka, jeśli choć kawałek się przesunęła, robiłam pełny obrót kierownicą w prawo, jednak jeśli nadal nie widziałam, to jeszcze ćwiartkę” – wyjaśnia dziewczyna.

Później pisze jeszcze m.in. o opuszczaniu lewego lusterka, wypatrywaniu belki i różnych sztuczkach, które pozwoliły jej zdać egzamin, lecz nie najlepiej świadczą o jej umiejętnościach jako kierowcy.

Z kolei Hania, która oblała egzamin, narzeka: „Na kursie fajkę robiłam bezbłędnie za każdym razem. Na egzaminie pojechałam dobrze, ale cofając – nie wiem, co się nagle stało – wyładowałam za blisko lewej linii, pogubiłam się i zgłupiałam totalnie... A robiłam wszystko tak, jak uczył mnie instruktor. Cofam na prostych kołach, po pierwszym pachotku zaraz za lusterkiem obracam kierownicę raz w prawo i tak jadę do momentu ujrzenia w lewym lusterku linii i pachotka. Cholera, nie wyszło”.

Inna początkująca za kierownicą komentuje jej opis: „Na mój gust jechałaś za szybko lub za wolno i dlatego wyładowałaś z boku. Lub też łuk w OSK nie był identyczny z wymaganym. Też się zdarza i jak jedziesz „na słupki”, to kicha! Też tak miałam”.

■ Plac manewrowy czy plac selekcji?

Te przykłady pokazują, że nie tylko jazda po zatoczonych skrzyżowaniach, ale również zadania na placu manewrowym są dużym wyzwaniem dla starających się o prawo. Niedawno pojawił się pomysł, który ułatwiłby im życie.

– Podczas spotkań z przedstawicielami ośrodków szkolenia kierowców, które odbyły się dwukrotnie w marcu 2016 roku, przedstawiciele branży zgłosili szereg postulatów dotyczących egzaminowania i szkolenia kandydatów na kierowców. Wśród zaproponowanych modyfikacji znalazły się też propozycje zmiany w części praktycznej egzaminu na prawo jazdy – wyjaśnia Elżbieta Kisil, rzeczniczka prasowa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Postulowane zmiany w egzaminie na prawo jazdy kat. B miałyby dotyczyć przede wszystkim zadania nr 2 na placu manewrowym, czyli „jazdy pasem ruchu oraz po łuku do przodu i do tyłu”. Niektórzy instruktorzy oraz egzaminatorzy przyznają, że jest to imitowanie zachowań drogowych, nieco sztuczne i niepotrzebne, bo te umiejętności można sprawdzić w normalnym ruchu miejskim. Podobnie jest z zadaniem nr 3, czyli ruszaniem z miejsca na wzniesieniu. Z kolei zadanie nr 1 – przygotowanie do jazdy, sprawdze-

nie stanu technicznego – z oczywistych powodów pozostanie elementem egzaminu, niezależnie od tego, czy zaczyna się on od manewrów na ogrodzonym placu przy budynku WORD, czy będzie po prostu wyjazdem z parkingu w miasto.

– Plac jest bardziej narzędziem szybkiej selekcji niż elementem rzetelnej oceny umiejętności kandydata na kierowcę – komentuje instruktor nauki jazdy z 20-letnim stażem.

Pracuje w dużym warszawskim OSK. Wyszkołił setki kierowców. Zwraca uwagę, że wiele osób oblewa egzamin już na placu z powodu drobnych błędów, a nie dlatego, że nie panuje nad pojazdem.

– Z nerwów zapomną o włączeniu świateł albo silnik im zgaśnie – opowiada instruktor. – Najechanie na linię czy zatrzymanie auta w nieodpowiednim miejscu na końcu pasa ruchu nie powinno dyskwalifikować – ocenia.

■ Szympana też nauczy

Obowiązujące zasady egzaminowania są surowe, ale nie bezwzględne. Zdający ma prawo do jednego błędu. Dopiero jeśli podczas powtarzania manewru znów najedzie na linię, uzyskuje wynik negatywny. Czy przepisy należałoby zliberalizować? Czy fajka, zwana również rękawem, jest niepotrzebna? Czy umiejętność płynnej, bezpiecznej jazdy po łuku wystarczy sprawdzić na drodze, a umiejętność cofania i parkowania, np. na osiedlowym parkingu?

– Plac jest potrzebny. Ja bym go jeszcze utrudnił, wprowadzając na przykład ślalom tyłem pomiędzy nieregularnie ustawionymi pachółkami. Bo wykonywanie manewrów to podstawowa umiejętność kierowcy – stwierdza Mirosław Zięba, właściciel szkoły jazdy „Lider” w Poznaniu. – Wiele osób uczy się placu na pamięć, mechanicznie ćwiczy kolejne zadania. I to jest problem. Średnio inteligentnego szympansa też nauczę robić łuk – żartuje Zięba.

Przeciwnicy ułatwiania egzaminu tłumaczą, że manewry na placu są swoistym bezpiecznikiem. Pozwalają się zorientować, czy osoba, która ukończyła kurs, radzi sobie za kółkiem, czy można z nią jechać w miasto.

– Plac manewrowy spełnia swoje zadania – przekonuje Andrzej Pepliński, pełnomocnik dyrektora ds. procesu egzaminowania w Pomorskim Ośrodku Ruchu Drogowego w Gdańsku. – Jeśli chodzi o ruszanie z miejsca i jazdę pasem ruchu, to w mojej ocenie umiejętność wykonania tych manewrów jest konieczna. Pozwala ona już na wstępnie wyeliminować z dalszej części egzaminu kandydatów na kierowców, którzy nie potrafią prowadzić pojazdu.

■ Manewrowe minimum

Pepliński przypomina, że dziesięć lat temu ograniczono liczbę zadań na placu manewrowym, rezygnując z parkowania tyłem i przodem.

– Odstąpienie od sprawdzania jazdy pasem ruchu po prostej i łuku do przodu i do tyłu może spowodować, że młodzi kierowcy, którzy zdobyli uprawnienia do prowadzenia pojazdów, nie będą potrafili prawidłowo albo w ogóle wykonać manewru cofania – ostrzega Pepliński.

Podobne jest stanowisko Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

– Zadania na placu manewrowym w zakresie prawa jazdy kategorii B są już ograniczone do minimum – ocenia rzeczniczka resortu.

Przypomina, że wymagania egzaminacyjne określają nie tylko krajowe przepisy, ale też dyrektywa UE.

– W części państw manewry te wykonywane są w ruchu drogowym – przyznaje Kisil. – W Polsce przyjęto, że dla bezpieczeństwa kursantów oraz dla zapewnienia komfortu w trakcie wykonywania zadania i jednolitych kryteriów oceny jazdy pasem ruchu do przodu i do tyłu odbywa się na placu manewrowym. Podobnie jest w przypadku zadania „ruszanie pod górę”. Ponadto nie w każdej miejscowości można wykonać to zadanie, a więc podjazd pod górę na placu manewrowym rozwiązuje ten problem – zauważa rzeczniczka prasowa MliB.

■ Wolne boiska, zablokowane ulice

O bezpieczeństwie i jednakowych warunkach wykonywania zadań na placu manewrowym mówi też Rafał Gajewski, dyrektor WORD Zielona Góra. Obowiązującą formułę egzaminu określa jako poprawną. Mówi, że przeniesienie zadań z placu na ulice oznaczać będzie utrudnienia w ruchu.

– A nawet zagrożenia, w miejscach najbardziej newralgicznych, na skrzyżowaniach – przestrzega Gajewski. – Należy wziąć również pod uwagę fakt, że o ile zrozumiacie jest powstanie zakłóceń ruchu w procesie egzaminowania, to w procesie szkolenia jest to niedopuszczalne. A są to już wtedy dziesiątki, a nawet setki pojazdów szkoleniowych – komentuje szef zielonogórskiego WORD.

Zapewne oczami wyobraźni widzi już elki ćwiczące ruszanie pod górę na ulicy X i jazdę po łuku na ulicy Y. Ten problem dotyczyłby wszystkich miast, w których znajdują się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i ich filie.

■ Oszczędności? Niewielkie

Czy byłyby jakieś korzyści z likwidacji placu manewrowego w procesie szkolenia i egzaminowania? Tak. Finansowe. Ośrodki szkolenia kierowców nie musiałyby już wynajmować asfaltowych boisk przy szkołach czy innych placówkach, gdzie kandydaci na kierowcę uczą się jeździć, tak by nie potrafić pachółka, nie najechać na linię.

Ale jakie to byłyby oszczędności? Kilkaset złotych miesięcznie – pyta i od razu odpowiada szef szkoły jazdy „Lider”.

– Likwidacja placów manewrowych niewątpliwie obniżyłaby koszty działalności WORD i OSK, jednakże są to koszty niewspółmierne do strat, jakie mogą powstać w wyniku niewłaściwego szkolenia kierowców od razu w naturalnym ruchu drogowym – przestrzega Gajewski.

Nie jest jednak przeciwnikiem jakichkolwiek zmian w procesie szkolenia i egzaminowania. Proponuje m.in., żeby na placu manewrowym drugi błąd przy danym zadaniu (np. najechanie na linię) skutkowało oceną negatywną, ale nie przerwaniem egzaminu. Kandydat na kierowcę miałby prawo wykazać się w czasie jazdy po mieście.

– W ruchu drogowym proponujemy zrezygnować z realizacji wyodrębnionego zadania „hamowanie od prędkości co najmniej 50 m/h do zatrzymania we wskazanym przez egzaminatora miejscu”. Zatrzymania tego rodzaju wielokrotnie występują samorzutnie w tym ruchu przy dojeżdżaniu do skrzyżowań, do poprzedzających pojazdów, do sygnalizatorów – tłumaczy Gajewski.

Z kolei PORD w Gdańsku postuluje zmianę kryteriów oceny zadania „ruszanie na wzniesieniu”.

– Wyznacznik cofnięcia pojazdu o 20 metrów jest martwym przepisem, który trudno egzekwować – ocenia Pepliński.

Przyznaje też, że można by trochę uprościć zadanie nr 1, czyli przygotowanie do jazdy. Ustawienie fotela, lusterek, zapieczenie pasów...

– Są niezbędne i istotne dla bezpieczeństwa – podkreśla Pepliński. – Nad sensem sprawdzania oświetlenia pojazdu czy poziomu płynów eksploatacyjnych można dyskutować.

■ Minister tylko analizuje

Rewolucja w egzaminach na prawo jazdy raczej szybko nie nastąpi.

– Ministerstwo analizuje zgłoszone postulaty, obecnie nie jest planowane wdrożenie proponowanych zmian – stwierdza rzeczniczka MliB.

Bardzo wstrzymuje się na temat rezygnacji z zadań na placu manewrowym wypowiedział się wiceminister Jerzy Szmit. Przed telewizyjnymi kamerami deklarował tylko, że rozmowy ze stroną społeczną będą trwały. Kto będzie lobbował za zmianami? Przedstawiciele ośrodków szkolenia twierdzą, że podczas rozmów w resorcie infrastruktury głośniejsi byli pracownicy WORD-ów, czyli egzaminatorzy.

– To nie wyszło z naszego środowiska – mówi Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Na razie nie chcę szerzej komentować tego tematu. Mamy zaplanowane spotkanie z dyrektorem departamentu transportu drogowego w ministerstwie infrastruktury (miało odbyć się już po zamknięciu tego numeru „Szkoly Jazdy” – przyp. red.) i dopiero po rozmowach z reprezentantami rządu przedstawiemy nasze stanowisko.

Tomasz Maciejewski

Niebezpieczny zawód instruktora

W Warszawie doszło do śmiertelnego wypadku. W samochód nauki jazdy wjechała laweta. Kilka dni później w Lublinie dachowała elka. Kursant i instruktor trafili do szpitala. Czy instruktorzy się boją? Co robią, żeby ich praca była bezpieczniejsza?



W sobotę 26 marca przed południem doświadczony instruktor z czterdziestoletnim stażem wyjechał na miasto z kursantką. Do zdarzenia doszło na warszawskim Targówku, na skrzyżowaniu ulic Bazylińskiej i Rembielińskiej. Elka skręcała w lewo w ul. Rembielińską, z której przepisowo na zielonym świetle miał nadjechać holownik. Uderzył on w bok samochodu szkoleniowego. Instruktor, mimo natychmiastowej reanimacji, zmarł na miejscu. Kursantka z obrażeniami ciała trafiła do szpitala.

– Prowadzimy w tej sprawie śledztwo, które pozwoli ustalić, co tak naprawdę wydarzyło się na tym skrzyżowaniu i kto był winien – mówi Artur Oniszczuk, prokurator rejonowy z prokuratury Praga Północ. – Na razie zostali przesłuchani świadkowie, odbyła się sekcja zwłok, czekamy na wyniki. Ale kluczowa w tej sprawie będzie opinia biegłego z zakresu ruchu drogowego. Dopiero gdy zakończymy czynności, zostanie podjęta decyzja o tym, czy ktoś usłyszy zarzuty i jakie.

■ „To jest niebezpieczne skrzyżowanie”

Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie po wypadku wystosowało pismo do Biura Drogownictwa i Komunikacji stołecznego magistratu, żeby zmienić organizację ruchu na fatalnym skrzyżowaniu.

– To jest bardzo niebezpieczne miejsce, w którym nie ma dobrej widoczności – mówi Jan Szumiał, prezes SOSK-u oraz właściciel Praskiej Auto Szkoły. – Tam jest lewoskręt, na którym jest ograniczone pole widzenia. Są dwa zakręty – w prawo i w lewo, na pasie zieleni rosną krzaki. Wystąpiliśmy o zmianę organizacji ruchu wraz z Fundacją Zapobiegania Wypadkom Drogowym, ale z tego co wiem, nie jesteśmy jedyni. Pismo z podobną prośbą złożył też jeden z radnych oraz grupa mieszkańców. Dyrekcja WORD-u w Warszawie również jest za tym.

Jak dodaje Szumiał, na razie nie można jednoznacznie wyrokować, kto zawinił, zadecyduje o tym sąd. Kamery monitorujące skrzyżowanie nie zarejestrowały momentu wypadku, ponieważ w tym czasie były odwrócone w innym kierunku. Prezes przyznaje też, że problem bezpieczeństwa instruktorów jest aktualny, choć wbrew pozorom takie sytuacje nie zdarzają się często.

■ „Kursanci są nieprzewidywalni”

– My, instruktorzy, jesteśmy nie tylko od tego, żeby kursanta nauczyć, musimy też liczyć się z tym, że nasze życie zależy od kursantów, a oni potrafią reagować zupełnie nieprzewidywalnie – mówi Szumiał. – Nie wiemy, jak było w tym przypadku – czy ta pani ruszała zbyt wolno, czy nacisnęła hamulec będąc na pasie. Ja wielokrotnie znalazłem się w sytuacji, gdy uczony przeze

mnie człowiek postępował zupełnie wbrew poleceniom, które wydawałem. Ale z tym, niestety, trzeba się liczyć. Chociaż nie podejrzewam, żeby w tym przypadku wina leżała po stronie instruktora. To był człowiek z ogromnym doświadczeniem i nigdy wcześniej nie znalazł się na drodze w sytuacji tak niebezpiecznej.

■ Kto jest winien? Zdania są podzielone

Na początku kwietnia w Lublinie doszło do kolejnego groźnego wypadku z udziałem elki. Samochód dachował, instruktor i kursant trafili do szpitala. Zapytaliśmy w jednej z lubelskich szkół o obie te sytuacje.

– Moim zdaniem, takie wypadki są winą instruktora – mówi jeden ze szkoleniowców, który chce pozostać anonimowy. – To on musi panować nad samochodem i nad kursantem, bo to jest jego praca. I jeżeli panuje, to właściwie nie ma możliwości, żeby stało się coś złego. Ja jestem instruktorem od osiemnastu lat i nigdy nie znalazłem się w niebezpiecznej sytuacji, takiej, w której mógłbym stracić życie. Choć może to tylko łut szczęścia? Ale wystarczy spojrzeć na nowe szkoły jazdy – one mają poobijane samochody, najczęściej z tyłu. Bo kursant chce przejechać na czerwonym świetle z zieloną strzałką, a instruktor, któremu często brakuje doświadczenia, wciska hamulec. I samochód za nim wjeżdża w tył elki. Oczywiście wina jest tego, co wjechał. Ale takie sytuacje szkoleniowiec powinien przewidzieć.

■ Zmiana przepisów?

Egzaminatorzy przyznają, że zazwyczaj nie obawiają się o swoje bezpieczeństwo, choć zdarzają się trudne sytuacje. Co można zrobić, żeby ograniczyć liczbę wypadków?

Pomysł na to ma Cezary Suchowierski z ośrodka szkolenia kierowców Rock & Roll w Białymstoku.

– Myślę, że w dużej mierze wypadki z elkami, tak samo jak z innymi pojazdami, są zależne od zachowania wszystkich uczestników ruchu – mówi. – Czasami są to przyczyny niezależne od nas. Jeżeli stoję na świetłach z kursantem jako ostatni i wjeżdża w nas autobus, któremu wysiadł układ hamulcowy, trudno szukać winnego. Ale warto przyjrzeć się, w jakich sytuacjach dochodzi do największej liczby wypadków i zmienić przepisy. Moim zdaniem, do znaczącej poprawy bezpieczeństwa, nie tylko instruktorów i kursantów, ale też wszystkich kierowców, przyczyniłaby się zmiana przepisów dotyczących warunkowego skrętu (ze strzałką). Elki się przed strzałką zatrzymują, inni kierowcy nie. I to powoduje kolizje. Drugą rzeczą, jaką bym wprowadził, jest zakaz wyprzedzania z prawej strony. To powoduje już nie tylko kolizje, ale nawet bardzo poważne wypadki.

Anna Łukaszuk

Więcej egzaminów w terenie?

Posłowie chcieliby, żeby w filiach wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego była możliwość przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii B+E. To nie wszystko. Jeśli nowelizacja weszłaby w życie, mogłyby się tam odbywać egzaminy teoretyczne w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy.

Poselski projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami wpłynął do Sejmu pod koniec lutego. Planowane zmiany polegałyby na rozszerzeniu katalogu egzaminów przeprowadzanych w miastach zatwierdzonych przez sejmiki województw.

■ Łatwiejszy dostęp

Jest to kolejny krok do tego, żeby kandydaci na kierowców mieli jak najmniej uciążliwą drogę do zdobycia prawa jazdy. Wszystko zaczęło się w lipcu 2013 roku. To właśnie wtedy weszła w życie nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, pozwalająca na egzaminowanie na kategorii AM, A1, A2, A, B i B1 w miastach innych niż wojewódzkie, na prawach powiatu lub te, gdzie do 31 grudnia 1998 roku funkcjonował wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

Była to już druga, w końcu udana, próba wprowadzenia możliwości zdawania egzaminów w innych niż do tej pory lokalizacjach. Poprzednią w 2009 roku zablokowało środowisko dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W opinii autora projektu, posła Krzysztofa Breyzy (PO), nowelizacja ustawy miała ułatwić dostęp do egzaminu dla ok. 4 mln mieszkańców polskich miast i okolicznych gmin, którzy muszą dojeżdżać często 50-60 kilometrów do najbliższego ośrodka egzaminacyjnego, zmniejszyć natłok samochodów szkoleniowych oraz egzaminacyjnych na ulicach największych miast, doprowadzić do obniżenia cen szkoleń, być korzystna dla dużej grupy osób młodych, dla których prawo jazdy jest ważnym dokumentem przy poszukiwaniu pracy. Lokalizację nowego miejsca egzaminacyjnego wskazuje od tamtej pory marszałek województwa, a zatwierdza sejmik.

■ Krok do przodu

Ze zmiany w prawie bardzo ucieszyła się część samorządów, która wkrótce po jej ogłoszeniu rozpoczęła rozmowy z dyrektorami wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i marszałkami województw. W wielu przypadkach namowy, żeby na ich terenie powstały tzw. oddziały terenowe WORD-ów, okazały się skuteczne. Pierwsze takie placówki zaczęły działać już w kwietniu 2014 roku. Tak było w przypadku Świdnicy (filia WORD Wałbrzych), Łukowa (filia WORD Biała Podlaska) oraz Ostrowcu Świętokrzyskim



Puławski oddział terenowy WORD Lublin

(filia WORD Kielce). Do dziś powstało kilkadziesiąt kolejnych filii.

Zgodnie z projektowaną nowelizacją, posłowie planują kolejny krok naprzód. Otóż chcą, żeby w filiach WORD-ów można było także przeprowadzać egzaminy praktyczne na kategorię B+E.

„Za proponowaną zmianą przemawiają racjonalne przesłanki, bowiem wymogi odnośnie egzaminu praktycznego B+E prawa jazdy w części przeprowadzanej w ruchu drogowym na drogach publicznych są takie same jak w przypadku egzaminów praktycznych pozostałych kategorii prawa jazdy” – czytamy w uzasadnieniu projektu. Jedyne, co WORD-y musiałyby zrobić w swoich filiach, to dodatkowo wyznaczyć stanowiska konieczne do przeprowadzania takich egzaminów.

■ Teoria dla każdego

Na tym jednak nie koniec planowanych zmian. Posłowie chcieliby także, żeby egzaminy teoretyczne w filiach WORD-ów mógł zdawać każdy kandydat na kierowcę, niezależnie od uprawnień, o które się ubiega.

„Korzystając z faktu, iż oddziały terenowe, które już zostały utworzone lub będą utworzone w miastach niespełniających warunków, o których mowa w art. 51 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, dysponują lub będą dysponować odpowiedni-

mi pomieszczeniami, sprzętem komputerowym oraz systemem informatycznym, zasadne jest umożliwienie w tych miastach zdawania egzaminu teoretycznego, także w zakresie pozostałych kategorii prawa jazdy poza dotychczasowymi kat. AM, A1, A2, A, B1 lub B” – czytamy w uzasadnieniu projektu.

■ Co z ciągnikami?

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy” poselski projekt został skierowany do sejmowej komisji infrastruktury. O opinię na jego temat poproszono także m.in. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Ta organizacja przesłała z kolei stanowisko Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie. Tamtejsi urzędnicy chcieliby, żeby możliwość zdawania egzaminu praktycznego w filiach WORD-ów była poszerzona także o kategorię T. Dlaczego? Argumentów jest kilka. Chodzi m.in. o dogodny, szybki i łatwy dostęp kandydatów do ośrodka przeprowadzającego egzaminy (większość z nich pochodzi z terenów wiejskich) oraz uczniów szkół rolniczych. Ale nie tylko. Kolejnym argumentem jest przeprowadzanie egzaminów w warunkach najbardziej zbliżonych do rzeczywistego miejsca eksploatacji ciągników.

Jaki będzie ostateczny kształt projektu, okaże się już niebawem.

Jakub Ziębka

Obserwujcie otoczenie pojazdu!

– Szczególnie zachęcam do ćwiczenia umiejętności obserwacji otoczenia pojazdu, którym się kieruje. Najwięcej błędów podczas egzaminów powstaje wskutek braku albo niepełnej obserwacji drogi i innych jej użytkowników – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Tadeusz Muszyński, egzaminator nadzorujący w toruńskim WORD-zie.

Jest pan egzaminatorem z długoletnim stażem i dużym doświadczeniem zawodowym. Dlaczego egzamin na prawo jazdy, szczególnie jego część praktyczna, jest często dla kandydatów na kierowców takim problemem?

Tadeusz Muszyński, egzaminator nadzorujący w toruńskim WORD-zie: Ćwierćwiecze moich doświadczeń z egzaminami kandydatów na kierowców pozwoliło mi dostrzec niektóre istotne czynniki, które częściej niż inne decydują o niepowodzeniach podczas egzaminu na prawo jazdy. Oczywiście jest, że braki w umiejętnościach są pierwszą przyczyną niepowodzenia wobec naturalnego stopnia trudności egzaminu. Warto jednak doszukiwać się i innych znaczących przyczyn. Jest to egzamin, który powinien zdać przeciętny człowiek, nie mistrz kierownicy. Takiego mistrzostwa nie oczekujemy, a jedynie prawidłowego wykonania zadań z tzw. elementarza kierowcy.

Egzaminator nie jest wrogiem zdającego, raczej jego sprzymierzeńcem. Wrogiem są błędy, których należy się wystrzegać. Dla większości osób jest to pierwszy taki egzamin w życiu, bo wszystkie wcześniejsze, np. szkolne, uczelnicze, sprawdzały jedynie poziom opanowania wiadomości. Tu natomiast mamy nowy typ egzaminu. Tutaj nie tylko wiadomości są ważne. Zaangażowana jest cała psychomotoryka człowieka. To chyba zaskakuje egzaminowanych. Dalej mamy przeżycia emocjonalne, składające się na stres egzaminacyjny, z którym wielu sobie nie radzi. Istnieje również niepewność co do własnych umiejętności, która obniża możliwości ich zaprezentowania. No i wreszcie mamy do czynienia z pewnym poziomem losowości sytuacji w ruchu drogowym. Jeden zdaje na prawie pustych skrzyżowaniach, a drugi co rusz boryka się ze skomplikowanymi sytuacjami na zapełnionych skrzyżowaniach.

Które z zadań egzaminacyjnych sprawiają zdającym najwięcej trudności?

– Jako praktyk obserwuję, że statystycznie liczba niepowodzeń na placu manewrowym jest taka sama jak w ruchu drogowym. Najwięcej trudności na placu sprawia cofanie wyznaczonym pasem ruchu. Natomiast w ruchu drogowym mamy do czynienia z błędami nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu i niestosowania się do sygnałów świetlnych oraz znaku „stop”.



Czy można oblać egzamin, bo nie wie się, gdzie w pojeździe znajduje się np. włącznik wycieraczek?

Nie znam takiego przypadku. Choć można sobie wyobrazić taką sytuację – np. jazda w śnieżyca lub podczas gwałtownej ulewy bez włączonych wycieraczek, co spowodowałoby niebezpieczeństwo na drodze, zostałaby przerwana przez egzaminatora.

Czy ma pan jakieś rady, przydatne dla kandydatów na kierowców?

– Szczególnie zachęcam do ćwiczenia umiejętności obserwacji otoczenia pojazdu, którym się kieruje. Najwięcej błędów podczas egzaminów powstaje wskutek braku albo niepełnej obserwacji drogi i innych jej użytkowników. Obserwacja nacechowana błędem powoduje, że orientacja kierowcy o sytuacji w otoczeniu jego pojazdu jest też błędna. A to prowadzi do złych decyzji i nieprawidłowego działania. Nieprawidłowe działa-

nie kierującego jest właśnie tym niepożądanym błędem. Warto docenić dobrą obserwację, bo to naprawdę główny czynnik powodzenia egzaminacyjnego.

Druga rada – trzeba umieć się opanować na tych kilkadziesiąt minut egzaminu. Niepotrzebny lęk przed sprawdzianem, niepokój o wynik, dawanie posłuchu barwnym opowieściom tych, którym już się nie powiodło, u części osób wrażliwych budzi mocne napięcia nerwowe i nieopanowane emocje. A to sprzyja popełnianiu błędów. Egzaminator wie, że egzaminowany przeżywa stres egzaminacyjny i stara się ten stan złagodzić, jednak przypisana prawem forma egzaminu jako sprawdzianu kwalifikacji w kilkunastu zadaniach egzaminacyjnych musi być zrealizowana. Warto ten trud przejść, by odczuć radość z uzyskania prawa jazdy. Jego dobre wykorzystywanie, już w pełni samodzielne, to następne poważne wyzwanie dla młodego kierowcy. **red**

Co najtrudniej wbić do głowy?

Technikę jazdy

Łuk, koperta czy wreszcie lewoskręt na skrzyżowaniu to częste elementy egzaminu praktycznego, przez które kandydaci na kierowców oblewają egzaminy na prawo jazdy. Zapytaliśmy instruktorów, z czym ich klienci mają największe problemy jeszcze podczas kursu.

Wiele zależy od indywidualnych predyspozycji, ale na pewno wielu moich kursantów ma problemy z tzw. łukiem – mówi Mirosław Grudziński, instruktor i właściciel „Nauki Jazdy Gruda” z Torunia. – Oczywiście są różne sposoby, triki, jak go zaliczyć, ale jeśli chce się wytłumaczyć jego mechanizm i sprawić, że również w praktyce, w mieście, w innych okolicznościach kierowca będzie umiał wykonać ten manewr, to wymaga jednak więcej wysiłku i ze strony instruktora, i ucznia. Dodatkowo właśnie ten element, często dobrze wyćwiczony i wykonywany podczas kursu, z niewiadomych powodów jest przyczyną porażki na egzaminie. Dlatego przykładam do niego dużą uwagę i często ćwiczymy go do znudzenia.

■ W mieście najgorsze są skrzyżowania

Jeśli chodzi o tzw. miasto, to zdaniem instruktora z Torunia, najtrudniejsze dla początkujących kierowców są sytuacje na skrzyżowaniach.

– Tutaj przecież nie ma jednej recepty – mówi. – Można znać zasady, opanować technikę jazdy, ale to, co nas czeka na skrzyżowaniu, jest zawsze wielką niewiadomą. Wymaga to od kierowcy pewnego doświadczenia i zdecydowania, o które u kursantów naturalnie jest dość trudno. Staramy się wyuczyć w nich pewne zachowania, ale same jazdy podczas kursu to zdecydowanie za mało.

– Tak naprawdę dla kogoś, kto nigdy nie prowadził auta, każdy element może być trudny do opanowania – dodaje Grzegorz Szaumkesel z „OSK Torque” w Pile. – Zaczyna się od przełamania strachu, ale zaraz potem są pierwsze trudności techniczne, czyli opanowanie pracy nóg – sprzęgło, gaz, hamulec. Kierowcy nawet nie zdają sobie sprawy i nie pamiętają już, jak na początku im się to wszystko myliło. Potem dochodzi kierowanie autem. Kolejna niby banalna sprawa, ale jak to zrobić, żeby skrócić i nie wjechać na krawężnik... Niektórym opanowanie tej sztuki naprawdę zajmuje trochę czasu. No i te dramatyczne wjazdy na skrzyżowanie, szczególnie skręcanie w lewo na skrzyżowaniu. To jest czarna magia dla wielu i przez długi czas.



■ Metody, triki, sposoby

Jak radzą sobie nauczyciele z tak problematycznymi sytuacjami? Właściciel OSK z Piły twierdzi, że każdy instruktor ma swoje sposoby i metody, choć przyznaje, że niektórzy na pewno próbują iść na skróty, co jednak nigdy nie popłaca.

– Jestem instruktorem od dwunastu lat i wypracowałem swoje metody na najtrudniejsze elementy – mówi. – Często jednak to bardzo indywidualne przypadki. Trudno sprzedawać jedną receptę na wszystkie.

■ Tylko kobiety nie rozróżniają stron? Nieprawda!

– Koordynacja nóg i rąk oraz rozróżnianie prawo i lewo – mówi bez namysłu Barbara Czyżniewska, właścicielka Szkoły Jazdy „Basia” z Koszalina. – Dużo się żartuje na ten temat, szczególnie z kobiet kursantek, jednak to powszechny problem, który dotyczy również panów. Trzeba o tym cały czas przypominać i zwracać uwagę. Na drugim miejscu postawiłabym technikę, a dokładniej obsługę auta. Na przykład wielu osobom trudno jest opanować sprzęgło i nauczyć się, jak nie podrywać z niego nogi. Albo opanować wykonywanie kilku czynności naraz, jak zmiana biegów, wciskanie i puszczenie sprzęgła, kierowanie i jeszcze obserwowanie tego, co się dzieje na ulicy.

– Według mnie, wszystkie trudności przy jakichkolwiek manewrach wynikają z podsta-

wy, jaką jest zła technika jazdy – mówi Leszek Barszcz, właściciel szkoły jazdy z Małkini Górnej. – Najczęściej młodzi kierowcy podpatrują pewne zachowania i nawyki u innych kierowców i nie można im tego wybić z głowy, na przykład hamowanie za pomocą sprzęgła. Większości manewrów można nauczyć dość prosto i są one przez kursantów opanowywane w należyтым stopniu. Natomiast trudno jest nauczyć pewnej płynności tych działań, która jest konieczna nie tyle na egzaminie, ile potem, podczas samodzielnej jazdy.

■ Ruszanie pod górkę najłatwiejsze? Niekoniecznie...

– Nie wiem, który z manewrów ogólnie jest najtrudniejszy do opanowania, z mojego doświadczenia wynika raczej, że można mówić o pojedynczych osobach, które miewają szczególne problemy z jakimś konkretnym elementem i czasem zupełnie nie wiadomo, z jakiego powodu – mówi Marek Wójcik ze Szkoły Jazdy „Elka” z Radomia. – Miałem kiedyś kursanta, który całkiem nieźle radził sobie z jazdą po mieście, ale za nic w świecie nie mógł opanować ruszania pod górkę – elementu, który trzeba zaliczyć na placu manewrowym. Zastanawialiśmy się obaj, z czego to wynika, bo niby znał zasady, ale nie potrafił płynnie ruszyć. Co najśmieszniejsze, na samym egzaminie to akurat wyszło mu bardzo dobrze. Trudno więc uogólniać.

Anna Łukaszuk

Warto poczekać

Z zestawienia przygotowanego przez zielonogórski WORD wynika, że ponad 80 proc. osób, które nie zdały egzaminu teoretycznego na kat. B od 8 do 19 lutego, skończyło go do 15 minuty! Z kolei w całym 2015 roku znalazła się jedna osoba, która podchodziła do egzaminu praktycznego aż 31 razy!

Pierwsze zestawienie przygotowane przez WORD w Zielonej Górze dotyczy egzaminów teoretycznych przeprowadzonych od 8 do 19 lutego. Co z niego wynika? Prawie 40 proc. nieudanych prób zakończono do 11 minuty egzaminu (153 osoby). Co ciekawe, prawie 82 proc. kandydatów na kierowców, którzy nie poradzi sobie z tym zadaniem, zakończyło je do 15 minuty. Do samego końca, czyli do 25 minuty egzaminu, zaczęły tylko dwie osoby.

■ Egzamin trwa 25 minut!

Jakie można z tego wyciągnąć wnioski? Może kandydaci na kierowców powinni uważniej czytać pytania, rozważniej i nie tak szybko zaznaczać odpowiedzi? Egzamin trwa przecież 25 minut, warto ten czas efektywnie wykorzystać.

A jak wyglądają statystyki tych, którzy zdali egzamin teoretyczny? Aż 23 proc. z nich zakończyło go już do 9 minuty, prawie 50 proc. – do 11 minuty, ponad 92 proc. – do 16 minuty.

Przypomnijmy, że od drugiej połowy stycznia 2013 roku część pytań na egzaminie teoretycznym jest prezentowana w formie krótkich filmów sytuacyjnych, na końcu których kandydat na kierowcę musi podjąć właściwą decyzję co do sposobu zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej. Nowością był też pomysł oceniania odpowiedzi w zależności od wagi pytania. Odpowiedzi są punktowane w skali od 1 do 3. Osoba, która udzieli samych poprawnych odpowiedzi, zgromadzi ich 74. Żeby zdać egzamin, trzeba uzyskać co najmniej 68 punktów.

Z przygotowanego przez nas w lutym raportu wynika, że najlepszym wynikiem zdawalności egzaminu teoretycznego w 2015 roku na kategorię B może po raz kolejny poszczycić się WORD w Łodzi (49,7 proc.) Tuż za nim uplasowały się Bielsko-Biała (49,2 proc.) oraz Lublin (47,6 proc.). Dobre wyniki w skali ogólnopolskiej zanotowały także: Białystok (47,27 proc.), Wrocław (46,82 proc.), Suwałki (46,57 proc.), Krosno (46,4 proc.), Jelenia Góra oraz Gdańsk (po 45,97 proc.) Z kolei najgorzej z egzaminem teoretycznym radzili sobie kandydaci na kierowców zdający w Lesznie (37,1 proc.), Ciechanowie (37,24 proc.), Radomiu (37,25 proc.) oraz Nowym Sączu (37,91).



W ubiegłym roku średnia zdawalność egzaminu teoretycznego na kategorię B w całej Polsce wyniosła prawie 43 proc.

■ 31 nieudanych podejść

Statystyka dotycząca egzaminów teoretycznych nie jest jedynym zestawieniem, które w ostatnim czasie sporządził WORD w Zielonej Górze. Tym razem pod lupę wzięto cały 2015 rok. Okazało się, że w tym okresie egzamin teoretyczny za pierwszym podejściem zdało 4929 osób, za drugim – 2311, za trzecim – 1246. Niektórym poszło już jednak znacznie gorzej. Dziesięć osób zdawało w 2015 roku egzamin teoretyczny piętnaście razy, siedem – szesnaście i siedemnaście razy, dwie – 20 i 24 razy, a jedna nawet 31 razy! Ogółem przeegzaminowano wtedy ponad 10,5 tys. osób.

Jak wyglądała zdawalność egzaminu praktycznego? 4583 osoby zdały go za pierwszym razem, 2482 – za drugim, 1365 – za trzecim. Z kolei 122 osoby podchodziły do egzaminu w 2015 roku siedem razy, 71 – osiem razy, 50 – dziewięć razy, 25 – dziesięć razy, 11 – jedenaście razy, 12 – dwanaście razy. Zdarzały się też gorsze wyniki. Pięć osób zdawało egzamin czternaście razy, cztery piętnaście razy, dwie szesnaście

razy i jedna siedemnaście razy. Ogółem przeegzaminowano wtedy niewiele ponad 10 tys. osób.

Warto podkreślić, że statystyki nie pokazują, że dana osoba zdała egzamin np. za pierwszym podejściem. Być może oblała go już wcześniej w 2014 roku. Tak samo ma się sprawa z osobami, które osiągnęły najgorsze wyniki. Mogło się tak zdarzyć, że osoba mająca na koncie siedemnaście podejść do egzaminu praktycznego próbowała zdać egzamin w 2014 lub 2016 roku.

Z naszego raportu wynika, że jeżeli chodzi o zdawalność egzaminów praktycznych znowu bezkonkurencyjna okazała się Ostrołęka. Jako jedyna może się poszczycić wynikiem na poziomie ponad 50 proc. (dokładnie 51,36 proc.). Tuż za nią uplasowały się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Łomży (46,6 proc.), Suwałk (43,2 proc.), Rzeszowa (41,9 proc.) oraz Jeleniej Góry (41,75 proc.) Najgorzej egzamin praktyczny na kategorię B poszedł kandydatom na kierowców zdającym w Koszalinie. Pozytywną ocenę egzaminatora otrzymała trochę więcej niż jedna piąta osób (dokładnie 21,25 proc.). Niewiele lepiej radzili sobie egzaminowani zdający w WORD-ach w Pile (25,1 proc.), Łodzi (26,2 proc.), Częstochowie (27,52 proc.), Opolu (27,58 proc.) i Szczecinie (27,77 proc.)

Jakub Ziębka

Wszystko zaczęło się od tekstu, który na początku kwietnia ukazał się w „Dzienniku Gazecie Prawnej”. Wypowiada się w nim minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk. „Wielu cyklistów to również kierowcy, którzy ze względu na nabyte wcześniej prawo jazdy posiadają już wiedzę o tym, jakie zachowania uczestników ruchu drogowego są niebezpieczne i jakie przepisy obowiązują na drodze. Warto w taką wiedzę wyposażać również tych, którzy nigdy takich uprawnień nie mieli, a poruszają się rowerami” – mówił minister.

■ Niepotrzebna biurokracja?

W jaki sposób? Otóż rozważana jest opcja wprowadzenia obowiązku posiadania kart rowerowych dla rowerzystów, którzy ukończyli 18 lat i nie mają uprawnień do kierowania jakimkolwiek pojazdem. Egzaminy (nie wiadomo czy tylko teoretyczne, czy także praktyczne) miałyby być przeprowadzane na komisariatach, gdzie pracują funkcjonariusze z drogówki. Z kolei jazda bez takiego dokumentu traktowana byłaby raczej jako wykroczenie – czytamy w „Dzienniku Gazecie Prawnej”.

Jeszcze w dniu ukazania się artykułu głos na temat planowanych zmian zdecydowali się zabrać posłowie ruchu Kukiz '15. Zorganizowali nawet konferencję prasową, zatytułowaną „W obronie cyklistów”.

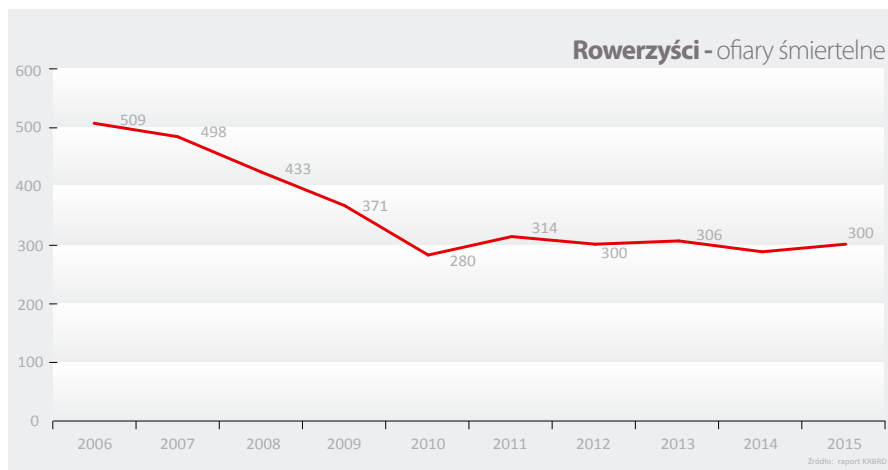
– W trybie natychmiastowym zwróciliśmy się do ministra z interpelacją, w której pytamy, czy resort dysponuje jakimikolwiek badaniami potwierdzającymi, że wprowadzenie kart rowerowych zwiększyłoby bezpieczeństwo na drogach – mówił poseł ruchu Kukiz '15 Jakub Kulesza. – Jeśli ich nie ma, a sądzimy, że nie ma, to naszym zdaniem jest to kolejna niepotrzebna biurokracja.

– Jestem rowerzystą, ale mam poczucie, że nikomu nie zagrażam, tylko czuję się zagrożony – wtórował mu jego kolega z ugrupowania Jerzy Kozłowski. – Przez kogo? Chodzi mi o kierowców tirów, tych, którzy wyprzedzają „na trzeciego”. Wprowadzenie kart rowerowych to jakiś absurd. Może niedługo będziemy myśleć o obowiązkowych kartach dla pieszych, którzy codziennie muszą pokonywać przejścia?

■ „Uczmy najmłodszych”!

Przeciwny wprowadzaniu obowiązkowych kart rowerowych dla pełnoletnich rowerzystów, którzy nie mają uprawnień do kierowania żadnym pojazdem, jest także Jakub Furkał, prezes Stowarzyszenia Rowerowa Gdynia.

– Naiwne jest sądenie, że wyposażenie ludzi w dokument spowoduje wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W pierwszej kolejności odpowiednie służby powinny zająć się egzekwowaniem obecnie obowiązujących przepisów. Chodzi mi m.in. o nagminne przejeżdżanie samo-



Rowerzyści na cenzurowanym

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa zastanawia się nad wprowadzeniem obowiązku posiadania kart rowerowych dla rowerzystów, którzy ukończyli 18 lat i nie mają uprawnień do kierowania jakimkolwiek pojazdem. Wywołało to dużą dyskusję w mediach.

chodów na czerwonym świetle oraz nadmierną prędkość, z jaką kierowcy często poruszają się po obszarze zabudowanym. Ciekawi mnie jedno. Dlaczego tacy kierowcy pozwalają sobie na takie zachowania w Polsce, a jak znajdują się w Niemczech i Czechach, to od razu łagodnieją? Odpowiedź jest prosta. Tam nikt takich kierowców nie traktuje pobłażliwie.

Drugą kwestią, o której wspomina Furkał w kontekście poprawy bezpieczeństwa na naszych drogach, powinno być zwiększenie kultury jazdy. Jak to osiągnąć?

– Tylko poprzez działania edukacyjne – tłumaczy Furkał. – Przykładem może być nasza akcja, którą zatytułowaliśmy „Rowerowa szkoła”. – Odwiedzaliśmy uczniów gdyńskich podstawówek, prowadziliśmy zajęcia teoretyczne i praktyczne. Uczyliśmy ich, jak poprawnie poruszać się rowerem po drogach. Takie nawyki trzeba kształtować już od najmłodszych lat.

■ Na początek „okrągły stół”?

Jedno jest pewne, od kilku lat liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów pozostaje mniej więcej na tym samym poziomie. W 2011 roku było

ich 314, w 2012 roku – 300, w 2013 roku – 306, w 2014 roku – 286, i wreszcie w 2015 roku – 300. Są to dużo lepsze wyniki niż choćby jeszcze w 2005 roku (500 ofiar śmiertelnych), ale cały czas nie napawają optymizmem. Wychodzi na to, że codziennie na drogach ginie jeden rowerzysta.

Szczególny wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów można było zaobserwować między 2010 (280 osób) a 2011 rokiem (314 osób). Co mogło być tego przyczyną? W 2011 roku zalegalizowano wyprzedzanie przez rowery z prawej strony także na drogach o jednym pasie w danym kierunku.

– Próba edukowania ludzi, którzy nie znają przepisów ruchu drogowego, a wyjeżdżają na nasze ulice, nie jest złym i głupim pomysłem – uważa Maciej Banaszak, wiceprezes Stowarzyszenia KIEROWCA.PL. – Jednak wymaga to konsultacji. Jestem za tym, żeby zwołać coś na kształt okrągłego stołu, przy którym zasiędliby przedstawiciele ministerstwa, organizacji społecznych, w tym rowerowych, i eksperci od BRD. Tylko w ten sposób można wypracować rozwiązanie satysfakcjonujące nas wszystkich.

Jakub Ziębka

Na każdy gust

Wśród pojazdów egzaminacyjnych wykorzystywanych w ramach kategorii B+E występuje znaczna różnorodność. Tym razem przedstawiamy samochód, który trafi w gust miłośników motoryzacji włoskiej, francuskiej i (o dziwo) japońskiej.



lazły się tylko jednostki wysokoprężne – 1,6 l o mocy 90 KM, 2,0 l w dwóch wariantach mocy 120 KM i 136 KM oraz oferowany tylko przez Fiata i Toyotę dwulitrowy diesel, generujący 163 KM. Samochody zostały ciepło przyjęte przez rynek, na co dowodem jest przyznany im tytuł International Van of the Year 2008. Aby zaspokoić wymagania nabywców, oferowano dwa warianty długości pojazdu – 480 cm i 513 cm (rozstaw osi to odpowiednio 300 i 312 cm). Stylistyka nadwozia, w wypadku pojazdów tego typu, nie jest kwestią pierwszorzędą. Trudno również się nad nią rozwodzić, wyszukując zastosowane przez designerów ciekawe rozwiązania. Ma być przede wszystkim praktycznie. I tak też jest w tym wypadku.

■ Jak w osobówce

Auta wyglądają poprawnie i w żaden sposób nie rażą estetów. Nie odbiegają też od standardów w tej klasie. W wersji osobowej zwraca uwagę dosyć duża powierzchnia przeszklona, sugerująca co najmniej przyzwoitą widoczność. Zapewniają ją również znacznych rozmiarów lusterka. W autach tego typu od powierzchni znacznie istotniejsze jest to, co skrywa wnętrze. Zarówno kierowca, jak i pasażerowie powinni mieć możliwie komfortowe warunki jazdy. Tak też jest w tym wypadku. Za kierow-

Świat nowoczesnej globalnej motoryzacji opiera się w dużej mierze na różnego rodzaju kooperacjach pomiędzy producentami. Wspólne opracowywanie nowych modeli i ujednolicenie podzespołów w nich stosowanych daje przede wszystkim gigantyczne oszczędności. Oczywiście można również powiedzieć, że zabija tak cenioną przez fanatyków motoryzacji indywidualność poszczególnych marek.

dukowane są we francuskiej fabryce w mieście Lieu-Saint-Amand.

■ Przede wszystkim praktyczność

Wszystkie auta oferowane były zarówno w wersji dostawczej, jako zamknięty furgon, jak i osobowej, mogącej przewieźć od pięciu do dziesięciu osób. W palecie silników zna-

■ Z jednej fabryki

O ile w przypadku samochodów osobowych faktycznie może to mieć znaczenie, o tyle w segmencie samochodów użytkowych przestaje być istotnym problemem. Wszak ważniejsze są tu racjonalizm i kwestie ekonomiczne. Bohaterowie naszej historii to owoce współpracy koncernów PSA (Citroen, Peugeot) i włoskiego Fiata. Ich początki sięgają 1994 roku, kiedy to Citroën zaprezentował światu model jumpy. Peugeot z modelem expert zadebiutował rok później, z kolei Fiat w 1996 roku wypuścił na rynek model scudo. Druga generacja trojczków pojawiła się w sprzedaży w 2006 roku. Siedem lat później do współpracy dołączyła Toyota, prezentując własną wariację modelu pod nazwą ProAce. Warto podkreślić, że wszystkie auta pro-



nicą można poczuć się jak w samochodzie osobowym. Wrażenie to potęgują dobrze wyprofilowane i wygodne fotele o szerokim zakresie regulacji. Ergonomia wnętrza stoi na wysokim poziomie. Umieszczenie tuż przy kierownicy dźwigni zmiany biegów znacznie ułatwia jej obsługę, przycisk, pokrętła i dźwigienki rozmieszczono intuicyjnie. Jedyne włącznik świateł awaryjnych osadzony na szczycie deski rozdzielczej wymaga oderwania pleców od oparcia fotela przy sięganiu do niego.

■ Sztywne zawieszenie

Tworzywa użyte do wykończenia wnętrza są raczej twarde, ale do jakości ich montażu nie sposób się przyczepić. Cieszyć może znaczna liczba schowków znajdujących się w kabinie. Po obu stronach deski rozdzielczej, pod nawiewami znajdują się dwie pojemne skrytki z uchwytami na napoje. Wnęki umiejscowiono nad kolanami kierowcy i na podszyciu przed pasażerem. Zamykany na kluczyk schowek jest pokaźnych rozmiarów. Jakby tego było mało, pod sufitem zamontowana jest duża zamykana półka. Przestrzeń bagażową można dosyć elastycznie kształtować. Osobówka w przedłużonej wersji z kompletem pasażerów pomieści 770 litrów bagażu. Gdy pozbędziemy się trzeciego rzędu foteli i załadujemy auto aż po dach, jego pojemność wzrośnie do 2814 litrów. Demontując również fotele drugiego rzędu uzyskujemy w efekcie 4124 litry przestrzeni ładunkowej o całkiem regularnych kształtach. Najkorzystniejszą jednostką napędową w ofercie wydaje się 2-litrowy 120 konny diesel. To sprawdzony i nienastręczający większych problemów silnik, pozbawiony mogącego być przyczyną problemów filtra cząstek stałych (występuje on w motorze 136-konnym). Spalanie w jego przypadku powinno wynosić około 7 l/100 km w mieście i 9 l/100 km w trasie. Układ jezdny każdego prezentowanego auta zapewnia pewne prowadzenie. Cierpi na tym nieco komfort podróżowania, gdyż zawieszenie zestrojone jest dosyć sztywno. Miejskich manewrów nie ułatwia również znaczny, wynoszący 12,6 m, promień skrętu. Ogólnie jednak wrażenia z jazdy są najbardziej pozytywne.

■ Nie sentyment, lecz rachunek ekonomiczny

Decydując się na fiata, citroëna, peugeot'a lub toyotę, stajemy się posiadaczami nowoczesnego pojazdu, doskonale spełniającego swoje zadania zarówno na placu manewrowym, jak i w trakcie pozamiejskich rodzinnych wycieczek z ekwipunkiem turystycznym. Dokonując wyboru nie należy się jednak kierować sentymentem do marki, a rachunkiem ekonomicznym. Technologicznie są to prawdziwe bliźniaki.

Dariusz Piorunkiewicz



Do takiego przykładowego e-maila dotarliśmy z pomocą naszego czytelnika, który otrzymał go na początku kwietnia. Na wstępie podpisany pod tekstem Marek Dobrowolski, członek stowarzyszenia Bądźmy Legalni, informuje o rozpoczynającej się akcji „Bezpieczna wiosna dla klientów”. Dalej nie jest już tak miło.

■ Dziwna wiadomość

„Pragniemy zauważyć, że Państwa strona WWW nie jest jeszcze zarejestrowana w GIODO, a jest do tego prawnie zobligowana. Każda strona lub sklep posiadająca elementy takie jak: newsletter, formularz kontaktowy, rejestracyjny, logowanie itp., bezwzględnie muszą być zarejestrowane w GIODO” (pisownia oryginalna – przyp. red.) – czytamy w e-mailu.

Autor korespondencji powołuje się na bliżej niezidentyfikowaną ustawę z 29 sierpnia 1997 roku (prawdopodobnie o ochronie danych osobowych). Potem wyjaśnia, co kryje się za pojęciem danych osobowych. Píše, że chodzi o takie elementy, które pozwalają określić pośrednio lub bezpośrednio tożsamość danej osoby. Przykłady? Nazwisko, imię, adres zamieszkania, numer telefonu albo dane, które klient e-sklepu podaje podczas zawierania transakcji.

„W grupie tej znajdzie się także adres e-mail – często bowiem jest imienny, i oraz adres IP, który może być daną osobową (informacja o tym jest możliwa do uzyskania z innych źródeł) jest zobligowana do spełnienia obowiązku rejestracji w GIODO” – czytamy w e-mailu.

■ „Rejestrujesz albo będziesz miał kłopoty”

W następnym akapicie autor wiadomości straszy karami. „GIODO może nałożyć karę grzywny w postępowaniu administracyjnym dla osób prawnych lub jednostek organizacyjnych jednocześnie w kwocie do 50 tys. zł i może ją nałożyć maksymalnie cztery razy w jednym postępowaniu, co daje nam kwotę 200 tys. zł, w przypadku osób fizycznych jednorazowa kara grzywny może wynieść maksymalnie 10 tys. zł, ale razem nie mogą przekroczyć 50 tys. zł w jednym postępowaniu”.

Co, według nadawcy e-maila, powinien niezwłocznie zrobić przedsiębiorca? Dokonać stosownej rejestracji zbioru danych osobowych wraz z uzupełnieniem niezbędnej i wymaganej dokumentacji. Podany jest też termin. Firma powinna to zrobić w ciągu trzech dni. Jeśli tak się nie stanie, nadawca wiadomości grozi doniesieniem o popełnieniu przestępstwa, skutkującym wszczęciem procedury kontrolnej GIODO.

Autor wiadomości informuje, że stowarzyszenie, które reprezentuje, nie świadczy usług prawnych, porad, konsultacji, ale poleca kon-

GIODO przestrzega: nie dajcie się zastraszyć!

Do części szkół jazdy, które mają własną stronę internetową, zaczęła dochodzić korespondencja od podmiotów takich jak Bądźmy Legalni czy Legalni z Prawem. W e-mailach można przeczytać, że ośrodki są zobligowane do rejestracji w GIODO, w przeciwnym wypadku mogą spodziewać się kary finansowej. Generalny inspektor ochrony danych osobowych nie ma wątpliwości: to próba zastraszania przedsiębiorców!



taktować się z podmiotami, pomagają w rejestracji danych. Oczywiście odpłatnie.

■ „Nie mamy z tym nic wspólnego”

Co ciekawe, wszystkie wymienione przez nadawcę e-maila podmioty twierdzą, że z wysyłką nie mają nic wspólnego. „Firma InfoProf nie jest w żaden sposób związana z fałszywym stowarzyszeniem Bądźmy Legalni czy też Legalni z Prawem, nie zlecała żadnego mailingu i nie zabiegała o umieszczenie w nim odniesienia do swojej oferty. Wykorzystywanie odniesienia do naszej oferty w mailingu stowarzyszenia uznajemy za bezprawne oraz godzące w dobre imię InfoProf. Wobec faktu, iż proceder wysyłania maili trwa od 29 marca do chwili obecnej, podjęliśmy odpowiednie kroki oraz sprawa została zgłoszona do odpowiednich organów. Jednocześnie, wobec powtarzających się zapytań – pragniemy poinformować, że informacje zamieszczone w wyżej wymienionym mailingu obliczone są na zastraszanie, a co za tym idzie, dość mocno mijają się z prawdą” – czytamy w jednym z oświadczeń, które pojawiły się na stronie internetowej InfoProof.

■ Dezinformacja i zastraszanie

Głos w tej sprawie zabrał też generalny inspektor ochrony danych osobowych. Przestrzega on, żeby na tę korespondencję pod żadnym pozorem nie odpowiadać, gdyż działalność podmiotów takich jak Bądźmy Legalni czy Legalni z Prawem prowadzona jest bez jego wiedzy i akceptacji. Dodatkowo informacje zawarte w e-mailu są nierzetelne, niezgodne z przepisami prawa, w tym z ustawą o ochronie danych osobowych oraz ustawą o świadczeniu usług drogą elektroniczną.

„Informujemy, że Stowarzyszenie Bądźmy Legalni nie istnieje, nie jest zarejestrowane w KRS, więc nie funkcjonuje w obrocie prawnym. Prowadzony mailing to jedynie dezinformowanie przedsiębiorców i ich zastraszanie. Wobec powyższego GIODO informuje, że wszelkie informacje dotyczące zgodnego z prawem stosowania ustawy o ochronie danych osobowych i wydanych na jej podstawie aktów wykonawczych, w tym dotyczących obowiązków rejestracji zbiorów danych, dostępne są na stronie internetowej urzędu” – czytamy w oświadczeniu generalnego inspektora ochrony danych osobowych.

Jakub Ziębka

Teoria w Domu

– czysty zysk dla OSK

Możliwość zaoferowania kursantom teoretycznego szkolenia przez internet (e-kursu), to źródło wymiernych korzyści dla Państwa ośrodka – nie trzeba już organizować wielogodzinnych wykładów i można skupić się na bardziej rentownej części szkolenia, czyli jazdach.

Pakiet materiałów „Teoria w domu”, to nie tylko dostęp do najlepszego w Polsce e-kursu dla kandydatów na kierowców. To również system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.



Nie możemy, lecz szkolimy

Dziwi mnie fakt, że organizacje branżowe nie zauważają problemu lub nie potrafią przekonać ministerstwa do prostych zmian w przepisach. Przecież OSK powinny mieć możliwość szkolenia osób posiadających prawo jazdy, które z jakichś przyczyn długo nie jeździły, a chcą sobie przypomnieć zasady poruszania się po drogach i poćwiczyć technikę!



Obowiązujące prawo w niezliczonych zapisach, artykułach i paragrafach nie precyzuje przepisów dotyczących prowadzenia szkolenia dla osób mających prawo jazdy, a wręcz go zabrania. Nie możemy też uczyć osób, które ten dokument utraciły i chcą przez egzaminem poćwiczyć i przypomnieć sobie zasady oraz reguły obowiązujące na egzaminie państwowym na prawo jazdy.

■ Niezrozumiałe przepisy

Znakomita większość szkół jazdy przyjmuje jednak takie osoby na szkolenie. Nie wpisuje ich do książki osób szkolonych, nie zgłasza do wydziałów komunikacji. Szkoli nielegalnie, łamiąc obowiązujące prawo. Ustawodawca daje możliwość odbycia szkolenia osobie posiadającej prawo jazdy, ale w ośrodku doskonalenia techniki jazdy.

Nawet ODTJ-y nie widzą sensu prowadzenia takiego szkolenia dla osoby, która ma prawo jazdy, ale z jakichś przyczyn nie jeździła dwadzieścia lat. Dla niej nauka bezpiecznej, defensywnej jazdy, eco-drivingu, opanowania pojazdu w trudnych warunkach nie ma najmniejszego sensu. Instruktorzy techniki jazdy pracujący w ODTJ-ach również to dostrzegają. Sami przyznają, że szkolenie takich osób powinno odbywać się w ośrodkach szkolenia kierowców.

■ Teoretyczno-praktyczne pakiety

Osoba, która ma prawo jazdy od dwudziestu lat i po egzaminie zdanym fiatem 126p zgłasza się do szkoły jazdy z prośbą o tzw. jazdy przypominające, sama zaznacza, że jej przygoda z kierowaniem auta zakończyła się jeszcze w minionym systemie. Ona sobie w ODTJ-cie nie poradzi! Jeszcze bardziej się zniechęci do samodzielnej jazdy samochodem. Dla takich osób większość ośrodków szkolenia kierowców ma przygotowane pakiety, składające się z zajęć teoretycznych oraz praktycznych w ustalonym wymiarze godzin. Dlaczego uczy się teorii? Chodzi o przypomnienie i ugruntowanie przepisów związanych z ruchem drogowych. Ich znajomość zdecydowanie przyspiesza naukę części praktycznej.

■ Hipokryzja

Właściwie 100 proc. takich osób zaczyna przygodę z samochodem od nowa. Dwudziestoletnia przerwa robi swoje. Poza tym samochód to nie mały fiacik, a nowoczesna maszyna naszpikowana systemami bezpieczeństwa. Do tego nie należy zapomnieć o różnicach natężenia ruchu drogowego. Kiedyś po ulicach jeździło kilka samochodów na godzinę. Teraz jest zupełnie ina-

czej. Osoby, które tak długo nie jeździły, muszą się do tego przystosować. To wymaga czasu oraz spokoju w procesie nauki.

Ustawodawca nie przewiduje możliwości szkolenia takich osób w ośrodkach szkolenia kierowców, wydziały komunikacji udają, że nie ma ich w szkołach jazdy, a one nie rejestrują szkolonych, bo nie ma takich możliwości prawnych. Trudna do zaakceptowania sytuacja. To czysta hipokryzja. Po prostu udajemy, że sprawy nie ma.

■ Sprytny wybieg

Wystarczy, że na dachu pojazdu szkoleniowego brakuje plafonu z elką na dachu i mamy prywatny samochód. Instruktor siedzi na fotelu pasażera, osoba mająca prawo jazdy i de facto uczy się kieruje pojazdem. Nie łamiemy wtedy prawa. Dlaczego? Pojazdem kieruje osoba posiadająca ważne prawo jazdy. To, że jej jazda daleka jest od bezpiecznej, to już inna bajka. Oczywiście inną kwestią jest odpłatność za te jazdy i rozliczenie się z fiskusem. W tę kwestię nie będę jednak wnikał.

■ Jasny podział

Dziwi mnie fakt, że organizacje branżowe nie zauważają problemu lub nie potrafią przekonać ministerstwa do prostych zmian w przepisach. Przecież OSK powinny mieć możliwość szkolenia osób mających prawo jazdy, które z jakichś przyczyn długo nie jeździły, a chcą sobie przypomnieć zasady poruszania się po drogach i poćwiczyć technikę!

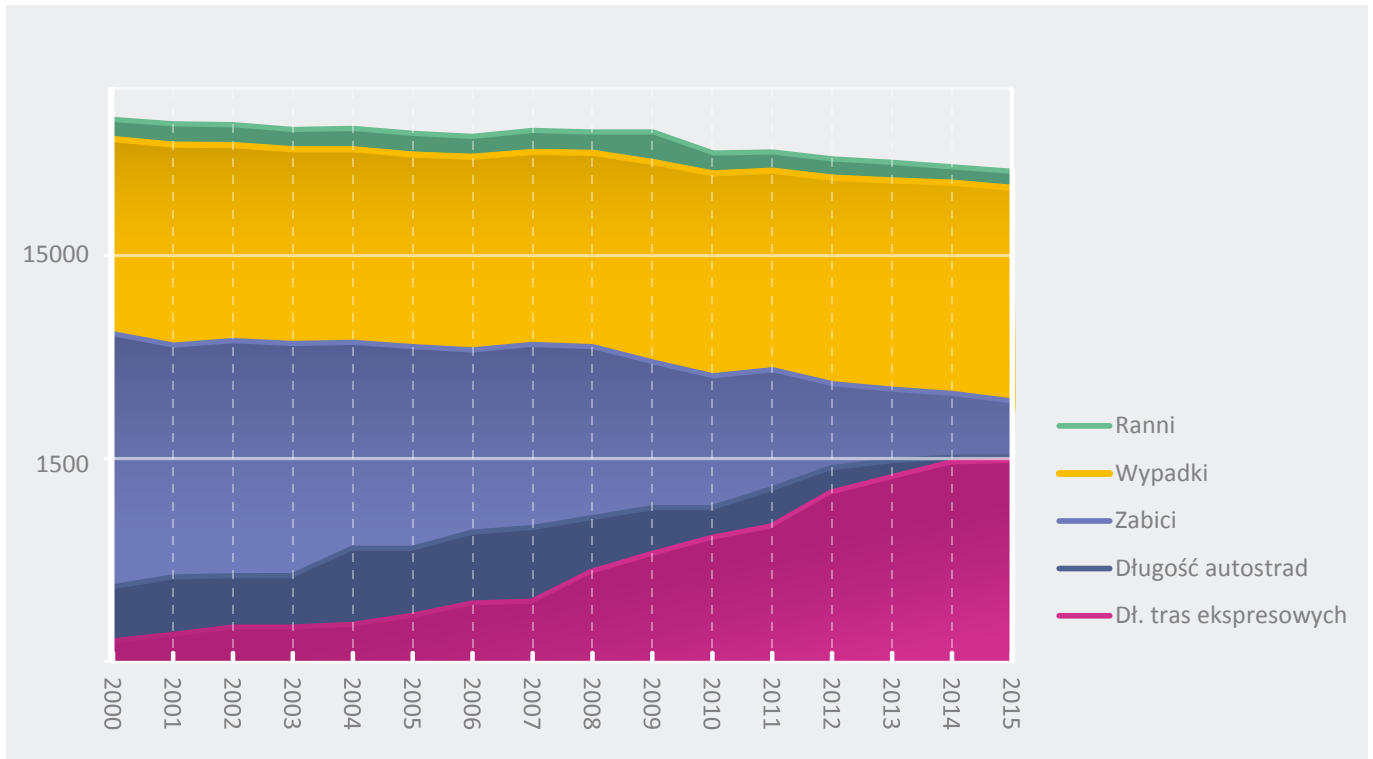
Problem dotyczy też osób, które mają prawo jazdy, całe życie jeździły z automatyczną skrzynią biegów, a teraz chciałyby spróbować zamienić ją na manualną. Ale nie tylko. Co z osobami, którym z jakichś przyczyn zabrano prawo jazdy? One muszą stawić się na egzamin państwowy. Część z nich chciałaby pewnie trochę wcześniej poćwiczyć.

Ośrodki szkolenia kierowców powinny mieć możliwość prowadzenia wszystkich szkoleń. Z kolei ODTJ-oty niech zajmą się doskonaleniem techniki jazdy. A WORD-y? One są od egzaminowania. To jasny i bardzo czytelny podział. Szkoda, że to tylko teoria.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

Najlepiej od dekad

Poziom bezpieczeństwa na polskich drogach stale się poprawia. Ubiegły rok zamknięto najlepszym wynikiem od... trzech dekad! Przy stale rosnącym natężeniu ruchu jest to świetny prognostyk na przyszłość.



Mniej wypadków, zabitych i rannych, więcej bezpieczeństwa. Tak w skrócie policja podsumowała ubiegły rok, jak również pierwsze miesiące 2016 roku. Jak sytuacja wygląda w przełożeniu na liczby? 298 ofiar śmiertelnych, 2269 wypadków i 3088 rannych – o tyle zmniejszył się tragiczny bilans ubiegłego roku względem 2014 roku. Co równie ważne, trend spadkowy nie uległ zatrzymaniu. W pierwszych dwóch miesiącach bieżącego roku doszło do 3921 wypadków drogowych. W stosunku do analogicznego okresu 2015 roku oznacza to spadek o 396 zdarzeń (tj. o 9 proc.). Zginęły w nich 323 osoby – mniej o 80 (tj. o 19,9 proc.), a 4810 zostało rannych, tj. mniej o 496, czyli o 9,6 proc. niż w analogicznym okresie roku ubiegłego.

■ Skąd ten sukces?

Za każdą z tych liczb stoi ludzkie życie bądź zdrowie, więc trzeba mówić o ogromnym sukcesie. Jak udało się go osiągnąć? Odpowiedź nie jest łatwa, gdyż złożyło się na nią wiele czynników. Istotny wpływ na bezpieczeństwo na drogach

ma praca policji. Funkcjonariusze coraz skuteczniej eliminują z ruchu piratów drogowych czy osoby prowadzące pojazdy po spożyciu alkoholu lub podobnie działających środków. W drugiej połowie 2014 roku piesi poza obszarem zabudowanym muszą stosować elementy odblaskowe. To kolosalna zmiana na lepsze. Przypomnijmy, że na nieoświetlonej drodze kierowca zauważa pieszego bez odblasków z odległości zaledwie 40 metrów. Przy prędkościach rozwijanych poza obszarem zabudowanym daje to bardzo niewiele czasu na reakcję. Osoba mająca na sobie elementy odblaskowe staje się widoczna nawet z 150 m.

Policja, analizując statystyki, przypomina też o zmianach z 18 maja 2015 roku. Od tego czasu kierującym, którzy w obszarze zabudowanym przekroczą dozwoloną prędkość o ponad 50 km/h, funkcjonariusze już podczas kontroli zatrzymują prawo jazdy, a następnie przesyłają je do starosty, wydającego decyzję administracyjną o zatrzymaniu dokumentu na trzy miesiące. W przypadkach rażącego naruszenia przepisów poza obszarem zabudowanym funkcjonariusze,

częściej niż dotychczas, decydują się na kierowanie spraw do sądu. Rośnie też sieć urzędów rejestrujących wykroczenia. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym dysponuje już nie tylko stacjonarnymi fotoradarami. W listopadzie ubiegłego roku CANARD uruchomił odcinkowy pomiar prędkości oraz monitoring przejazdu na czerwonym świetle. Wszystko to skłoniło wielu kierowców do rozważniejszego operowania pedałem gazu. Nie wszyscy jednak wykazali się rozsądkiem. W 2015 roku zatrzymano 20.155 praw jazdy. Do końca lutego dokument czasowo utraciło 4528 kierujących pojazdami mechanicznymi.

■ Lepsze drogi, mniej wypadków

Nie bez znaczenia jest też praca mediów. Obszerne relacje z miejsc tragicznych wypadków czy prezentowanie filmów dosadnie obrazujących skutki potrażeń pieszych czy rowerzystów – choć drastyczne – przemawiają do wyobraźni.

STATYSTYKI																
Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Wypadki	57331	53799	53559	51078	51069	48100	46876	49536	49054	44196	38832	40065	37046	35847	34970	32967
Ranni	71638	68194	67498	63900	64661	61191	59123	63224	62097	62097	48952	49501	45792	44059	42545	39778
Zabici	6294	5534	5827	5640	5712	5444	5243	5583	5437	4572	3907	4189	3571	3357	3202	2938
Długość autostrad	357	399	405	405	552	552	663	699	781	875	875	1084	1379	1492	1553	1553
Dł. tras ekspresowych	193	208	226	226	233	258	297	303	426	520	625	712	1047	1245	1472	1497

Mimo że prawo nie uległo jeszcze zmianie, wielu kierowców z własnej woli zaczęło zatrzymywać się przed przejściami w celu przepuszczenia pieszych. Część z nich podobnie postępuje na widok rowerzystów – nawet gdy nie mają oni pierwszeństwa czy łamiąc prawo próbują przejeżdżać wzdłuż przejścia.

Mówiąc o poprawie bezpieczeństwa nie sposób pominąć najważniejszej kwestii, jaką jest stale poprawiana sieć dróg w Polsce. Poza autostradami, ekspresówkami i dwujezdnioowymi drogami rośnie liczba odcinków z układem pasów 2+1, centralnymi barierami w najbardziej niebezpiecznych miejscach, wydzielonymi pa-

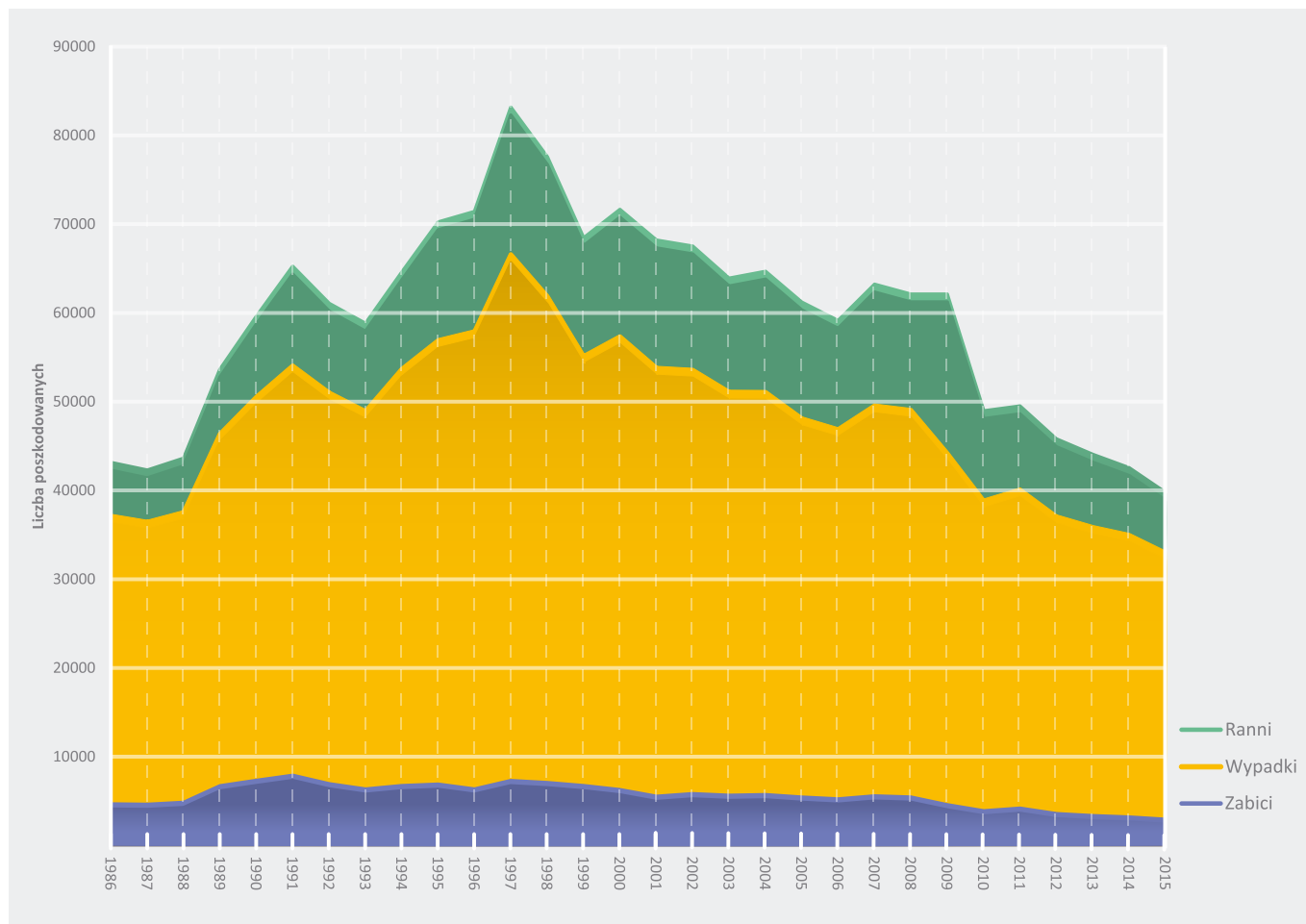
sami do lewoskrętów czy dobrze oświetlonymi przejściami dla pieszych.

Z policyjnych statystyk wynika, że przyczyny wypadków nie zmieniają się od lat. Funkcjonariusze wskazują na nadmierną prędkość, nieprawidłowe wykonywanie manewrów (w szczególności wyprzedzania), agresję na drodze, zbytnią wiarę we własne umiejętności czy zwykłą lekkomyślność. Skoro o prędkości mowa, warto dodać, że z badań przeprowadzonych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że w 2015 roku blisko 67 proc. kierowców przekraczało dopuszczalną prędkość. To 10 proc. więcej niż w 2014 roku. Zbyt szyb-

ko poruszamy się przede wszystkim na przebiegających przez teren zabudowany odcinkach dróg wojewódzkich – przepisy łamie aż 84 proc. kierowców. Połowa z nas zbyt szybko jeździ też po autostradach, drogach krajowych i ekspresowych. Można więc założyć, że największy wpływ na poprawę bezpieczeństwa ma sukcesywnie udoskonalona infrastruktura, jak również zmiany zniechęcające kierujących do rażącego łamania przepisów.

Łukasz Szewczyk

Statystyki prezentowane w tekście pochodzą od policji i GDDKiA.





Kolejny ODTJ w budowie

Już w lipcu planowane jest otwarcie Toru Łódź, czyli kolejnego obiektu w Polsce, gdzie już niedługo świeżo upieczeni kierowcy będą mogli odbywać obowiązkowe szkolenia. Pierwszy ośrodek doskonalenia techniki jazdy w województwie łódzkim powstanie we wsi Kiełmina, położonej w gminie Stryków.

Zdecydowaliśmy się na właśnie taką inwestycję, żeby wyjść naprzeciw oczekiwaniom, jakie mają mieszkańcy województwa łódzkiego – tłumaczy Tomasz Kaszuba, wiceprezes zarządu spółki EcoRacing, właściciela Toru Łódź. – Bardzo takiego obiektu brakowało. Widać to choćby po bardzo dużym zainteresowaniu, jakie będzie budowa Toru Łódź.

■ Sześć metrów różnicy

Na Torze Łódź będą mogli poćwiczyć doświadczeni kierowcy samochodów osobowych, motocykli, gokartów oraz świeżo upieczeni kierowcy. Ci ostatni już w przyszłym roku (o ile nic się nie zmieni) obligatoryjnie muszą odbyć szkolenie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy.

Obiekt budowany w gminie Stryków spełni wszystkie wymagania, jakie stawia się ODTJ-tom. Powstaje na działce o powierzchni 6 ha. Będzie wyposażony w tor asfaltowy o długości 1,5 m i szerokości 8 – 12 m z siedemnastoma zakrętami. Nie zabraknie także dwóch płyt poślizgowych.

– Całą nawierzchnię będzie można zmoczyć za pomocą zraszaczy – mówi Kaszuba. – Ciekawą rzeczą, która wyróżnia nasz obiekt na tle innych, jest różnica poziomów. Między najwyż-

szym a najniższym punktem toru będzie ponad sześć metrów różnicy.

Oprócz toru asfaltowego w ramach inwestycji zaprojektowano parterowy budynek dydaktyczno-szkoleniowy, który pomieści osiemdziesiąt osób.

■ Jak w Formule 1

Inwestorzy przekonują, że Tor Łódź doskonale nadaje się również jako miejsce do organizacji wszelkiego rodzaju spotkań i imprez sportowych – zarówno dla osób prywatnych, jak i firm. W tym celu obiekt zostanie wyposażony w nowoczesny system pomiaru czasu z podziałem na trzy sektory, podobnie jak w Formule 1. Kierowcy samochodów, gokartów lub motocykli otrzymają transpondery, które umieszczają one miejsca, w których umieszczone są instalacje indukcyjne, wysyłając automatycznie sygnały do centralnego komputera. On zaś wyświetla wyniki zarówno na dużym wyświetlaczu na zewnątrz, jak i na monitorach wewnątrz budynku, a także na specjalnie stworzonej na potrzeby Toru Łódź aplikacji mobilnej, pozwalającej porównywać swoje wyniki z osiągnięciami innych kierowców. Ułatwi to śledzenie postępów przy kolejnych pokonaniach trasy.

Obiekt będzie można wynająć na godziny lub na cały dzień na wyłączność.

– Chcemy współpracować z dilerami samochodowymi – mówi Tomasz Kaszuba. – Bo przecież Tor Łódź będzie miejscem idealnie nadającym się do bezpiecznego przetestowania auta.

Oprócz tego właściciele Toru Łódź przygotowali ofertę dla tych, którzy chcieliby podnieść swoje umiejętności jazdy samochodem. Można na bieżmie m.in. poćwiczyć dynamiczną jazdę po krętej drodze, hamowanie przed przeszkodą czy zmianę pasa ruchu w niebezpiecznych sytuacjach.

■ Dobra lokalizacja

Atutem powstającej inwestycji ma być jej lokalizacja. Ośrodek doskonalenia techniki jazdy powstaje we wsi Kiełmina, położonej w gminie Stryków. Z Toru Łódź będzie można bezpiecznie wjechać na drogę krajową nr 71 (trasa do Zgierza). Niedaleko znajduje się także węzeł autostradowy A1/A2. Budowany obiekt znajduje się 10 km od Łodzi i 100 km od Warszawy.

Tor Łódź ma zostać otwarty w lipcu. Kadra ośrodka nie jest jeszcze zamknięta. Właściciele obiektu szukają m.in. instruktorów doskonalenia techniki jazdy.

Jakub Ziębka



Klasyka jest w cenie

W Polsce obraz klasycznych samochodów jest wypaczony. Szczątkowo rozwinięta kultura motoryzacyjna sprawia, że często spoglądamy na leciwe auta jedynie przez pryzmat wieku. Na zachodzie Europy samochody sprzed lat cieszą się znacznie większym uznaniem.

Kilkunastoletni samochód jest stary, awaryjny, niebezpieczny i zupełnie nie nadaje się do codziennej eksploatacji – w takim przekonaniu tkwią nabywcy nowych aut, jak również niektórzy politycy, forsujący ideę ograniczenia dostępu do weteranów szos w imię poprawy bezpieczeństwa na drogach i dbałości o stan środowiska. Ile w tym demagogii, a ile prawdziwej troski? Odpowiedzi postanowiliśmy poszukać na Techno Classica – odbywających się w Essen targach klasycznej motoryzacji, które są największą tego typu imprezą na świecie. Tegoroczną, 28. już edycję Techno Classica odwiedziło rekordowe 201 tysięcy osób – nie tylko z Europy, ale również z Ameryki, Azji i Australii. W 21 halach o łącznej powierzchni 127 tysięcy metrów kwadratowych miłośnicy klasycznej motoryzacji mogli obejrzeć, a nawet kupić przeszło 2700 klasycznych pojazdów. Wartość wielu z nich była liczona w setkach tysięcy euro. Powyższe liczby doskonale obrazują, jaki magnetyzm tkwi w autach sprzed lat.

Czym klasyczne pojazdy kuszą miłośników motoryzacji? Jedni cenią je za design, inni za rozwiązania techniczne czy szeroko rozumianą możliwość wyróżnienia się z tłumu. W ostatnich latach posiadanie pełnoletniego auta stało się wręcz modne. Dla najbardziej zamożnych klasyczne samochody są sposobem na pomnażanie kapitału – umiejętnie selekcyjując modele, można zarabiać szybciej i więcej niż na najbardziej efektywnych instrumentach finansowych.

Za trendem starają się nadążyć media, tworzące kolejne magazyny i programy tematyczne. Bezcynne nie są też domy aukcyjne, organizujące aukcje klasyków o zasięgu globalnym – transakcje opiewające na miliony złotych nierzadko są finalizowane telefonicznie. Producenci samochodów rozwijają działy specjalizujące się w kompleksowej obsłudze klasyków – np. Audi Tradition, BMW Classic, Mercedes-Benz Classic, Porsche Classic czy Volkswagen Classic. Oferują nie tylko oryginalne części i gadzety, ale również są w stanie przeprowadzić kompleksową renowację pojazdu czy wystawić certyfikat autentyczności danego egzemplarza. Kto nie może pozwolić sobie na zakup klasyka, może skorzystać z usług wypożyczalni, pojawiających się także na polskim rynku. Oferta tego typu firm jest zróżnicowana. Najprostsze oferty przewidują wynajem pojedynczych aut na określony okres. W bardziej kompleksowych znajdziemy propozycje udziału w krajoznawczych wyprawach, w trakcie których można zasiąść za kierownicami kilku, często skrajnie różnych, samochodów. Największe pole manewru daje wstąpienie do klubu motoryzacyjnego – wykupując np. roczne członkostwo, otrzymuje się określoną liczbę punktów, które można rozdysponować w dowolny sposób. Stawka za wypożyczenie klasyka jest uzależniona od planowanego okresu użytkowania pojazdu, jego osiągnięć czy wieku lub unikatowości danego modelu.

Wszystko to tworzy ogromną gałąź motoryzacji, a co za tym idzie – miejsca pracy. Nie można przy tym zapominać o zapleczu serwisowo-technicznym, niezbędnym w przypadku wiekowych aut. Ogromne pole do popisu mają warsztaty specjalizujące się w restaurowaniu karoserii tkniętych zębem czasu. Na brak pracy nie narzekają rzemieślnicy potrafiący zrekonstruować detale – chromowane elementy, wskaźniki, skórzane tapicerki czy drewniane inkrustacje. Zarabiają także producenci samochodów. Co prawda na rynku nie brakuje zamienników, ale nierzadko ich zamawianie jest pozbawione sensu. Czy inwestując w renowację samochodu kilkadziesiąt tysięcy złotych warto oszczędzać kilkanaście złotych na oryginalnym oznaczeniu wersji silnikowej?

Jak wygląda sytuacja na rodzimym podwórku? Polscy kierowcy zaczynają doceniać klasyczne pojazdy. Rośnie liczba zlotów i wystaw. Amatorzy wyższych prędkości mogą spróbować swoich sił w sporcie – zarówno amatorskim, jak i profesjonalnym; chociażby w organizowanym pod egidą Polskiego Związku Motorowego pucharze BMW is Cup, który jest najszybciej rozwijającą się serią wyścigową w kraju.

Relatywnie niski koszt pracy przy jednoczesnym dostępie do kompetentnych specjalistów z praktycznie każdej dziedziny sprawia, że nad Wisłą coraz częściej rekonstruowane są samochody przywiezione z zachodu Europy. Jak na ironię, mamy do czynienia ze swe-



go rodzaju paradoksem. Jeżeli odrestaurowane i zarejestrowane w Polsce auto pojawia się w zachodnim serwisie ogłoszeniowym, bywa traktowane z dużą rezerwą. Obawy budzi m.in. faktyczny stan pojazdu czy rzetelność przeprowadzonych napraw. Rodzime manufaktury znalazły jednak sposób wyjścia z patowej sytuacji – by wyraźnie zwiększyć zainteresowanie samochodem, wystarczy zarejestrować go w Niemczech.

Obcowanie z samochodem sprzed lat gwarantuje kontakt z mechaniką w czystej formie. Silniki zasilane gaźnikami i pozbawione dwumasowych kół zamachowych, skrzynie biegów bez podwójnych synchronizatorów, mechanicznie sterowane sprzęgła, hydraulicznie wspomagane lub pozbawione asysty układy kierownicze pracują inaczej od współczesnych odpowiedników. Wymagają większego zrozumienia i w mniejszym stopniu kompensują błędy kierującego. Satisfakcja z prowadzenia klasycznego pojazdu nie jest jednak mniejsza. Wręcz przeciwnie. Kierujący otrzymuje więcej informacji zwrotnych w postaci hałasu, wibracji czy mechanicznego oporu, co potęguje wrażenia z jazdy czy poczucie prędkości.

Zabytkowe samochody nie są naszpikowane systemami podnoszącymi bezpieczeństwo. Jedynie w pewnym odsetku modeli z drugiej połowy lat 80. XX wieku, głównie niemieckich limuzyn z wyższej półki, można liczyć na ABS, a rzadziej także kontrolę trakcji czy poduszkę powietrzną kierowcy. Czy auto sprzed lat jest więc mniej bezpieczne? Najwięcej będzie zależało od umiejętności rozsądnego użytkownika pojazdu. Świadomość, że w krytycznej sytuacji kierowca nie będzie mógł liczyć na wsparcie ze strony pojazdu wydaje się większym wentylem bezpieczeństwa od zapewnień pojawiających się w katalogach nowych aut, w których można przeczytać, że dzięki systemowi ESP każdy zakręt pokonamy pewnie, a obecna na pokładzie elektronika wyręczy nas w sprawdzaniu ciśnienia w oponach...

Mówiąc o kwestiach bezpieczeństwa, nie sposób pominąć też parametrów silników, kalibracji zawiesznień, rozmiarów karoserii oraz – niierzadko przesądających o skutkach kolizji – dysproporcji w masach własnych pojazdów. Nawet najnowocześniejszy miejski samochód nie wygra w tych kategoriach chociażby z bliskim perfekcji mercedesem klasy S W140 z lat 1991 – 1998. Wspominamy o nim nieprzypadkowo, gdyż dobrze zachowany egzemplarz klasycznej limuzyny aktualnie kosztuje 30 – 40 tysięcy złotych. To kwota, jaką trzeba przeznaczyć na fabrycznie nowe samochody segmentu A lub B. Będą tańsze w utrzymaniu i serwisowaniu, jednak nie dorównają klasykowi w kwestii osiągnięć, prowadzenia, wyposażenia czy standardu wykończenia wnętrza.

Na przestrzeni lat w Polsce utarło się przekonanie, że stary samochód musi być tani. Na zakup kilkunastoletniego auta wielu z nas chciałoby przeznaczyć najwyżej kilka tysięcy złotych. Okazyjne zakupy są jak najbardziej możliwe. Nie staniemy się jednak posiadaczami klasyka. W zasięgu będą jedynie zmęczone życiem, popularne samochody. Modele cenione z powodu stylizacji, historii, sukcesów sportowych, konstrukcji mechanicznej czy niewielkiej liczby wyprodukowanych egzemplarzy nie osiągną skrajnie niskich cen. Świetnym przykładem jest bmw serii 5 E34 (1987 – 1996) w wersji 540i z manualną skrzynią. W latach 1993 – 1996 trafiło na rynek zaledwie 2570 sedanów i 561 kombi. Na egzemplarz w satysfakcjonującym stanie trzeba przeznaczyć ponad 20 tysięcy złotych, podczas gdy bazowe bmw 518i można kupić już za 2000 zł.

Zainteresowanie klasycznymi samochodami stale rośnie. Widać to nie tylko na ulicach. Dobrym probierzem są też liczby złotych czy frekwencje na przeznaczonych dla klasyków zawodach sportowych. Kto chciałby poczuć smak motoryzacji sprzed lat, nie powinien odwręcać decyzji o zakupie. Rosnący popyt znajduje odzwierciedlenie w cenach wywoławczych.

Łukasz Szewczyk



Kierowca-mechanik – czy powróci ten kierunek kształcenia?

Polska branża transportowa cierpi na niedobór pracowników. Oszacowano, że brakować może nawet 20 tysięcy kierowców. Pojawiła się jednak perspektywa zmiany stanu rzeczy.

Zawód kierowca-mechanik zniknął z listy możliwych do zdobycia profesji, gdyż nie było podstawy programowej kształcenia. Ministerstwo Edukacji Narodowej prowadzi jednak prace mające na celu zmianę stanu rzeczy. 29 stycznia tego roku ukazał się projekt z podstawą kształcenia w zawodzie kierowca-mechanik. Absolwent szkoły kształcącej w zawodzie kierowca-mechanik powinien być w pełni przygotowany do realizacji zadań czekających na zawodowych kierowców.

Szczególny nacisk zostanie położony na wykształcenie umiejętności: prowadzenia pojazdów samochodowych, wykonywania prac związanych z przewozem drogowym rzeczy, prowadzenia dokumentacji dotyczącej przewozu drogowego rzeczy, wykonywania prac związanych z obsługą środków transportu drogowego, oceniania stanu technicznego oraz naprawy środków transportu drogowego.

■ 950 godzin

Szkoły, które zdecydują się na kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik, będą musiały dysponować odpowiednim zapleczem dydaktyczno-technicznym. Ministerstwo Edukacji Narodowej zamierza zobligować je do posiadania m.in. dokumentacji technicznych czy schematów instalacji elektrycznych pojazdów; oprogramowania symulującego technikę jazdy czy obsługę samochodów. Niezbędne będzie też posiadanie narzędzi i przyrządów pomiarowych stosowanych w ich naprawach, dokumentacji demontażu i montażu, a także zestawów do demonstracji budowy oraz działania podzespołów mechanicznych, hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych.

Przyszły kierowca-mechanik zapozna się też z oprogramowaniem do wyznaczania tras, nawigacjami czy materiałami dydaktycznymi o normach i standardach przewożonych ładunków, opakowaniach transportowych, wzorach znakowania ładunków, zasadach ładowania i przewozu towarów czy obsługą urządzeń komunikacji, z CB-radio włącznie. Kształcenie ma odbywać się nie tylko w pracowniach i warsztatach szkolnych, ale również w przedsiębiorstwach transportowych. Łącznie na kształcenie kierowcy-mecha-

nika przewidziano 950 godzin. 350 z nich przypadnie na wspólną dydaktykę dla zawodów mechanika, a kolejnych 600 na wyrobienie umiejętności eksploatacji środków transportu drogowego. Dla porównania dodajmy, że samo zdobycie uprawnień do kierowania pojazdami ciężarowymi to kwestia 190 godzin – 20 teorii, 30 praktyki oraz 140 na szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej przyspieszonej.

■ Wolny rynek, czyli najniższa cena

Bez wątplenia byłyby to zmiany na lepsze. Aktualnie przewoźnicy podkreślają, że osoby, które zdobyły prawo jazdy kat. C oraz C+E na komercyjnych kursach, dopiero aspirują do bycia zawodowymi kierowcami.

– Duży wpływ na taką sytuację ma wolny rynek, w którym dominuje kryterium najniższej ceny. To prowadzi do tego, że szkolenia to fikcja. Co z tego, że młody człowiek zdobył uprawnienia, skoro brak mu praktycznych umiejętności? Nikt nie powierzy takiej osobie przewozu towaru, często o wartości wielu dziesiątek tysięcy euro. Nie mówiąc już o niebezpieczeństwie uszkodzenia niezwykle drogiej ciężarówki – zauważa Euzebiusz Gawrysiuk, wiceprezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Z punktu widzenia przewoźników proponowane zmiany nie są jednak w pełni satysfakcjonujące.

– Cieszy nas, że na skutek starań środowiska drogowych przewoźników międzynarodowych, w tym ZMPD, w ogóle uwzględniono zawod kierowcy w programie nauczania szkół zawodowych. Niestety, nie w pełni nas to satysfakcjonuje, bowiem na podstawie programowej nie zawarto możliwości szkolenia na kategorię C oraz C+E. Obecnie prowadzimy w tej sprawie rozmowy z ministerstwami edukacji oraz infrastruktury, aby ten niedostatek uzupełnić – mówi Tadeusz Wilk, dyrektor Departamentu Transportu ZMPD.

– Uważam, że zmiana związana z powrotem do nauki zawodu kierowcy – mechanik idzie w dobrym kierunku, ale czy uzupełni liczbę kierowców zawodowych? Za kilka lat pewnie tak – dodaje Romuald Szymt, prezes Zachod-

niopomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych. – Obecnie firmy transportowe na coraz większą skalę zatrudniają kierowców z Ukrainy, Białorusi i z Kazachstanu. Bardzo ważne jest to, aby w ramach nauki w szkole zawodowej uczniowie zaliczyli kwalifikację wstępną oraz w ramach zajęć szkolnych uzyskali prawo jazdy kategorii C i C+E. W ramach nauki zawodu powinny także odbywać się obowiązkowe zajęcia praktyczne w firmach transportowych lub odpowiednio przygotowanych i wyposażonych ośrodkach szkoleń kierowców zawodowych. Tak wyszkoleni uczniowie mogą być przygotowani do zatrudnienia i wykonywania zawodu kierowcy w przedsiębiorstwach transportowych.

■ Bez wyższych zarobków nie będzie powrotów

Na aktualną sytuację na rynku warto spojrzeć także z perspektywy świeżo upieczonego kierowcy. Nawet jeżeli zdecyduje się na zainwestowanie 5 tys. zł w kurs na kategorię C oraz kwalifikację wstępną, a następnie pozyska uprawnienia do prowadzenia samochodu ciężarowego z przyczepą, nie jest przesądzone, że od ręki znajdzie zatrudnienie. Wielu przewoźników narzeka na niedobory pracowników, a jednocześnie już na wstępie wymaga kilkuletniego stażu. Grono zainteresowanych podjęciem pracy w zawodzie kierowcy mogłoby być większe, gdyby przewoźnicy proponowali gwarancję zatrudnienia po odbyciu np. kilkumiesięcznego stażu na stanowisku pomocnika kierowcy.

Niektórzy kierowcy z pewnością zastawiają się nad sensem poszerzania swoich kompetencji, słysząc o szeroko rozumianej atmosferze w branży – dotyczącej zarówno sposobu traktowania pracowników, jak również ich wynagrodzeń. Ostatni z wymienionych argumentów przyczynił się do zmniejszenia liczby kierowców zawodowych w Polsce. W poszukiwaniu lepszego życia niektórzy zdecydowali się na emigrację. Gdyby udało się podnieść zarobki zawodowych kierowców, do kraju z pewnością wróciłaby część doświadczonych trakerów.

Łukasz Szewczyk

W oczekiwaniu na nowych pracowników

Choć kibicuję pomysłowi rozpoczęcia nauczania w zawodzie kierowca-mechanik, mam duże wątpliwości, czy pierwsze osoby rozpoczną edukację na tym kierunku już we wrześniu...



Marek Rupental

Przemiany gospodarczo-polityczne w Polsce nie pozostały bez wpływu na rynek związany z transportem drogowym. To właśnie ta gałąź gospodarki narodowej dostarcza 10 proc. PKB. Należy więc liczyć się z transportem, dbać o niego, a przede wszystkim dać się mu rozwijać. Co kryje się pod tym pojęciem? Otóż chodzi o wszelką działalność zarówno rządu, jak i władz samorządowych ukierunkowaną na rozwój transportu drogowego. Jest rzeczą oczywistą, że ustawiczna rozbudowa infrastruktury drogowej sprzyja nie tylko rozwojowi transportu, ale przede wszystkim aktywizuje życie lokalnej społeczności.

■ Szansa i zagrożenie

Po przyjęciu Polski do Unii Europejskiej i do strefy Schengen jest możliwe swobodne przemieszczanie się osób i towarów nie tylko w 28 państwach członkowskich, ale również w krajach niebędących członkami Unii, zrzeszonych w Europejskim Stowarzyszeniu Wolnego Handlu EFTA (European Free Trade Association). Należą do nich: Szwajcaria, Norwegia, Islandia i Liechtenstein. Dzięki temu zwiększyła się konkurencyjność gospodarcza, a także otworzyły nowe rynki pracy i zbytu. Ten ostatni fakt jest bardzo korzystny dla polskich przewoźników. Jednak otwarcie nowych rynków pracy wcale już tak nie jest oceniane. W ostatnich latach nastąpił znaczny odpływ doświadczonych kierowców do innych państw Unii Europejskiej. Obecnie ocenia się, że w Polsce brakuje ok. 180 tys. zawodowych kierowców.

■ Kosztowne uprawnienia

Proces wykształcenia kierowcy jest czasochłonny i kosztowny. Osoby, które wyrażają chęć zdobycia takich uprawnień, często nie są w stanie pokonać bariery finansowej. Żeby uzyskać zawodowe prawo jazdy, trzeba najpierw uzyskać uprawnienia do kierowania autami osobowymi. To wydatek około 1,4 tys. zł. Z kolei na kurs na prawo jazdy kategorii C trzeba wydać ok. 2,2



tys. zł, kategorii C+E – ok. 2,1 tys. zł. Do tego należy doliczyć koszt obowiązkowej kwalifikacji wstępnej, czyli ok. 4 tys. zł. No i jeszcze badania lekarskiego, psychologicznego, wymiany prawa jazdy. Po podsumowaniu koszt uzyskania uprawnień wyniesie około 10 tys. zł!

Widać więc, że wypełnienie luki na rynku zawodowych kierowców nie jest takie łatwe. Niepodważalnym faktem jest to, że coraz więcej przedsiębiorstw transportowych zatrudnia kierowców z innych państw. Na pewno jest to jakiś środek zaradczy. Ale czy na tyle skuteczny, żeby można było mieć satysfakcję? Wątpię. Bardziej życzliwie spoglądam na poczynania pani minister edukacji narodowej, która w listopadzie ubiegłego roku wpisała do klasyfikacji zawodów kierowca-mechanik. Cieszę się, że po kilkunastu latach jego nieobecności na liście mamy szansę na wyedukowanie przez szkoły zawodowe nowej kadry zawodowych kierowców. Dzięki temu możemy zlikwidować deficyt na rynku transportowym.

■ Stuprocentowa gwarancja pracy

Kierowca-mechanik to jeden z zawodów, który stwarza możliwość uzyskania odpowiednich uprawnień do wykonywania przewozów drogowych, podjęcia odpowiedzialnej pracy w stale rozwijającym się sektorze przedsiębiorstw świadczących tego typu usługi. Ze względu na zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę pracowniczą oraz wobec ciągle rozwijającego się sektora transportowego

jak najbardziej celowe jest zastosowanie systemowego podejścia do przygotowania kadry mającej kompetencje zawodowe właściwe dla kierowcy-mechanika.

Inne przepisy już dawno były przystosowane do edukacji uczniów w zawodzie kierowca, łącznie z ukończeniem przez nich kwalifikacji wstępnej, co umożliwiałoby im podjęcie pracy bezpośrednio po ukończeniu szkoły. Przy tak dużym zapotrzebowaniu na nowych kierowców gwarancja uzyskania pracy jest stuprocentowa.

■ Wyboista ścieżka

Zastanawiam się jednak nad barierą finansową i nieliczną kadrą pedagogiczną. Czy nie są to przeszkody uniemożliwiające podjęcie tego typu kształcenia? Czas ucieka. Ministerstwo Edukacji Narodowej ma już gotowy projekt zmieniający obowiązujące rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodów szkolnictwa zawodowego. Do wejścia w życie już niedługa droga. Natomiast przed szkołami jawi się ścieżka raczej wyboista. I choć kibicuję temu pomysłowi, mam duże wątpliwości co do możliwości rozpoczęcia nauki przez pierwsze osoby we wrześniu tego roku. Zasilenie kadrowe transportu może nastąpić dopiero za trzy lata. Jeśli w tym roku nie uda się otworzyć kierunku mechanik-kierowca, pracodawcy będą musieli czekać cztery lata. Skorzystają na tym również ośrodki szkolenia kierowców, do których trafią absolwenci na szkolenia okresowe. Ale to odległa przyszłość, bo dopiero za osiem, dziewięć lat. ■

Zakochany w volkswagenach

– Miałem już okazję przetestować m.in. passata B8, teraz jeżdżę CC. Kocham jego sylwetkę, to bardzo piękne auto, do tego sprawne i wygodne. Pod maską ma 200 koni mechanicznych, jest bardzo żywe, a wciąż mało pali. Jestem z tego auta bardzo zadowolony! – zdradza w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Rafał Maślak, Mister Poland 2014.

Jakub Ziębka: Wygląda na to, że pomysł przeprowadzenia z panem wywiadu zrodził się w odpowiednim czasie...

Rafał Maślak: Jeśli chodzi o to, że jestem w trakcie kursu na prawo jazdy kategorii A, to zdecydowanie tak! Szkoda tylko, że wszystko nie toczy się tak szybko, jak bym chciał. Kurs rozpocząłem jeszcze w zeszłym sezonie motocyklowym. Problem w tym, że brakuje mi czasu na wyjeżdżenie wszystkich godzin. Wszystkie przez dużą ilość obowiązków zawodowych. Z kolei jeśli mam wolne, często nie sprzyja pogoda.

Moje pierwsze motocyklowe kroki śledziły nawet kamery „Dzień Dobry TVN”. Towarzydziły mi zarówno na placu manewrowym, jak i na mieście. Nie zabrakło oczywiście niespodziewanych zdarzeń. Najpierw, jak po raz pierwszy poszedłem na plac, ćwiczyła tam dziewczyna. Wykonywała slalom między pachołkami. W pewnym momencie strąciła jeden z nich, straciła równowagę i się przewróciła. Pomyślałem sobie: „ładnie się zaczyna moja przygoda...”. Potem, już podczas jazdy na mieście, o mało nie zrobiłbym krzywdy mojemu instruktorowi. W pewnym momencie zbyt gwałtownie przyspieszyłem, ale siedzący z tyłu instruktor był szybki i czujny. Na szczęście nie spadł z motocykla, nic mu się nie stało.

Teraz pozostaje mi tylko skończyć kurs, udać się na egzamin, zdać go i zacząć się cieszyć samodzielną jazdą na motocyklu!

Skąd wziął się u pana ten pociąg do jednośladów?

– One zawsze mnie kręciły... Chodzi o tę prędkość, przyspieszenie, uczucia inne niż wywołuje jazda samochodem. Wcześniej miałem okazję się o tym przekonać, ale tylko jako pasażer. A przecież to nie to samo...

Choć nie, miałem już wcześniej pewne przeżycia. Zdarzało mi się przecież wsiadać na simsona, komara, trzybiegowego charta oraz jave 350, ale jeśli chodzi o tę ostatnią, to tylko na placu.

Bardzo podobają mi się yamaha R6, bo na R1 jest jeszcze za wcześnie. Ale nie ma co wybiegać w przyszłość, trzeba skupić się na ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu na prawo jazdy!

Dobrze, w takim razie porozmawiajmy teraz o samochodach. Słyszałem o tym, że już od dawna pała pan miłością do volkswagenów. Czy to prawda?

– Jak najbardziej! Miałem już okazję m.in. przetestować passata B8, teraz jeżdżę CC. Kocham jego sylwetkę, to bardzo piękne auto, do tego sprawne i wygodne. Pod maską ma 200 koni mechanicznych, jest bardzo żywe, a wciąż mało pali. Jestem z tego auta bardzo zadowolony!

Zapewne wie pan, że volkswageny są autami najbardziej popularnymi wśród polskich złodziei?

– No tak. Wynika to pewnie z tego, że bardzo dużo samochodów tej marki jeździ po naszych ulicach. Ale... ja też miałem pewną przygodę związaną z volkswagenem i kradzieżą, która okazała się starannie wyreżyserowanym spektaklem.

Właśnie do tego zmierzałem, zadając poprzednie pytanie. Proszę o tym opowiedzieć.

– Pewnego pięknego dnia, mniej więcej rok temu, byłem umówiony na spotkanie biznesowe w sushi-barze niedaleko Warszawy. Jechałem tam z moją koleżanką Magdą autem używanym mi przez Volkswagen Centrum Poznań-Komorniki. W końcu pojawiliśmy się na miejscu. Nikogo jeszcze nie było, więc usiedliśmy przy barze i złożyliśmy zamówienie. W pewnym momencie facet, który pracował w tym barze, spytał nas: „to państwo przyjechali passatem?”. Odpowiedzieliśmy, że tak. A on na to: „tym, co właśnie tam sobie jedzie?”. Zerwałem się i rzeczywiście widzę, jak ktoś nim odjeżdża! Przebiegłem przez parking, znalazłem się na drodze, zatrzymałem jakiś samochód. Okazało się, że prowadziła go jakaś pani, w środku siedziało jeszcze dziecko.

Poprosiłem, żeby jechała za czarnym passatem. Niestety, w końcu go zgubiliśmy. Wróciłem więc na teren sushi-baru. Niedługo potem pojawiła się tam policja, którą ponoć wezwała Magda. Funkcjonariusze spytali, co się stało. Odpowiedziałem, że ktoś odjechał samochodem, który nie jest moją własnością, a w środku znajdują się moje dokumenty. Spytali mnie o numery rejestracyjne samochodu, po czym na chwilę się oddalili. Niedługo potem wrócił i powiedział, że z ich informacji wynika, iż auto należy do Volkswagen Centrum Poznań-Komorniki. Powołując się na jakąś procedurę powiedzieli: „zabieramy pana na komendę, jest pan w pierwszej kolejności podejrzany o kradzież”. Byłem już mocno wkurzony. To uczucie spotęgowało się, gdy postanowili założyć mi kajdanki. Gdy szliśmy w stronę ich samochodu, nagle zobaczyłem, że skradziony niedawno passat wraca

na parking. Wysiadła z niego ekipa z Volkswagen Centrum Poznań-Komorniki. Okazało się, że zrobili mi kawał. Wszystko było ustawione, policjanci nieprawdziwi, a koleżanka o wszystkim wiedziała. Nie powiem, trochę nerwów mnie ta sytuacja kosztowała.

Pamięta pan swoje pierwsze auto? To też był volkswagen?

– Oczywiście, że pamiętam. Miałem wtedy 18 lat, posiadałem już prawo jazdy i kupiłem sobie fordę escorta z 1991 roku. Sam na niego zarobiłem, pracując ciężko podczas wakacji. Problem w tym, że było to auto bardzo awaryjne. Trzeba było je co rusz naprawiać. Wiele rzeczy udało mi się zrobić samemu. No, może niezupełnie, bo z pomocą taty. Ale dzięki takiemu doświadczeniu nauczyłem się trochę o tym, jak działają samochody.

Ma pan jeszcze jakieś motoryzacyjne marzenie, które się dotąd nie spełniło?

– Wcześniej nigdy nie myślałem, że będę jeździł takim nowoczesnym volkswagenem, ale okazało się, że marzenie się spełniło. Jednak apetyt rośnie w miarę jedzenia. Ostatnio miałem okazję przejechać się ferrari california, który należy do mojego kolegi. Nie sądziłem, że będzie aż tak przyjemnie.

Lubi pan jeździć szybko?

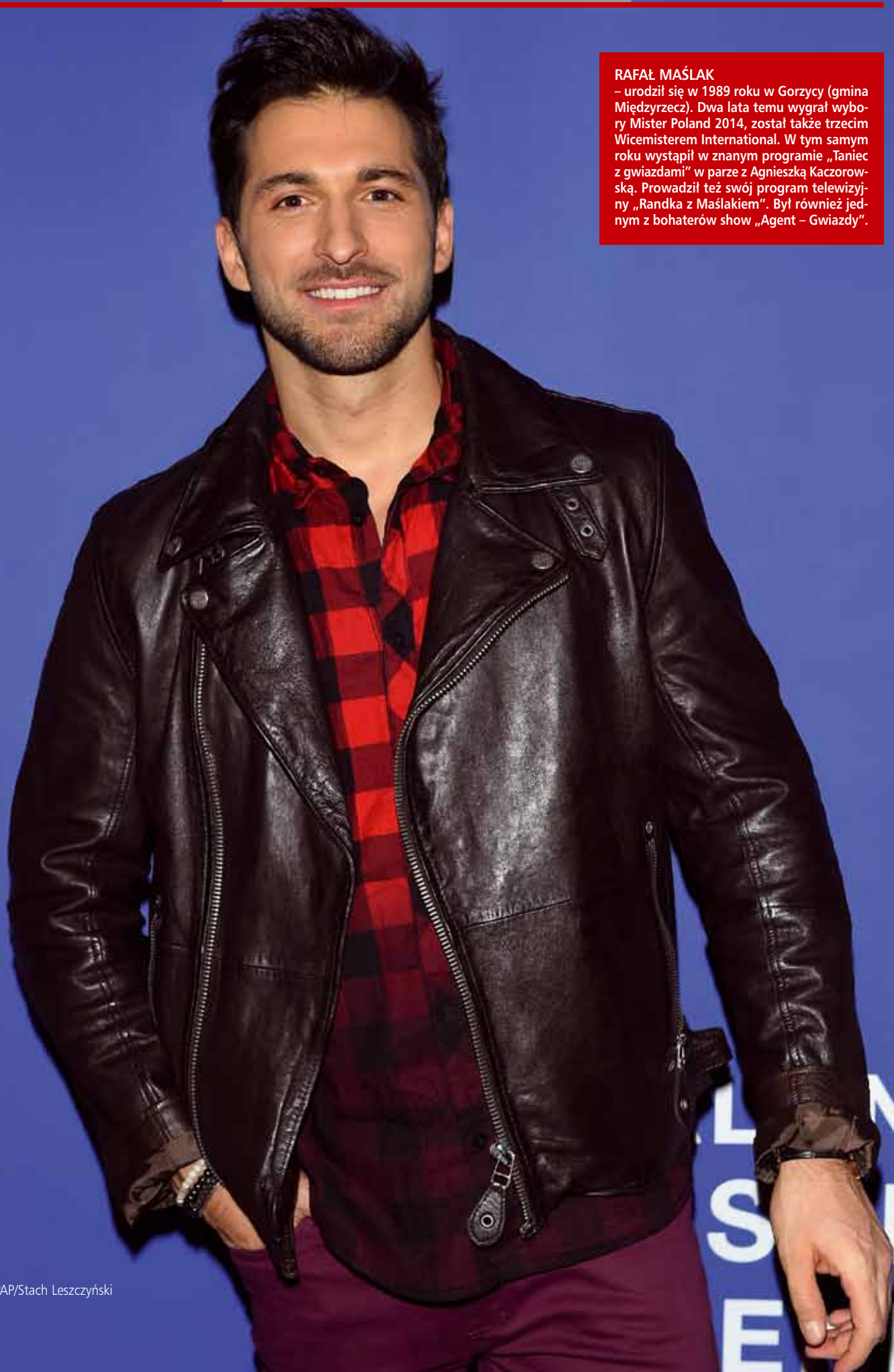
– Dostyc szybko – to byłoby lepsze stwierdzenie. Trzeba umieć zachować umiar. Tam, gdzie można wyprzedzać lub się rozpędzić, robię to. Ale na pewno nie jestem nierozważny, nie wciśkam pedału gazu w sytuacjach, w których nie powinno się tego robić.

A jakie zachowania polskich kierowców pana najbardziej denerwują?

– I znowu wracamy do kwestii prędkości. Uważam, że niektórzy jeżdżą za wolno. A to też stwarza niebezpieczeństwo na drodze. Denerwuje mnie też blokowanie lewego pasa ruchu. No i jeszcze kwestia kultury – brakuje jej, zwłaszcza w dużych miastach. Mam tu na myśli szczególnie taksówkarzy. Przypomina mi się od razu pewna historia. Jechałem w Warszawie ulicą, przede mną taksówka. W pewnym momencie kierowca zatrzymał się na środku drogi i zaczął wypakowywać bagaże. W ogóle nie był zainteresowany tym, że ktoś za nim jedzie, choć mógł zjechać na pobocze. W końcu grzecznie zwróciłem mu uwagę, a on, patrząc na moje tablice rejestracyjne, powiedział: „idź stąd, poznańska pyro!”. Po prostu ręce opadają! ■

RAFAŁ MAŚLAK

– urodził się w 1989 roku w Gorzycy (gmina Międzyrzecz). Dwa lata temu wygrał wybory Mister Poland 2014, został także trzecim Wicemisterem International. W tym samym roku wystąpił w znanym programie „Taniec z gwiazdami” w parze z Agnieszką Kaczorowską. Prowadził też swój program telewizyjny „Randka z Maślakiem”. Był również jednym z bohaterów show „Agent – Gwiazdy”.



Czy szkoly jazdy przetwarzaja dane osobowe?

Co to sa dane osobowe, kiedy mozemy je przetwarzac, na kim ciagla obowiazki zwiazane z ich ochrona? Odpowiedzi na te pytania mozecie, szanowni Czytelnicy, znalezc w niniejszym tekście.

Ochrona danych osobowych jest tematem wciąż zyskującym na popularności. Dzieje się tak wraz z napływającymi informacjami o kolejnych wyciekach danych z banków, portali randkowych czy społecznościowych. Na to nakładają się coraz bardziej wnikliwe kontrole, przeprowadzane przez generalnego inspektora ochrony danych osobowych u wszelkiego rodzaju podmiotów, pod kątem przestrzegania ustawy z 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych.

■ Co to są dane osobowe?

Zgodnie z ustawą, danymi osobowymi są wszelkie informacje identyfikujące lub umożliwiające identyfikację osoby fizycznej. Za dane umożliwiające identyfikację uważa się wszelkiego rodzaju numery identyfikacyjne lub też dane określające cechy fizyczne, fizjologiczne, umysłowe, ekonomiczne, kulturowe lub społeczne. Innymi słowy, daną osobową będzie m.in. imię, nazwisko, numer PESEL, ale czasem nawet numer VIN. Policja, która ma dostęp do informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, jest w stanie, bez nadmiernego kosztu, czasu i działań, zidentyfikować konkretną osobę po numerze VIN.

■ Jak szkoła jazdy przetwarza dane osobowe?

Szkoła jazdy, jak każde przedsiębiorstwo, ma pracowników, klientów oraz kontrahentów. Zatem musi przetwarzać ich dane osobowe. Natomiast uporządkowane w pewną strukturę dane nazywamy zbiorem danych osobowych. Zbiorem takim jest np. lista kandydatów do pracy. Ustawa nakłada na przedsiębiorstwa obowiązek rejestracji pewnych kategorii zbiorów.

Jedną z najtrudniejszych do zrozumienia kwestii z zakresu danych osobowych jest pojęcie ich przetwarzania. Wiele osób błędnie zakłada, że temat ich nie dotyczy, póki nie spisuje danych na kartce lub nie wprowadza ich do systemu informatycznego. W celu uściślenia potocznego

znaczenia tego słowa należy sięgnąć do definicji, zgodnie z którą przetwarzaniem jest wykonywanie jakichkolwiek operacji na danych osobowych, tj.: zbieranie, przechowywanie, opracowywanie, zmienianie, udostępnianie czy też usuwanie, zwłaszcza jeżeli realizuje się je w systemach informatycznych. Podmiotem przetwarzającym dane osobowe będzie np. firma niszcząca lub archiwizująca dokumenty.

■ Jakie warunki musi spełnić szkoła jazdy, żeby móc legalnie przetwarzać dane osobowe?

Do przetwarzania danych zgodnie z prawem potrzebna jest m.in. zgoda udzielona przez osobę, której dane będą przetwarzane, umowa bądź odpowiedni przepis prawa. Jeżeli szkoła spełni którąś z tych przesłanek i zostanie administratorem danych osobowych (ADO), musi pamiętać o obowiązkach wynikających z ustawy. Pierwszy z nich to obowiązek informacyjny wypełniany przy zbieraniu danych (art. 24 i 25 ustawy), drugi dotyczy dochowania szczególnej staranności przy przetwarzaniu danych osobowych w celu ochrony interesów osób, których dane przetwarza (art. 26 ustawy). ADO zobowiązany jest również do udzielania informacji o celu i zakresie przetwarzania danych osobowych (art. 33). ADO ma również obowiązek uzupełniania, uaktualniania, prostowania danych, wstrzymania przetwarzania kwestionowanych danych lub ich usunięcia ze zbioru, gdy żąda tego osoba, której dane są przetwarzane (art. 35). Ustawa nakłada też na ADO obowiązek stosowania środków technicznych i organizacyjnych zapewniających ochronę przetwarzanych danych osobowych odpowiednią do zagrożeń oraz kategorii danych objętych ochroną (art. 36), jak również do kontrolowania, jakie dane, kiedy i przez kogo zostały wprowadzone do zbioru i komu są przekazywane (art. 38). ADO prowadzi ewidencje osób upoważnionych do przetwarzania danych oso-

bowych (art. 39) oraz w przypadkach przewidzianych w ustawie (art. 40) zgłasza zbiór do rejestru GIODO.

■ Czy to koniec obowiązków?

Od 1 stycznia 2015 roku ADO może wykonywać powyższe zadania sam lub wyznaczyć administratora bezpieczeństwa informacji (ABI), który będzie odpowiedzialny m.in. za: wdrożenie dokumentacji ochrony danych osobowych i przeszkolenie pracowników. Wyznaczenie i zgłoszenie ABI do GIODO zwalnia również ADO z obowiązku zgłoszenia zbiorów do GIODO z wyjątkiem zbiorów z danymi tzw. wrażliwymi (np. informacje o stanie zdrowia).

Czy na ośrodkach szkolenia kierowców będzie ciążył obowiązek zgłoszenia wszystkich posiadanych zbiorów do GIODO?

Ustawodawca przewidział pewne wyjątki. Przykładowo zbiory z danymi osobowymi kandydatów na kierowców zawarte w tzw. profilach kandydata nie będą podlegały zgłoszeniu. Ustawa zwalnia bowiem z obowiązku rejestracji administratorów danych osób uczących się, a za takie należy uznać kandydatów na kierowców.

Anna Czyżewska,

prawnik z firmy PIN Consulting sp. z o.o.



W TROSCE O
BEZPIECZEŃSTWO 
NASZYCH PARTNERÓW



W firmie E-kierowca dbamy o to, aby stale zapewniać naszym Partnerom bezpieczeństwo i najwyższy standard obsługi, dlatego wdrożyliśmy specjalny system zarządzania i ochrony, oparty na kilku elementach:

- ✓ *Specjalna procedura zarządzania danymi Klientów,*
- ✓ *Kilka poziomów uprawnień dostępu do danych,*
- ✓ *System zabezpieczenia przed utratą danych,*
- ✓ *Procedury zabezpieczające przed kradzieżą danych,*
- ✓ *Dedykowane serwery.*



Z prądem za pan brat

Sprzedaż samochodów hybrydowych stale rośnie. Praktycznie w każdym segmencie są już auta z napędem spalinowo-elektrycznym. Audi A3 e-tron jest przykładem hybrydy typu plug-in, które na zachodzie Europy cieszą się coraz większą popularnością.

Historia hybrydowej motoryzacji jest relatywnie krótka. Sięga bowiem 1997 roku. Wówczas Toyota uruchomiła produkcję priusa, czyli pierwszego wielkoseryjnego modelu z napędem elektryczno-benzynowym. Inżynierowie japońskiego koncernu połączyli benzynowy silnik 1.5 (58 KM) z elektryczną jednostką o mocy 40 KM oraz bezstopniową przekładnią. Jednostki napędowe były w stanie pracować równocześnie lub niezależnie. Napęd hybrydowy uwypukla najlepsze cechy silników spalinowych (efektywność podczas pracy pod stałym obciążeniem i w optymalnym zakresie obrotów) oraz elektrycznych (wysoki moment obrotowy od zerowych obrotów, możliwość odzyskiwania energii). Jednocześnie tuszuje mankamenty napędu czysto elektrycznego (ograniczony zasięg z powodu małej pojemności akumulatorów) i benzynowego (wysokie spalanie podczas przyspieszania, konieczność stosowania sprzęgieł i skrzyń biegów).

Szlakiem przetartym przez Toyotę podążyły inne firmy. Honda stworzyła hybrydę, w której jednostkę elektryczną osadzono między blokiem silnika tłokowego a skrzynią biegów. Komponent elektryczny przejął rolę koła zamachowego, rozrusznika i alternatora. Nie jest w stanie



samodzielnie napędzać samochodu, a jedynie wspomaga silnik benzynowy w momentach największego zapotrzebowania na moc. Koncern PSA opracował pierwszą wysokoprężną hybrydę. Silnik Diesla napędza przednie koła, natomiast jednostka elektryczna – tylne. Odpowiednio sterując pracą silników można uzyskać nawet napęd na cztery koła. Podkreśliśmy, że samochód nie ma wału napędowego. Wszystko wskazuje, że najbliższe lata będą należały do hybryd typu plug-in, których akumulatory trakcyjne można ładować prądem z sieci 230 V.

Jednym z przedstawicieli tego segmentu jest audi A3 e-tron. Na pierwszy rzut oka nie różni się od zwykłego A3 z benzynowym motorem

1.4 TSI (150 KM, 250 Nm) oraz dwusprzęgłową skrzynią DSG. Pod pokrywą komory silnika znajduje się jednak miejsce dla jednostki elektrycznej, która rozwija 102 KM oraz 330 Nm w zakresie 0 – 2000 obr./min. Różne zakresy obrotów użytecznych sprawiają, że na przednie koła płynie maksymalnie 204 KM i 350 Nm. E-tron przyspiesza do 100 km/h w 7,6 s. Sprint nie robi jednak takiego wrażenia, jak elastyczność. Nie ma mowy o żadnej opieszałości w reakcji na gaz czy turbodziurze. Kolejny plus za zachowanie samochodu w trybie całkowicie elektrycznym. Już po 4,9 s od startu e-tron osiąga 60 km/h. Rozpędza się niemal bezszelestnie aż do uzyskania do 130 km/h. W zależności od warunków, sty-



Warto przeczytać

Polskie fabryki samochodów

Tym razem Zdzisław Podbielski zajął się historią fabryk samochodów w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Spisał wszystkie ważne wydarzenia. Skrupulatnie zbierał materiały, czego owocem jest publikacja „Polskie fabryki samochodów 1946 – 1989”. Warto do niej zajrzeć!

lu jazdy i wykorzystywanych odbiorników prądu pokonuje na prądzie 30 – 50 km. Wystarczy podłączyć e-trona do sieci 230 V po każdym powrocie z pracy, by móc eksploatować go niczym klasyczne auto elektryczne. Za prąd zużywany na tym dystansie zapłacimy niecałe 5 zł. W krajach zachodniej Europy rachunek ekonomiczny znacząco poprawiają dotacje i ulgi podatkowe dla użytkowników niskoemisyjnych pojazdów.

Na dłuższych odcinkach, pokonywanych bez przerw na ładowanie akumulatora, hybrydowe A3 zużywa benzynę w tempie 6,5 l/100 km. Aby ułatwić eksploatację samochodu, Audi zadbało o przełącznik, dający możliwość ręcznego wybierania trybu elektrycznego i hybrydowego, jak również wymuszania ładowania akumulatorów z wykorzystaniem pracy silnika benzynowego bądź utrzymania aktualnej ilości energii elektrycznej. Przyda się, jeżeli podróż kończymy w zakorkowanej aglomeracji, w której zasilany prądem silnik sprawdzi się najlepiej. Opanowanie obsługi samochodu ułatwiają informacje prezentowane na panelu wskaźników – widać na nim na przykład tempo chwilowego wykorzystywania czy odzyskiwania energii, można też obejrzeć animację obrazującą sposób działania napędu.

Obecność dwu silników ograniczyła nieco funkcjonalność A3, zmniejszając pojemność bagażnika z 380 do 280 litrów. Na co dzień jest to nieodczuwalne, gdyż zlikwidowano przestrzeń pod podwójną podłogą, która przez większość kierowców jest utrzymywana w górnym położeniu, by zlikwidować próg załadunkowy. Szkoda, że za technicznie wyrafinowane, świetnie wykonane i ergonomiczne audi A3 e-tron trzeba zapłacić aż 172.300 zł.

Łukasz Szewczyk

Autor opisał dzieje fabryk tzw. finalnych producentów samochodów i PIMOT-u. Nie pominął Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, która wprawdzie należała do przemysłu lotniczego, ale wytwarzała też samochody. Przedstawił historię fabryk i ich dokonania w okresie od zakończenia drugiej wojny światowej do upadku ustroju komunistycznego w 1989 roku. Opisy fabryk poprzedzają rozdziały wprowadzające, zawierające informacje o początkach polskiego przemysłu samochodowego i jego sytuacji w Polsce Ludowej. W książce znajdziemy też wiadomości na temat producentów nadwozi specjalizowanych i specjalnych.

Po transformacji ustrojowej państwa i wprowadzeniu wolnego rynku fabryki nie sprostały zewnętrznej konkurencji. Zostały przejęte przez różne organizacje, także zagraniczne, lub po prostu upadły. Warto jednak zachować w pamięci dokonania tych zakładów, które tworzyły duży socjalistyczny koncern motoryzacyjny, będący wówczas ważną gałęzią polskiego przemysłu.

O jakich fabrykach przeczytamy w książce? Choćby o zakładach z Bielska-Białej, gdzie w 1971 roku zaczęto montować syreny 4, a później jej inne odmiany. Także w tym mieście, tyle że już w latach 80., produkowano polskiego fiata 126 i 126bis.

Ciekawa historia wiąże się z ko-

lei z sanockim Autosanem. W latach 50. pracował tam znany malarz, rzeźbiarz, fotograf, rysownik Zdzisław Beksiński – potomek założyciela fabryki. Czym się zajmował? Brał udział w projektowaniu kilku nowatorskich prototypów autobusów. To on jest autorem znaku fabrycznego Autosanu, przedstawiającego bociana.

Książka zawiera także opisy fabryk samochodów w Lublinie, Starachowicach, Warszawie, Poznaniu, Jelczu, Mielcu i Nysie. Dla wszystkich zainteresowanych historią polskiej motoryzacji – pozycja obowiązkowa!

red



Używasz kamery samochodowej?

Uważaj!

Mimo że do używania kamer samochodowych zachęcają nas ubezpieczyciele i policja, ich legalność wzbudza duże zastrzeżenia. Czy można z nich korzystać? Tak, lecz nie należy publikować nagrań w internecie.



Kamera w aucie. Z czym może się kojarzyć? Niejednemu kierowcy z nieoznakowanym radiowozem i policjantami rejestrującymi zdarzenia drogowe. Z kolei pracownikom salonów samochodowych z najnowocześniejszymi rozwiązaniami zwiększającymi bezpieczeństwo podróży. A sprzedawcom elektroniki? Z niedrogimi wideorejestраторami, które cieszą się coraz większą popularnością. Można tak jeszcze

długo wymieniać – zależnie od profesji i zainteresowań.

Jedno nie ulega wątpliwości. Niewielkie przenośne kamery stały się prawdziwym hitem wśród zmotoryzowanych, tak jak przed laty radio CB. Służą kierowcom nie tylko do dokumentowania najpiękniejszych tras, ale także jako „czarne skrzynki”, dzięki którym w razie jakichkolwiek wątpliwości można odtworzyć przebieg zda-

żenia. I ułatwić konfrontację (np. w przypadku sprzecznych zeznań stron), gdy dojdzie do kolizji czy innego zdarzenia drogowego.

■ Szeroki wybór

Na rynku jest dostępnych mnóstwo urządzeń i rozwiązań. Można kupić niewielkie kamery mocowane do szyby, urządzenia nawigacyjne wzbo-

gacone o funkcję nagrywania filmów albo zmienić smartfon czy tablet w urządzenie rejestrujące dzięki odpowiedniej aplikacji (przykładem jest Rysiek, który łączy funkcję nagrywania filmów z ostrzegaczem drogowym).

– Gadżety i aplikacje skierowane do kierowców cieszą się w naszym kraju niestabnącą popularnością – mówi Adam Bąkowski, prezes Zarządu NaviExpert. – Coraz więcej kierowców chce korzystać z aplikacji drogowych ubezpieczających ich podróże. Ostrzegacze i wideorejestratory należą do tej samej grupy. My łączymy je w jednej aplikacji. Dla kierowcy to przede wszystkim wyższy komfort podróży – bo nie musi uruchamiać kilku aplikacji czy urządzeń naraz. Kolejny plus to oszczędność – zarówno aplikacja, jak i wszystkie jej funkcje są darmowe

Dostępne produkty różnią się między sobą jakością zapisywanych filmów oraz funkcjonalnościami. Najprostsze umożliwiają jedynie rejestrację krótkich filmów w stosunkowo niskiej rozdzielczości. Nieco lepsze wyróżniają się wyższą jakością obrazu (np. Full HD), automatyczną ochroną plików przed skasowaniem czy geolokalizacją, czyli rejestracją koordynatów GPS. W przypadku najbardziej zaawansowanych urządzeń dodawane są także funkcje nawigacji, ostrzegania przed kontrolami radarowymi oraz wzajemnej komunikacji między kierowcami informującymi się o zdarzeniach na drodze. Niezależnie od klasy sprzętu, ceny i jego funkcjonalności wszystkie dostępne produkty łączy jedno. Kontrowersje prawne związane z użytkowaniem kamer oraz udostępnianiem i publikacją filmów.

■ Ubezpieczyciele pytają o nagrania

Punkt widzenia zależy od punktu siedzenia. Z perspektywy policji czy firm ubezpieczeniowych wideorejestratory są bardzo przydatne. Nie jest oczywiście tajemnicą, że każdy ma w tym swój interes.

– Z mojego punktu widzenia, jako osoby zarządzającej likwidacją szkód, nagrania z wideorejestratorów to wielki pozytyw – mówi Oktawiusz Ozimski z firmy Link4. – Często rozwiewają wątpliwości, nie dając pola manewru na pojawienie się jakichkolwiek błędów przy ustaleniu odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę.

I trudno mu się dziwić. Jeśli dzięki nagraniu można w sposób bezsporny ustalić przebieg zdarzenia, to jest to ważny krok w stronę ograniczenia oszustw ubezpieczeniowych, polegających na wymuszeniu odszkodowania w ramach sfingowanego zdarzenia. A przy okazji ograniczenia liczby nieuczciwych klientów.

– Od pewnego czasu zarówno poszkodowanego, jak i sprawcę pytamy przy rejestracji szkody, czy zdarzenie nagrano kamerą umieszczoną w samochodzie. Wykorzystujemy tego typu materiały przesłane przez klientów przy ustaleniu odpowiedzialności za szkodę – dodaje Ozimski.

■ Policjanci czekają na filmy

Także policjanci otwarcie zachęcają do nagrywania sytuacji na drodze i dzielenia się filmami. Uruchomili w tym celu skrzynki poczty elektronicznej w ramach akcji „Stop agresji drogowej”. Zarządzane są one przez właściwe miejscowo komendy wojewódzkie policji, które zajmują się ujawnionymi naruszeniami przepisów ruchu drogowego. Dzięki nagraniom łatwiej jest walczyć przede wszystkim z tymi użytkownikami dróg, którzy stwarzają zagrożenie dla ruchu, a nie są wyłapywani przez patrol. Tylko w województwie dolnośląskim w ciągu pierwszego roku akcji z ponad 700 zgłoszeń aż 430 ukarano z motoryzacji za wykroczenie lub skierowanie wnioski do sądu. W Małopolsce zaś dwie trzecie z ponad 850 nadesłanych filmów miało finał w postaci prawnych konsekwencji.

■ Internetowi szeryfowie

A jakie jest z kolei stanowisko generalnego inspektora ochrony danych osobowych? Choć nie piętnuje on zjawiska udostępniania nagrań, to zwraca uwagę na istotny problem. Na stronie urzędu w publikacji „Przy umieszczaniu filmów w sieci potrzebna jest rozważa” czytamy, że „Jeśli na nagraniu bądź zdjęciu, które zrobiliśmy na swój użytek, pojawi się dowód czy materiał, który może stać się dowodem popełnienia wykroczenia bądź przestępstwa, to nie tylko możemy, ale wręcz musimy przekazać tego typu informacje policji lub organom ścigania. Gorzej, jeżeli sami postanawiamy być szeryfami i umieszczamy np. w internecie lub w inny sposób rozpropagowujemy zdjęcia czy filmy, które nagraliśmy. Wówczas musimy zdawać sobie sprawę z tego, że nawet jeśli robiliśmy je pierwotnie na prywatne potrzeby, a teraz zaczynamy je udostępniać, wpadamy nie tylko w reżim ustawy o ochronie danych osobowych, ale przede wszystkim w reżim kodeksu cywilnego. Osoba, która uzna, że poprzez taką publikację naruszone zostały jej dobre osobiste, może nas pozwać do sądu”.

Trzeba mieć na uwadze, że skoro w Polsce wciąż nie ma przepisów o monitoringu wizyjnym (prace nad projektem ustawy trwają od kilku lat), sprawy związane z nagraniami rejestrowanymi przez kamery samochodowe rozpatrywane są na podstawie przepisów o ochronie danych osobowych. I nic nie wskazuje na to, by sy-

tuacja szybko uległa zmianie, o czym można się przekonać, sprawdzając stan projektu na stronach rządowego centrum legislacji.

■ Tak, ale...

Niezależnie od kontrowersji związanych z przestrzeganiem przepisów ustawy o ochronie danych osobowych jedno nie ulega wątpliwości: jak dotąd nie ma regulacji prawnych zakazujących używania kamer samochodowych rejestrujących różnorodne wydarzenia. To oznacza, że kierowcy mogą bez obaw montować sprzęt i dokumentować przejazdy. A w sytuacji, gdy nagranie będzie potrzebne do wyjaśnienia wątpli-



wości w postępowaniu z policją czy ubezpieczycielem, trzeba pamiętać o zachowaniu określonych wymogów.

– Musimy pamiętać, by nie poddawać nagrań obróbce, modyfikacjom ani żadnej innej technicznej ingerencji – tego typu materiał będzie miał dla sądu nikłą wartość dowodową – tłumaczy adwokat Monika Chajec z Kancelarii Siemianowski, Mietlerek & Partnerzy. – Powinniśmy też zwrócić uwagę na to, by nie umieszczać filmów z wideorejestratora w internecie z uwagi na ochronę danych osobowych. Jeśli bowiem wideo daje możliwość zidentyfikowania osoby będącej sprawcą (np. na podstawie numeru rejestracyjnego auta), zaczynamy podlegać pod reżim ustawy o ochronie danych osobowych, możemy też zostać pozwani o naruszenie dóbr osobistych.

Innymi słowy: korzystajmy z wideorejestratora w samochodzie. Ale uważajmy z publikacją nagrań.

Jakub Ziębka

Myśl, nie blokuj!

No i co, że zablokowałem drogę? Przecież miałem zielone! – tak część kierowców tłumaczy brak kultury i myślenia o tym, co może zdarzyć się za chwilę. Ale przecież dobry kierujący to taki, który wie lub domyśla się, jakie mogą być skutki jego postępowania...



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Kto nie popełnia błędów? Tylko ten, kto nic nie robi. Ciekawe jednak, dlaczego kilkunastu kierowców w tym samym czasie i miejscu źle ocenia sytuację na skrzyżowaniu. Czy to przypadek? Nie sądzę.

■ Cóż, taki mamy klimat...

W większości przypadków taką sytuację da się przewidzieć. O czym powinniśmy w pierwszej kolejności pomyśleć przy wjeździe na skrzyżowanie? Mam pewien pomysł. Może warto byłoby przemyśleć następującą kwestię: co nam grozi, gdy wjedziemy na skrzyżowanie i nie będziemy mogli go opuścić na tym samym zielonym świetle? Podpowiem – mandat karny. Niestety, jest to kolejny martwy przepis. Zwłaszcza w większych miastach. Tam kierowcy się tym zupełnie nie przejmują. W nosie mają pozostałych uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza nadjeżdżających z ich prawej lub lewej strony. Nie jest przecież ważne, że zrobił się niepotrzebny nikomu zator. Liczy się to, że taki delikwent jest aż o 15 metrów bliżej celu. A inni, którzy muszą stać? Cóż, taki mamy klimat...

■ Powtórka z rozrywki

Naruszenie przez kierującego zakazu wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na nim lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy, kosztuje 300 zł (art. 25 ust. 4 pkt 1) plus dwa punkty karne. Wychodzi więc na to, że na jednym skrzyżowaniu policja mogłaby nierządnie zainkasować kilka tysięcy złotych. Pomijając bolesną kwestię utraty pieniędzy przez blokującego dochodzi jeszcze jedna sprawa – nerwica u pozostałych kierowców. Nie lubimy stać w korkach, zwłaszcza jeżeli można temu zaradzić. Zwalnianie winy na zbyt dużą liczbę samochodów nie pomoże.

Jak widzicie na zdjęciu, przede mną jest tylko jedno auto typu van. Zresztą nieważne,



co to za auto. Ważne natomiast, że kierowca bardzo szybko nim ruszył w momencie, gdy zapaliło się zielone światło. Szkoda tylko, że za trzecim razem. Wcześniej się nie udało. Spoglądając we wsteczne lusterko dostrzegłem, że po kilku sekundach na skrzyżowaniu znowu mamy powtórkę z rozrywki!

■ Myślenie nie boli

Szanowny kierowco, oceniaj sytuację wcześniej i patrz dalej niż koniec własnej maski auta! Wystarczy, że będziesz obserwował. Takie działanie, przy maksymalnej prędkości w korku wynoszącej od 0 do 2 km/h, jest niebywale łatwe. Jeżeli jedziesz wyższym autem, masz jeszcze łatwiej. Bez trudu określisz, czy trochę dalej jest jeszcze miejsce dla kilku samochodów. W mniejszym, niższym aucie jest nieco trudniej. Trzeba radzić sobie inaczej. Zawsze można patrzeć przez szyby auta jadącego przed nami. Problem pojawia się, gdy jest to bus, ciężarówka lub samochód z folią na szybie. Wystarczy wtedy zbliżyć się do lewej czy prawej strony i wychylić nieco głowę. Nie zawsze ostre ruszanie spod świateł ma sens. Jeżeli zapaliło się zielone światło, a przed nami na skrzyżowaniu nadal stoją jakies zabłąkane owieczki i widać, że nie ma szans na to, żeby szybko się to zmieniło, po co ustawiać się tuż za nimi, blokując wszystkich dookoła?

■ W oku kamery

Jeżeli źle oceniłeś sytuację i zostałeś na skrzyżowaniu, pierwsze, co powinieneś zrobić, to postarać się umożliwić przejazd tym, których zablokowałeś. Zawsze możesz zjechać na jeden lub drugi bok, dosunąć się do auta znajdującego się przed tobą. Czasami tyle wystarczy, żeby przepuścić długi sznur samochodów.

Pamiętaj, jesteś w oku kamery. Nie tylko montowanych w samochodach, ale także rejestratorów coraz częściej umieszczanych wokół skrzyżowania. One są zawsze w trybie gotowości, uwiecznią twoje wyczyny. Potem zostanie tylko odbiór listu z kwotą do zapłaty.

Warto też zwrócić szczególną uwagę na przejście dla pieszych. W sytuacji kryzysowej zawsze można trochę je wykorzystać, przybliżając się i odblokowując ruch. Jednak w żadnym wypadku nie powinno się w całości blokować drogi pieszym. Kultura przede wszystkim!

■ Wyrok

Na koniec wróć jeszcze do zdjęcia ilustrującego niniejszy tekst. Wyobraźcie sobie, że właśnie nadjeżdża karetka pogotowia. Na sygnale. Może jedzie do kogoś zupełnie obcego, może do kogoś z waszych znajomych, rodziny. Co stanie się w momencie, gdy zablokuje się jej przejazd? Dla jakiegoś człowieka może to być wyrok śmierci... ■

Całuj i jedź!

Coraz więcej polskich miast decyduje się na otwarcie miejsc parkingowych do bardzo krótkiego postoju, tzw. Kiss&Ride. Na początku kwietnia dołączył do nich Poznań. Pierwszy Kiss&Ride powstał tam na łuku ul. Dworcowej, przed starym dworcem kolejowym.

Oznakowanie Kiss&Ride (w wolnym tłumaczeniu „Całuj i jedź” – przyp. red.) jest stosowane w wielu dużych europejskich aglomeracjach, szczególnie przy ważnych węzłach przesiadkowych: kolejowych, autobusowych oraz stacjach metra. Umożliwia ono legalny, najwyżej 3-minutowy postój po to, żeby wysadzić pasażera w najbliższym sąsiedztwie dworca czy przystanku.

■ Kompromisowy pocałunek

W Poznaniu brak miejsc, w których można swobodnie zatrzymać się, żeby wysadzić czy odebrać podróżnych, był mocno odczuwalny. Zwłaszcza że miejsca przed budynkiem starego dworca były z reguły blokowane przez taksówki.

– Wielokrotnie odbieraliśmy w tej sprawie skargi od poznaniaków. Prosiłiśmy straż miejską, by przyjrzała się sytuacji, ale była to zabawa w ciuciubabkę. Gdy strażnicy pojawiali się w okolicy dworca, taksówkarze znikali, gdy odchodzili, taksówki momentalnie zajmowały miejsca przed dworcem – mówi zastępca prezydenta Poznania Maciej Wudarski.

Rozwiązaniem problemu mają być miejsca Kiss&Ride. Jest to kompromis wypracowany na drodze negocjacji, które miasto podjęło z grupą przedstawicieli korporacji taksówkarskich oraz indywidualnych kierowców taksówek. W ramach umowy Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu wyznaczył w pobliżu filarów mostu Dworcowego dodatkowe miejsca postojowe dla taksówkarzy odbierających podróżnych z dworca. Oni z kolei zobowiązali się do nieblokowania miejsc przed budynkiem dworca.

■ Na próbę

– Porozumienie ma charakter umowy dżentelmeńskiej. To rozwiązanie będzie dobrze funkcjonowało tylko wtedy, gdy wszystkie strony będą ją respektować – zaznacza Wudarski. – Jeśli sytuacja nie ulegnie zmianie, będziemy musieli pomyśleć o zamknięciu placu dworcowego.

Oznakowanie ma charakter dodatkowy i informacyjny, przypominający o tym, że są to miejsca przeznaczone wyłącznie dla osób podwożących podróżnych. Testowane rozwiązanie, jeśli się sprawdzi, będzie wprowadzane w pobliżu innych węzłów przesiadkowych.



Kiss&Ride w Szczecinie

– Kolejnym naturalnym miejscem, gdzie moglibyśmy taki znak postawić, jest dworzec PKS od strony ul. Składowej, gdzie możliwy jest 1-minutowy postój – zapowiada Tadeusz Nawalaniec, zastępca dyrektora poznańskiego Zarządu Transportu Miejskiego.

■ Na początku był Kraków

Poznań nie jest jednak pierwszym miastem, które zdecydowało się na wprowadzenie rozwiązania Kiss&Ride. Funkcjonuje ono choćby w Szczecinie. Najpierw zastosowano je w samym centrum miasta, na pl. Zamenhofa, przy deptaku Bogusława. Z kolei na początku roku parking Kiss&Ride powstał na ul. Owocowej, w związku z przebudową dworca kolejowego. Zmieszczają się tam jednocześnie trzy – cztery auta.

Jeszcze wcześniej, bo w 2013 roku, pierwsze parkingi Kiss&Ride zostały uruchomione w Krakowie. Oznaczone są one znakiem B-35 „zakaz postoju” z ewentualną adnotacją „ponad 3 minuty”, tabliczką „Dotyczy stanowisk postojowych K+R” oraz znakiem informacyjnym „K+R Całuj i jedź. Całowanie dozwolone do 1 minuty (3 minut)!", a także malowaniem poziomym „K+R” wraz z wyznaczonymi stanowiskami postojowymi lub pasem postojowym. Zlokalizowano je przy ul. Pawiej przed wejściem do Galerii Krakowskiej, przy Małopolskim Dworcu Autobusowym, Dworcu Czerwone Maki oraz przy ul. Krowoderskich Zuchów.

Wśród miast, w których funkcjonuje rozwiązanie Kiss&Ride, są również m.in. Warszawa oraz Łódź.

Jakub Ziębka

NIK między GDDKiA

Koszty utrzymania dróg krajowych mogłyby być niższe, gdyby instytucje odpowiedzialne za ich stan rzetelnie monitorowały i analizowały wydatki. Zarządcy słabo sprawdzali i nadzorowali usługi utrzymania dróg i w efekcie wykonawcy nie zawsze wywiązywali się ze zleconych i opłaconych prac – wynika z raportu opracowanego przez Najwyższą Izbę Kontroli.



Pod lupę wzięto działania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a w zasadzie jej oddziałów. Okazało się m.in., że przygotowanie do zimowego utrzymania dróg w Gdańsku, Łodzi, Olsztynie i we Wrocławiu przebiegało nieterminowo i niewłaściwie. Stwierdzono wielotygodniowe opóźnienia, w skrajnym przypadku wynoszące nawet 90 dni.

■ Niegospodarność

To nie wszystko. Mimo rażących różnic w kosztach bieżącego utrzymania 1 km drogi GDDKiA za najbardziej ekonomiczny i optymalny uznała system „Utrzymaj standard”. Został on wdrożony przez jej wojewódzkie oddziały, mimo że kalkulacje kosztów wskazały, iż nie było to zawsze rozwiązanie najkorzystniejsze. W ocenie NIK, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad przedwcześnie i bez uzasadnienia uznał, że utrzymanie dróg krajowych w modelu „Utrzymaj standard” jest bardziej ekonomiczne.

Kontrola NIK wykazała, że ryczałtowe rozliczanie zimowego utrzymania dróg w systemie „Utrzymaj standard” nie zawsze jest rozwiązaniem najkorzystniejszym (np. w przypadku łagodnych zim). W ocenie Najwyższej Izby Kontroli, zastosowanie np. mieszanego modelu roz-

liczeń zimowego utrzymania dróg (prace wykonywane częściowo własnym nakładem GDDKiA i częściowo na podstawie zawartych umów lub kontraktów) bywa nie tylko tańsze, ale pozwala też na ponoszenie tylko rzeczywistych kosztów zimowych akcji drogowych.

Analizy wykonane przez NIK dla wybranych przypadków pokazały, że np. w województwie warmińsko-mazurskim koszty utrzymania jednej z dróg w systemie mieszanym w trzech kwartałach były niższe aż o 1,66 mln zł, tj. o 33 tys. zł/km (o 73 proc.) od kosztów jej utrzymania w modelu „Utrzymaj standard”. Ale nie był to jedyny taki przypadek. Koszt utrzymania drogi w województwie zachodniopomorskim w modelu „Utrzymaj standard” w 2014 roku był wyższy od kosztu utrzymania tej drogi w modelu mieszanym w 2015 roku (w tych samych miesiącach i przy tych samych założeniach metodologicznych) o ponad 13 tys. zł/km (za dwa miesiące).

■ Znikające maszyny

Jakby tego było mało, umowy zawierane na zimowe utrzymanie dróg krajowych nie były poprzedzone rzetelną weryfikacją ofert. Nie zawsze wystarczająco dokładnie sprawdzano też należący do wykonawców sprzęt niezbędny do zi-

mowych akcji drogowych. Przykładem mogą być łódzcy i olsztyńscy drogowcy. Nie sprawdzali oni lub sprawdzali nierzetelnie sprawność stanu technicznego sprzętu wymienianego w umowach przez wybranych wykonawców zimowego utrzymania dróg. W efekcie znaczna część pojazdów nie miała okresowych badań technicznych ani nie spełniała parametrów wymaganych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Z ustaleń kontroli wynika, że mimo stwierdzonych braków pojazdy te w okresie zimowym były wykorzystywane.

Kontrolerzy NIK stwierdzili także, że w niektórych oddziałach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (w Łodzi i Szczecinie), mimo obowiązywania umowy na zimowe utrzymanie dróg, a co za tym idzie – na utrzymanie sprzętu w gotowości, zakontraktowanych maszyn lub pojazdów nie było. Część wybranych wykonawców wycofała bowiem niezbędny sprzęt jeszcze w trakcie sezonu (np. w Łodzi półtora miesiąca przed końcem obowiązywania umowy), niejednokrotnie realizując za pomocą tego sprzętu inne kontrakty handlowe.

Przykładem dobrej praktyki może być natomiast działanie GDDKiA w Gdańsku, gdzie przeprowadzono kontrole pojazdów i maszyn wraz z Inspekcją Transportu Drogowego i tamtejszą komendą wojewódzką policji. Wykazały one usterki w co trzecim skontrolowanym pojeździe. Zatrzymano piętnaście dowodów rejestracyjnych.

■ Nieczytelne oznakowanie

Na tym lista zarzutów się nie kończy. Prawie wszystkie kontrolowane oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad obligatoryjne objazdy i kontrole dróg przeprowadzały niezgodnie z przyjętymi zasadami. Czynności dokumentowano nierzetelnie lub wręcz wpiśywano do rejestrów przypadki niewłaściwego utrzymania dróg dopiero po wskazaniu ich przez kontrolerów NIK. Nieskuteczny był też nadzór nad wykonawcami usług bieżącego utrzymania dróg. W efekcie na poddanych kontroli odcinkach dróg krajowych stwierdzono m.in. zaśmieszczenie terenu, zniszczone lub uszkodzone barierki energochłonne i znaki pionowe oraz nieczytelne (wytarte) oznakowanie poziome.

Jakub Ziębka

Bardziej świadomi, jednak nadal agresywni...

Badania Instytutu Transportu Samochodowego wskazują, że ok. 60 proc. respondentów padło ofiarą agresywnych zachowań w ruchu drogowym. Nie znaczy to jednak wcale, że ankietowani zachowują się lepiej. Im również zdarzyło się wywołać agresję u innych uczestników ruchu. Do tego także przyznało się 60 proc. badanych.



W badaniu wzięło udział 368 osób. Byli to uczestnicy kursu dla kierowców popełniających wykroczenia drogowe (redukcją liczbę punktów karnych). Kto na nie uczęszcza? Statystyczny uczestnik kursu jest mężczyzną w wieku ok. 37 lat, zatrudnionym w charakterze przedstawiciela handlowego lub kierowcy.

■ Polacy bez luki

W trakcie badań analizie poddano uwarunkowania osobowościowe, m.in. predyspozycje do popełniania wykroczeń drogowych. Pytano także respondentów, jakie zachowania uważają za wyraz agresji i ryzyka. Wyniki pokazały, że typowymi przejawami złości wobec innych uczestników ruchu drogowego są m.in.: zajeżdżanie drogi, wrzaski, gestykulacja, nadużywanie klaksonu, jazda „na ognie” czy ruszanie z piskiem opon.

– Rezultaty badań kierowców pojazdów służbowych wskazują, że ok. 60 proc. respondentów padło ofiarą agresywnych zachowań w ruchu drogowym. Co ciekawe, tyle samo badanych deklaroowało, że zdarzyło się im wywołać agresję wobec innych uczestników ruchu – tłumaczy autorka badań dr Ewa Odachowska z Instytutu Transportu Samochodowego. – Nie zaobserwowano słynnej „luki świadomości”, zauważanej w wielu za-

chodnich badaniach, w których do agresji na drodze przyznaje się 30 proc. kierowców, a jej przejawy u innych przynajmniej raz w tygodniu obserwuje 70 – 80 proc. siedzących za kółkiem.

■ Stres sprzyja agresji

A skąd biorą się agresywne zachowania wśród kierowców, zwłaszcza jeżdżących pojazdami służbowymi? Wiele zależy od indywidualnych cech osobowości, równowagi emocjonalnej, poczucia wartości, pewności siebie czy chęci dominacji i rywalizacji na drodze. Przeświadczenie o anonimowości lub bezkarności, potęgowane niekiedy przez substancje psychoaktywne, także decydują o zachowaniu kierowców. Czynnikiem, który ma niebagatelne znaczenie na zachowanie na drodze, jest także stres, który w przypadku kierowców pojazdów służbowych wynika z charakteru pracy, gdzie wymagana jest konieczność częstego i szybkiego przechodzenia od głównych zadań zawodowych do czynności związanych z prowadzeniem samochodu.

– W sytuacjach stresogennych nietrudno o upust negatywnych emocji, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, stąd pomysł na kampanię edukacyjną Instytutu Transportu Samochodowego oraz Skoda Auto Szkoła pod hasłem „Wyładujesz się!”, która skierowana jest w głów-

nej mierze do kierowców pojazdów służbowych – tłumaczy Mariusz Zbyszyński z Centrum Telematyki Transportu ITS.

■ Cztery filmy

Kampania ruszyła pod koniec marca. Jej celem jest zwrócenie uwagi na powszechne zjawisko agresji na drodze. Jest to cykl czterech materiałów wideo, dystrybuowanych w dwutygodniowych odstępach czasowych w internecie. Na jednym z nich widzimy mężczyznę w garniturze. W notesie ma zapisany grafik zajęć na cały dzień. Ma spotkać się z klientem, pojechać do hurtowni, odebrać zamówienie, napisać sprawozdanie i odebrać dziecko, prawdopodobnie z przedszkola lub szkoły. Żeby wykonać te czynności na czas, musi się spieszyć. Odjeżdża więc z piskiem opon, na drodze wyprzedza kolejne samochody. Coraz bardziej denerwuje się na zachowanie innych uczestników ruchu drogowego, używa klaksonu, jest mocno zestresowany, ale odhacza kolejne pozycje ze swojego notesu. W końcu na ekranie pojawia się napis: „Za dużo obowiązków? Wyładujesz się!”.

Patronat nad kampanią informacyjną Instytutu Transportu Samochodowego i Skoda Auto Szkoły objęło Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

Jakub Ziębka



Likwidacja szkód komunikacyjnych

Nie jest moim celem, żeby ten artykuł został odebrany jako zachęta do dochodzenia odszkodowania w kwotach przewyższających rozmiar szkody. Ale zawsze warto zadać sobie pytanie: czy na pewno suma pieniędzy zaproponowana przez towarzystwo ubezpieczeniowe jest właściwa?



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

W poprzednim artykule przedstawiłem kilka porad na temat radzenia sobie na miejscu zdarzenia drogowego. Pisałem również o tym, że warto na miejscu dopełnić kilku ważnych formalności, żeby później uniknąć problemów przy likwidacji szkody komunikacyjnej. Tym razem, na bazie moich własnych doświadczeń oraz w odniesieniu do tematów opinii, które sporządzam jako biegły sądowy przy Sądzie Okręgowym w Poznaniu, chciałbym podzielić się najważniejszą wiedzą w zakresie likwidacji szkód komunikacyjnych.

■ OC i AC. Jaka jest różnica?

Na wstępie wyraźnie chciałbym podkreślić różnicę pomiędzy ubezpieczeniami OC i AC.

Ma to oczywisty wpływ na sposób likwidacji szkody. Ubezpieczenie OC jest obowiązkowe. Jego zasady reguluje ustawa z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. 2003 nr 124 poz. 1152). Z kolei ubezpieczenie AC oraz ubezpieczenia pokrewne (np. assistance) są zawierane na podstawie umowy cywilnej pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczonym czy ubezpieczającym.

Mając na uwadze powyższe, warto przed likwidacją każdej szkody z ubezpieczenia typu AC dobrze zapoznać się z warunkami ogólnymi ubezpieczenia, które powinny stanowić załącznik do polisy. Jeżeli zaś przychodzi nam likwidować szkodę z ubezpieczenia OC, wówczas stosujemy ogólnie obowiązujące przepisy kodeksu cywilnego oraz wspomnianej wyżej ustawy.

Jeżeli zostaliśmy poszkodowani w wyniku zdarzenia drogowego, możemy dochodzić odszkodowania z następujących zakresów:

- uszkodzenia mienia
- osobowego (koszty leczenia, transportu medycznego, rehabilitacji itp.)

- innych cywilnych, np. utraty zarobku
- wynajmu pojazdu zastępczego na czas naprawy
- oraz innych, według stanu faktycznego sytuacji.

■ Wysokie składki, niskie odszkodowania

Nie jest tajemnicą, że towarzystwa ubezpieczeniowe kierują się w swojej działalności rachunkiem ekonomicznym. Co za tym idzie? W ich interesie jest przyjmowanie jak najwyższej wartości składek z tytułu zawieranych polis ubezpieczeniowych i wypłacanie możliwie najniższych kwot odszkodowań. Z tego powodu osoby poszkodowane stają się często (w pewnym sensie) ofiarami zaistniałej sytuacji. Dlaczego? Ponieważ odszkodowania są znacząco zaniżone. Jeżeli zachodzi takie podejrzenie, warto skonsultować sprawę z profesjonalistą, który zajmuje się tematyką odszkodowań, i powalczyć o należne kwoty. Oczywiście często sprawa będzie rozstrzygana przez sąd, najczęściej jednak na korzyść powoda (w tym przypadku poszkodowanego).

Teraz chciałbym wskazać, na co warto zwrócić uwagę podczas likwidacji szkody komunikacyjnej, żeby otrzymać należne odszkodowanie. Wyraźnie podkreślam – nie chodzi o wyłudzenie czegokolwiek, ale o otrzymanie kwoty adekwatnej do rozmiaru zaistniałej szkody.

■ Odszkodowania za utracone mienie

Jeśli chodzi o odszkodowania za uszkodzone mienie, najczęstszą praktyką jest znaczące zaniżanie kosztów naprawy pojazdu i wartości pojazdu (co może prowadzić to tzw. szkody całkowitej). Towarzystwa ubezpieczeniowe, wyciągając rozmiar szkody i należne odszkodowanie, korzystają z programów komputerowych i platform eksperckich, przy czym najczęściej wykonują operację tzw. optymalizacji. Polega ona na wprowadzeniu do kalkulacji cen części zamiennych, które najczęściej nie są dostępne na rynku. W skrajnych przypadkach doprowadzają do dziwnej sytuacji. Podają dostawców części, którzy nie istnieją lub istnieją tylko wirtualnie. Znamienne jest, że w zdecydowanej większości przypadków poszkodowanemu należy się odszkodowanie za części oryginalne, pochodzące od producenta uszkodzonego pojazdu. Tylko w wyjątkowej sytuacji, kiedy pojazd wcześniej był naprawiany przy wykorzystaniu części nieoryginalnych, powinny być stosowane tzw. zamienniki.

Odszkodowanie za uszkodzone mienie należy się oczywiście również w sytuacji, kiedy na skutek kolizji lub wypadku doszło do zniszczenia innych ruchomości znajdujących się w pojeździe (np. telefon, przewożony bagaż itp.) Wyraźnie chcę również podkreślić, że firma ubezpieczeniowa nie ma podstawy do tego, żeby żądać dokumentów (faktury, paragony) za naprawę pojazdu. Co na ten temat mówią ogólnie obowiązujące przepisy? Odszkodowanie to suma pieniężna stanowiąca ekwiwalent szkody. Oznacza to tyle, że poszkodowany w świetle prawa nie ma obowiązku naprawiać pojazdu. Pomimo to odszkodowanie musi zostać wypłacone w całości i w kwocie adekwatnej w 100 proc. do rozmiaru uszkodzeń.

■ Odszkodowania osobowe

To ogromne pole do nadużyć dla towarzystw ubezpieczeniowych. Osoba poszkodowana ma prawo podjąć leczenie, rehabilitację i wszelkie inne uzasadnione działania, żeby możliwie szybko i bez skutków ubocznych wrócić do zdrowia. Wszystkie wydane na ten cel środki powinny zostać zrefundowane przez ubezpieczyciela z polisy OC sprawcy. Warto zatem na tę okoliczność gromadzić dokumentację medyczną, rachunki za wizyty lekarskie, leki itp. Nie wolno mylić odszkodowania za koszty leczenia z zadośćuczynieniem, np. za pogorszenie stanu zdrowia – to całkowicie inny temat.

■ Pojazdy zastępcze, utracony zarobek

Odnosząc się do branży nauki jazdy, z całą pewnością można stwierdzić, że na czas naprawy uszkodzonego pojazdu OSK przysługuje pojazd zastępczy, możliwie zbliżony parametrami do uszkodzonego. Jeżeli towarzystwo ubezpieczeniowe odmawia wypłacenia odszkodowania za wynajem pojazdu zastępczego, można wówczas obliczyć utracone zyski (właściciela OSK, instruktorów) i dochodzić stosownej kwoty tytułem odszkodowania. Pamiętajcie również, że ceny wynajmu pojazdów dyktuje rynek, nie firma ubezpieczeniowa.

Niestety, praktyka pokazuje, że osoby dochodzące swoich praw z tytułu ubezpieczeń stanowią zaledwie kilka procent wszystkich tych szkód w Polsce. Zatem firmy, wykorzystując to zjawisko, zyskują i nie wypłacają odszkodowań w kwotach, w jakich powinny.

Nie jest moim celem, żeby ten artykuł został odebrany jako zachęta do dochodzenia odszkodowania w kwotach przewyższających rozmiar szkody. Ale zawsze warto zadać sobie pytanie, czy na pewno suma pieniędzy zaproponowana przez towarzystwo ubezpieczeniowe jest właściwa. W razie potrzeby z pewnością pomocą posłużą wam rzeczoznawcy lub biegli, którzy potrafią obiektywnie wyznaczyć rozmiar szkody i stosowną kwotę pieniężną. ■





Ludzie gadają... o placu

Dyskusja, jaka toczy się w gronie instruktorów na temat zasadności korzystania z placu manewrowego podczas szkolenia i na egzaminie, od niedawna rozgorzała na nowo. Dlaczego? Pojawiła się pogłoska, że ministerstwo zastanawia się nad rezygnacją z egzaminu na placu. Wywołało to burzę w szklance wody.

Co o tym wszystkim sądzę? Zaczniemy od kategorii motocyklowych. Uważam, że manewry na placu są dla przyszłego kierowcy dwóch kółek bardzo ważne. Chodzi przede wszystkim o bezpieczeństwo. Większość, jeśli nie wszyscy instruktorzy uczący przyszłych motocyklistów, nie wyobraża sobie rozpoczęcia jazdy w mieście z osobą, która nigdy na maszynie nie siedziała, a często nawet nie jeździła rowerem. Manewry na placu są po to, żeby kursant pod okiem szkoleniowca nauczył się podstaw. Kreatywny instruktor może tam wymyślić bardzo wiele zadań oraz zaaranżować sytuacje, które pojawiają się w ruchu drogowym. Właśnie w ten sposób z łatwością można przeanalizować poziom wyszkolenia kursanta i jego gotowość do włączenia się w miejski ruch drogowy. W moim przekonaniu manewry egzaminacyjne są tylko niewielką częścią sytuacji, jakie można stworzyć na placu.

Nie wydaje mi się, żeby plac manewrowy dla motocyklistów zniknął z zadań egzaminacyjnych. Jeśli tak się jednak stanie, szkoły zajmujące się szkoleniem motocyklowym nadal będą je wynajmowały, żeby dobrze nauczyć kursanta jeździć.

■ Korekta pozycji

Przejdźmy teraz do placu w kontekście najpopularniejszej kategorii B. Uważam, że nie jest on potrzebny, przynajmniej w takiej formie, jak obecnie. W szkole, którą prowadzę, kursant pierwszy raz pojawia się na placu dopiero na piątych zajęciach, czyli na 9 – 10 godzinie szko-

lenia. W większości przypadków ruszanie oraz w miarę płynna jazda po drodze jest już opanowana. Dlaczego? Bo pierwszych osiem godzin szkolenia kursant spędza poruszając się po mieście. Gdy ma już wyczucie pojazdu, jego gabarytów, jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu nie sprawia mu aż takich problemów. W mojej szkole nie uczymy kursantów jazdy „na tyczki”. Nie korzystamy z innych dziwnych metod i magicznych sposobów. Wyczucie pojazdu, jego gabarytów oraz umiejętność ruszania jest ważna, ale tego można się łatwo nauczyć jeżdżąc po drogach publicznych.

Dlaczego uważam, że kryteria egzaminacyjne powinny być inne, żeby utrzymanie placu manewrowego miało sens? Rozumiem argumenty osób mówiących: „kursant, który nie potrafi płynnie przejechać po łuku, nie powinien wyjechać na miasto”. Wszyscy jednak także zdają sobie sprawę, że jest to najbardziej stresujące zadanie egzaminacyjne. Czasami ludzie nie pamiętają nawet swojego imienia. Może więc dla ułatwienia życia kursantom wprowadzić możliwość zatrzymania się podczas jazdy do tyłu i skorygowania swojej pozycji?

■ Nauka „na sposób”

Przecież każdy kierowca, widząc, że się nie zmieści, tak stara się skorygować tor jazdy, żeby udało mu się wjechać. Może dobrym pomysłem byłoby wprowadzenie takiej możliwości na egzaminie? Jeżeli ktoś nie potrafi skorygować toru jazdy, to faktycznie nie nadaje się na samocho-

dową wycieczkę po mieście. Z moich obserwacji wynika, że w Poznaniu 80 proc. ośrodków szkolenia kierowców uczy kursantów pokonywać łuk „na sposób”. Czym się to kończy? Podczas egzaminu kandydat na kierowcę robi obrót przy drugiej tyłce, zamiast przy pierwszej. Potem nie wie, dlaczego mu się nie udało. Przecież na kursie było inaczej.

Najgorsze jest to, że instruktorom uczącym „na sposób” nawet nie chce się podczas ćwiczenia łuku na placu pokazać kursantowi konsekwencji złego postępowania. Poza tym ludzie uczeni tą metodą nie mają nawyku patrzenia w lusterka, przez szyby pojazdu, nie wyczuwają pojazdu. Dla nich korekta nie byłaby ułatwieniem, bo nie kontrolują toru pojazdu.

Dla tzw. tanich szkół jazdy plac manewrowy jest wybawieniem. Jedzie się tam, ćwiczy łuk, a potem taki ośrodek ma psychiczny i finansowy spokój. Jednak osoba, która nigdy wcześniej nie jeździła, nie ma szans na prawidłowe wykonanie tego manewru, jeżeli nie potrafi ruszać ani skręcać. Z kolei dla WORD-ów plac manewrowy jest niezbędny. Dlaczego? Chodzi oczywiście o pieniądze.

Może nie należy bać się uproszczenia zasad egzaminacyjnych? Może całkowita rezygnacja z placu manewrowego dla kategorii B spowoduje wzrost bezpieczeństwa na drogach, bo godziny tam spędzone zostaną spożytkowane na jazdę po mieście?

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

Mniej niż jeden procent

Do około 150 tys. zmniejszyła się liczba pojazdów bez polisy OC w Polsce – wynika z najnowszych szacunków Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. To przede wszystkim efekt zwiększonych kontroli własnych UFG, prowadzonych z wykorzystaniem ogólnopolskiej bazy polis komunikacyjnych.



System ten wykrywa m.in. przerwy w ubezpieczeniu czy porównuje daty wystawienia polisy OC i pierwszej rejestracji pojazdu.

■ Rekordowe wpływy

– W efekcie 50 proc. pojazdów bez polisy OC zidentyfikowanych zostaje już bez kontroli drogowych, tylko wyłącznie na podstawie działań Funduszu, po weryfikacji danych w ogólnopolskiej bazie polis komunikacyjnych – mówi Hubert Stoklas, wiceprezes UFG.

W ten sposób liczba spraw o brak OC, zarejestrowanych tylko na podstawie kontroli własnych Funduszu, wzrosła w ostatnich latach prawie trzykrotnie. W 2015 roku było ich już 36 tys. A są jeszcze przecież informacje od policji. W minionym roku UFG zarejestrował ponad 85 tys. spraw o brak OC, czyli o 14 proc. więcej niż rok wcześniej. Kary nałożone zostały w blisko 80 proc. przypadków. W rezultacie właściciele nieubezpieczonych pojazdów wpłacili w ubiegłym roku na konto UFG rekordową sumę 55 mln zł (o jedną czwartą więcej niż rok wcześniej).

■ Problemy z płatnościami

– Wobec rosnącej skuteczności w ustalaniu pojazdów bez OC naprawdę warto kupić polisę, zamiast ryzykować około dziesięciokrotnie wyższą niż składka za OC karę za jej brak, a po wypadku spowodowanym nieubezpieczonym autem – zwrot wszystkich wypłaconych świadczeń, sięgających niejednokrotnie setek tysięcy złotych – radzi Hubert Stoklas.

Z analiz UFG wynika, iż najczęstszą przyczyną braku OC (40 proc. przypadków) jest nieopłacenie którejś z rat składki za tę polisę i w efekcie wygaśnięcie umowy ubezpieczenia. W 33 proc. wykrytych przypadków braku OC powodem jest wygaśnięcie ubezpieczenia zbywcy pojazdu. Polisa poprzedniego właściciela auta ważna jest bowiem tylko do końca okresu, na jaki została zawarta, i nie przedłuża się automatycznie na kolejnych dwanaście miesięcy. Inne powody to: wykupienie OC już po dacie pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce (13 proc.) czy przekonanie, że dla niesprawnego technicznie i nieużytkowanego pojazdu nie jest potrzebne ubezpieczenie (11 proc.).

Jakub Ziębka

Nasze nowe szacunki dotyczące nieubezpieczonych opieramy na analizie trendów obserwowanych przez Fundusz od 25 lat, w tym m.in. spadku samej liczby wypadków przez nich powodowanych mimo wzrostu liczby pojazdów jeżdżących po polskich drogach – mówi Elżbieta Wanat-Poleć, prezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. – Analizy te wskazują, że odsetek pojazdów bez OC w ogólnej liczbie ubezpieczonych pojazdów spadł o trzy punkty procentowe do 0,7 proc., czyli do ok. 150 tys. pojazdów.

■ Trudności z liczeniem

Precyzyjne ustalenie liczby nieubezpieczonych jest jednak trudne, a sam wynik przybliżony i zależy od metody oraz danych przyjętych do szacunku. W przypadku tych ostatnich problemem jest np. aktualna jakość danych w bazie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK). Zawiera ona bowiem zarówno rekordy o pojazdach faktycznie użytkowanych, jak i nieaktywnych, czyli takich, które przez co najmniej ostat-

nich osiem lat nie przechodziły badania technicznego. Z kolei przyjmując do wyliczeń wyłącznie wyniki kontroli drogowych policji można szacować, że liczba nieubezpieczonych rzeczywiście poruszających się po polskich drogach waha się między 80 a 85 tys. pojazdów.

■ Baza danych rośnie

Istnieje jednak jeszcze ogólnopolska baza polis OC i AC, dzięki której Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny poprawia skuteczność wykrywania pojazdów bez OC. Budowana jest od 2004 roku, a dane do niej udostępniane są przez firmy ubezpieczeniowe. Ich liczba systematycznie rośnie. Podczas gdy w 2005 roku baza UFG dysponowała 28 mln informacji o polisach, to w 2015 roku liczba rekordów wzrosła już do ponad 300 mln. Przy czym napełnienie bazy danymi o sprzedanych polisach OC sięga 100 procent. Dla poprawy wykrywalności nieubezpieczonych ponad cztery lata temu Fundusz wdrożył zautomatyzowany system identyfikowania pojazdów bez OC na podstawie analizy rekordów w bazie UFG.

Przegląd legislacyjny

W poprzednich numerach „Szkoly Jazdy” obszernie analizowaliśmy wydane niedawno nowe akty wykonawcze do ustawy o kierujących pojazdami. Po pierwszych miesiącach ich obowiązywania wyraźnie widać obszary wymagające dopracowania.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Jednym z kłopotliwych zagadnień związanych ze stosowaniem nowego rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców jest oczywiście kwestia zajęć z pierwszej pomocy. To obszar, gdzie można mieć wątpliwości co do pełnej zgodności rozporządzenia z ustawą, na podstawie której go wydano. W świetle art. 23 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym jest prowadzone zgodnie z programem szkolenia i niezależnie od kategorii obejmuje:

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń w zakresie:
 - a) podstaw kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym
 - b) obowiązków i praw kierującego pojazdem
- 2) część praktyczną w zakresie kierowania pojazdem, zwaną dalej „nauką jazdy”, przeprowadzaną:
 - a) na placu manewrowym,
 - b) w ruchu miejskim oraz
 - c) w ruchu poza obszarem zabudowanym
- 3) naukę udzielania pierwszej pomocy, przeprowadzaną w formie wykładów i zajęć praktycznych
- 4) kontrolne sprawdzenie poziomu osiągniętej wiedzy i umiejętności, zwane dalej „egzaminem wewnętrznym”.

Ponadto, zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy, egzamin wewnętrzny jest przeprowadzany po ukończeniu części teoretycznej i części praktycznej szkolenia oraz nauki udzielania pierwszej pomocy. W art. 26 ust. 5 pkt. 3 określono natomiast, że naukę udzielania pierwszej pomocy, przeprowadzaną w formie wykładów i zajęć praktycznych, prowadzi ratownik medyczny.

Z kolei nowe rozporządzenie w sprawie szkolenia w § 9 stanowi, że liczba godzin dla zajęć w zakresie części teoretycznej szkolenia nie może być mniejsza niż:

- a) 26 godzin w zakresie prawa jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B, T lub pozwolenia
- b) 4 godziny zajęć teoretycznych i ćwiczeń w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych – dotyczy prawa jazdy kategorii A1, A2, A, B1, B, T i pozwolenia
- c) 20 godzin w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C, D1, D

W ustawie uregulowano więc pierwszą pomoc jako wspólną dla wszystkich kategorii i odrębną od teorii i praktyki część szkolenia, prowadzoną przez ratownika medycznego.

- d) 5 godzin w zakresie prawa jazdy kategorii AM.

W ustawie uregulowano więc pierwszą pomoc jako wspólną dla wszystkich kategorii i odrębną od teorii i praktyki część szkolenia, prowadzoną przez ratownika medycznego. Natomiast w rozporządzeniu pierwszą pomoc uznano za część szkolenia teoretycznego i określono minimalny czas zajęć w tym zakresie tylko dla kategorii A1, A2, A, B1, B, T. Z kolei w programie szkolenia, stanowiącym załącznik do rozporządzenia, temat „Udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej” przewidziano dla kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D, T i pozwolenia.

Łączne odczytywanie tych regulacji, przy uwzględnieniu przydatności ustawy nad rozporządzeniem, nakazywałoby uznać, że pierwszą pomoc z ratownikiem należy realizować dla wszystkich kategorii, przy czym tylko dla kategorii A1, A2, A, B1, B, T i pozwolenia konieczne byłoby prowadzenie zajęć w tym zakresie trwających cztery godziny lub dłużej. Jednak pragmatyzm i znajomość dotych-

czasowej praktyki stosowania prawa w zakresie działalności ośrodków szkolenia kierowców nakazywałoby jednak ograniczyć się do stosowania wyłącznie rozporządzenia. Będzie to korzystniejsze z punktu widzenia ośrodka, a trudno byłoby uczynić przedsiębiorcy zarzut ze stosowania wprost obowiązującego aktu wykonawczego.

■ Zajęcia teoretycznie obowiązkowe

Kolejnym źródłem wątpliwości jest kwestia szkolenia teoretycznego dla grupy kategorii +E. Przywołany już przepis art. 23 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami nie rozróżnia kategorii w zakresie obligatoryjności lub fakultatywności poszczególnych części szkolenia. Nowe rozporządzenie w § 9 nie określa jednak minimalnej liczby godzin szkolenia teoretycznego dla tych kategorii. Czy można zatem, zgodnie z intencją wyrażoną w uzasadnieniu do projektu tego rozporządzenia, uznać szkolenie teoretyczne (w tym również pierwszą pomoc) za nieobowiązkowe w przypadku kategorii +E? Przy obecnym brzmieniu art. 23 ust. 2 ustawy nie wydaje się to niestety takie oczywiste. Odczytując łącznie przepisy ustawy i rozporządzenia, interpretując je w sposób wykluczający sprzeczność, należałoby uznać za konieczne w przypadku kategorii +E zrealizowanie wszystkich części szkolenia przewidzianych w art. 23 ust. 2 ustawy, jednak bez konieczności wyrobienia określonego minimum godzin teorii. Z drugiej strony, za po-

W rozporządzeniu pierwszą pomoc uznano za część szkolenia teoretycznego i określono minimalny czas zajęć w tym zakresie tylko dla kategorii A1, A2, A, B1, B, T.

minięciem teorii przemawia jednak fakt, że łącznie do rozporządzenia program szkolenia nie obejmuje zajęć teoretycznych dla kategorii +E, a ustawa nakazuje prowadzić szkolenie zgodnie z programem.

■ Zaświadczenie po staremu... czyli jak?

Jak już wcześniej wskazywałem, w nowym rozporządzeniu wciąż nie rozstrzygnięto jednoznacznie kwestii formy zaświadczenia o ukończeniu kursu. Ustawa stanowi, że cała dokumentacja kursu może być prowadzona w formie elektronicznej, z wyjątkiem zaświadczenia o ukończeniu kursu. Nowe rozporządzenie wciąż stanowi, że w celu wydania zaświadczenia kierownik OSK aktualizuje profil kandydata na kierowcę. Taka konfiguracja przepisów sprawia, że w różnych miejscach w Polsce dokonuje się odmiennej ich wykładni w celu wyeliminowania sprzeczności między ustawą i rozporządzeniem. Niektóre starostwa wymagają wystawiania papierowych zaświadczeń, mimo iż nie ma nawet ich wzoru, a inne akceptują same operacje na PKK. Wydaje się, że dałoby się uniknąć wielu sporów, gdyby w rozporządzeniu wyraźnie stwierdzono, że po zaktualizowaniu profilu nie jest wymagane wystawianie papierowego dokumentu potwierdzającego ten fakt.

■ Równoległe prowadzenie kursów

Innym obszarem dostarczającym ośrodkom i wydziałom komunikacji łamigłówek jest § 9 ust. 2 rozporządzenia, dotyczący jednoczesnego albo równoległego prowadzenia kursów dla różnych kategorii.

Należy zauważyć że prawodawca posługuje się dwoma sformułowaniami – „jednocześnie” i „równoległe”. Zatem należy uznać, że przez

Zgodnie z zamysłem wyrażonym w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia, aktualnie możliwe ma być równoległe szkolenie na B i C lub D, ale nie przysługują z tego tytułu możliwości skracania któregoś z tych kursów.

każde z nich rozumie coś innego. Kursy prowadzone jednocześnie to rozpoczęte w tym samym czasie. Natomiast żeby uznać je za równoległe, wystarczające wydaje się przynajmniej częściowe ząbienie czasowe tych kursów. Wyraźnego zaznaczenia wymaga fakt, że kursy wciąż formalnie prowadzone są osobno. Nie ma w przepisach podstaw do prowadzenia części wspólnych albo łączenia kursów. Osobne pozostają też profile kandydata na kierowcę dla poszczególnych kategorii. Zmniejszenie liczby godzin nie wymaga żadnych dodatkowych formalności.

§ 9 ust. 2 rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców:

W przypadku, gdy osoba rozpoczyna szkolenie:

1) jednocześnie w zakresie więcej niż jednej kategorii prawa jazdy, to określona dla każdej kategorii, o której mowa w:

- a) ust. 1 pkt 1 lit. a, liczba godzin zajęć w zakresie części teoretycznej szkolenia ulega zmniejszeniu o 10
- b) ust. 1 pkt 1 lit. c, liczba godzin zajęć w zakresie części teoretycznej szkolenia ulega zmniejszeniu o 5

2) w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C, D1 lub D, to określona w ust. 1 pkt 2 liczba godzin zajęć w zakresie części praktycznej szkolenia ulega:

- a) zmniejszeniu o 10 – w zakresie prawa jazdy kategorii C1 lub C, jeżeli osoba posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii D1 lub D albo zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy odpowiednio kategorii D1 lub D albo równoległe uczestniczy w szkoleniu w zakresie prawa jazdy kategorii D1 lub D
- b) zmniejszeniu o 10 – w zakresie prawa jazdy kategorii C1 lub C, jeżeli osoba równoległe uczestniczy odpowiednio w szkoleniu w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E lub C+E
- c) zmniejszeniu o 20 – w zakresie prawa jazdy kategorii D, jeżeli osoba posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii C1 lub C albo zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy odpowiednio kategorii C1 lub C albo równoległe uczestniczy w szkoleniu w zakresie prawa jazdy kategorii C1 lub C
- d) zmniejszeniu o 20 – w zakresie prawa jazdy kategorii D1 lub D, jeżeli osoba równoległe uczestniczy odpowiednio w szkoleniu w zakresie prawa jazdy kategorii D1+E lub D+E

3) w zakresie prawa jazdy kategorii A2, A lub B, to określona w ust. 1 pkt 2 liczba godzin zajęć w zakresie części praktycznej szkolenia ulega zmniejszeniu o 10, jeżeli osoba posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii A1, A2 lub B1.

Jeśli prowadzimy jednocześnie którekolwiek spośród kategorii A1, A2, A, B1, B, T, to dla każdej z nich mamy skrócenie teorii o dziesięć godzin. Jeśli natomiast prowadzimy jednocześnie którekolwiek spośród kategorii C1, C, D1, D, T, to dla każdej z nich mamy skrócenie teorii o pięć godzin.

Uprawnienia do skracania kursu w § 9 ust. 2 pkt. 2 i 3 dotyczą już praktyki i to dla konkretnej kategorii wskazanej po słowach „w zakresie prawa jazdy kategorii ...”.

Zgodnie z zamysłem wyrażonym w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia, aktualnie możliwe ma być równoległe szkolenie na B i C lub D, ale nie przysługują z tego tytułu możliwości skracania któregoś z tych kursów. Ta kwe-

stia jest też najbardziej enigmatyczna, bowiem z w świetle art. 11 ust. 4 warunkiem wydania prawa jazdy C lub D wciąż jest posiadanie przynajmniej pozytywnego wyniku egzaminu państwowego na kategorię B, a z nowego rozporządzenia zniknął jedynie zawarty w dawnym § 6 ust. 2 obowiązek weryfikowania tego warunku przez OSK przed przyjęciem na kurs. Przeszkody, w zależności od interpretacji przepisów mogą pojawić się jednak wcześniej, bo już na etapie wniosku o wydanie prawa jazdy.

Pozostaje mieć nadzieję, że pierwsza nowelizacja rozporządzenia wyeliminuje te problemy. Być może resort wcześniej rozwieje niektóre wątpliwości, wskazując swoją wykładnię przepisów budzących obecnie spory.

Sygnaty, koncepcje, plany

Trzeba zauważyć pierwsze ważne sygnały docierające z samego Olimpu, czyli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Dotyczą m.in. możliwości wykorzystania części placów będących własnością OSK do przeprowadzania egzaminów na kategorie A1, A2 i A. Równocześnie resort chce prowadzić prace zmierzające do dużych zmian w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.



■ Wojciech Szemetyła

Warszawskie spotkania poświęcone aktualnym problemom w szkoleniu i egzaminowaniu, organizowane przez stołeczny WORD i SOSK dla całego środowiska szkoleniowców, mają już wieloletnią tradycję i renomę. Niedawno odbyło się kolejne. Tym razem celem było omówienie ostatnich opublikowanych rozporządzeń o egzaminowaniu i szkoleniu, będących uzupełnieniem od ustawy o kierujących pojazdami, która obowiązuje od stycznia 2013 roku. Chodziło o to, żeby poznać opinie i pierwsze reakcje szkoleniowców. Miało to pozwolić na sformułowanie wstępnych wniosków, wynikających z przedstawionych zmian.

Łatwo więc zrozumieć, że marcowe spotkanie wzbudziło zainteresowanie wielu instruktorów i działaczy nie tylko z Warszawy, lecz również z innych rejonów Polski. Rangę spotkania, swobodną, bezpośrednią wymianę poglądów i – co chyba bardzo ważne – możliwość zaprezentowania stanowiska resortu zapewnić miała obecność dyrektora Departamentu Transportu Drogowego z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Bogdana Oleksiaka. Niestety, z otrzymanego listu mogliśmy się dowiedzieć, że inne ważne sprawy i obowiązki uniemożliwiają mu przybycie. Miejmy nadzieję, że poznamy stanowisko resortu przy innej okazji.

■ Druki, książki, kilka poprawek

Początek spotkania polegał na omówieniu dwóch nowych rozporządzeń dotyczących egzaminowania i szkolenia. Okazało się, że był to najważniejszy punkt programu. Dlaczego tak sądzić? Dzisiaj, kiedy dla większości czytelników stało się jasne, z jakiej wagi zmianami w szkoleniu mamy do czynienia, poważna rozmowa i wymiana zdań na temat druku karty prowadzonych zajęć (na której brakuje miejsca na podpis instruktora prowadzącego), ważności starych, ale jeszcze niedokończonych książek ewidencyjnych, perypetii

z pobieraniem i uwalnianiem numeru ewidencyjnego jest powrotem do odległej przeszłości. Jak zauważyli na różnych portalach internauci, jest to rzeczywistość żywcem wyjęta z kultowych dzisiaj filmów Barei.

W sumie to chyba nie powinienem pisać o tego typu sprawach, żeby nie zabierać nikomu cennego czasu, ale... Chcę podzielić się z czytelnikami kilkoma uwagami dotyczącymi wniosków, jakie wynikają z zaistniałej sytuacji. Jest chyba jasne i oczywiste, że wypracowane z tak wielkim trudem dokumenty, mające stanowić zakończenie przygotowanej z wielkim zaangażowaniem poprzez poprzednią ekipę reformy systemu szkolenia i egzaminowania, musiały zostać opublikowane i wprowadzone w życie. Wiemy, dlaczego! Po prostu dlatego, że nie ma dzisiaj lepszych, a ustawa określiła dokładnie terminy, w jakich poprzednio obowiązujące akty prawne traciły ważność. Poza tym wprowadzenie do zasad egzaminowania i szkolenia kilku naprawdę mało istotnych z punktu widzenia BRD poprawek nie spowoduje wielkich zmian i utrudnień. Wręcz przeciwnie. Może to trochę ułatwić i uprościć egzaminowanie oraz umożliwić dalszą naprawdę ciężką egzystencję ośrodkom szkolenia kierowców.

■ Ważne pytania bez odpowiedzi

Uważam, że doczekaliśmy się zakończenia etapu związanego z wprowadzaniem w życie znanej i powszechnie krytykowanej ustawy o kierujących pojazdami. Aktu prawnego, nad którym prace trwały ponad dziesięć lat. Ustawy dzisiaj w wielu punktach anachronicznej i niesprzyjającej poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, powodującej powszechne niezadowolenie większości użytkowników naszych szos. Prawa, które uniemożliwiają szkolenie i doszkalanie w ośrodkach szkolenia kierowców dużej części chętnych!

Raport Najwyższej Izby Kontroli nie pozostawia złudzeń. Zakończenie procesu legislacyjnego powinno stać się początkiem pracy nad nowoczesnym i spełniającym europejskie aspiracje prawem. Czy środowisko szkoleniowe i jego reprezentanci mają przygotowane propozycje zmian, które mogą przedstawić rządowi i posłom? Czy są gotowi, żeby praktycznie od nowa, wobec zmieniającej się dynamicznie sytuacji na polskich drogach, przedstawić ministerstwu pakiet całości-

wych propozycji? Jak dotąd nie udało mi się trafić na tego typu dokument. Odbyły się zjazdy, trwają robocze spotkania. To wszystko, co można dzisiaj na ten temat powiedzieć. Informacja o pomyślach, sporach, zawartych porozumieniach, czasami koniecznych kompromisach jest nikła i enigmatyczna. Mogę więc powiedzieć, że praktycznie nie istnieje w przestrzeni publicznej.

■ Co należy oceniać?

Znacznie więcej dzieje się wokół problemów i spraw związanych z egzaminowaniem oraz organizacją pracy WORD-ów. Publiczną dyskusję, w której biorą udział znaczący przedstawiciele środowiska egzaminatorów, rozpoczął już w dniu ogłoszenia raportu NIK, podczas konferencji zorganizowanej przez ITS, Tomasz Matuszewski. W swoim wystąpieniu nawiązał do krytycznych ocen zawartych w raporcie dotyczącym egzaminowania i jego roli w budowie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Podkreślił, że należy zweryfikować rolę egzaminatora, system oraz kryteria oceniania kursanta w trakcie egzaminu. Po raz pierwszy otwarcie sformułował ideę rozwiązania problemu dotyczącego głębokiej, nie tylko formalnej zmiany podstaw prawnych i statutu działania nurtującej egzaminatorów zatrudnionych w WORD-ach. Od dawna znamy, choćby z artykułów publikowanych w „Szkoła Jazdy”, wystąpienia wielu szanowanych dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, którzy mają podobne zdanie. Uważają, że sprowadzenie egzaminatora do roli urzędnika wypełniającego bardzo skomplikowany formularz jest zaprzeczeniem istoty jego pracy i ograniczaniem kompetencji. Taki przebieg egzaminowania może podważać zaufanie do jego bezstronności i umiejętności w podejmowaniu decyzji w oparciu o własne doświadczenie, wykształcenie i znajomość obowiązujących standardów. W ocenie chyba wszystkich zabierających głos w tej sprawie do rzeczy, które należy obiektywnie ocenić należą:

- sposób wykonywania manewrów na drodze
- zachowanie wobec innych uczestników ruchu drogowego
- umiejętność oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze
- skuteczność reagowania w przypadku powstania zagrożenia

- sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem.

■ Wróćmy do korzeni!

Przecież od dawna znamy to wszyscy prawie na pamięć! Dlaczego więc trzeba o tych podstawach szkolenia i egzaminowania przypominać? Znamy też odpowiedź na tak postawione pytanie. To właśnie w ciągu ostatnich dwudziestu lat kolejne ekipy, reformując i tworząc nowe akty prawne doprowadziły do obecnej sytuacji, w której całkowicie zbiurokratyzowany system przestał efektywnie działać. Poziom bezpieczeństwa na polskich drogach osiągnął dno.

Trzeba wrócić do korzeni! Trzeba jak najprędzej stworzyć dokument, uwolniony od nadmiernej szczegółowości i biurokracji. Przekazać go ministrowi, żeby został niezwłocznie skierowany do Sejmu. Jak dotąd to właśnie chęć doprecyzowania i uszczegółowienia prawa stanowiło największe zagrożenie dla jego jakości. Aż tyle czy tylko tyle? Czy możemy sobie wyobrazić w ten sposób skonstruowaną instrukcję egzaminowania? Czy nasza administracja może sobie to wyobrazić? Czy taka forma oceny byłaby do zaakceptowania przez ogół egzaminatorów? Czy oparty na tak zliberalizowanych podstawach dokument mógłby być zaakceptowany również przez zdających? Najtrafniej podsumował tocząca się dyskusję w swoim ostatnio opublikowanym wystąpieniu Grzegorz Matuszewski, egzaminator nadzorujący WORD-u w we Włocławku. Zacytujmy: „Myślę, że szkoda czasu na eksperymentowanie w dziedzinie tworzenia nowego prawa szkoleniowo-egzaminacyjnego. Dziś należy wykorzystać wiedzę, doświadczenie oraz zaangażowanie najlepszych specjalistów, rozpocząć jak najszybciej pracę, która pozwoli dostosować prawo do realiów życiowych, co w moim przekonaniu może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

■ Sygnały z Olimpu

Trudno nie zgodzić się z taką opinią, opartą na całym dorobku i karierze zawodowej autora. Jestem pewien, że podobne zdanie jest reprezentatywne dla dużej części egzaminatorów i dyrektorów WORD-ów. Ciekawy i być może znaczący sygnał dobrej, szybkiej i oczekiwanej przez dyskryminowanych poprzez rozporządzenie grupy mającej problemy z pisaniem i czytaniem nadszedł z zielonogórskiego ośrodka, kierowanego przez Rafała Gajewskiego. Piszę o tym, ponieważ od dobrej woli i interpretacji przepisów na korzyść obywatela zależało przeprowadzenie egzaminu teoretycznego z wykorzystaniem egzaminatora-lektora. Zauważmy, że populacja osób cierpiących na dysleksję to nawet do 15 proc. uczniów polskich szkół. Upowszechniając taką pozytywną postawę możemy umożliwić osobom, które nie potrafią czytać w języku polskim (np. imigrantom) uzyskiwanie prawa jazdy. Wielkie brawa i uzna-

nie za nieszablone działanie, zbliżające nas do standardów UE.

Co prawda jedna jaskółka nie czyni wiosny, ale trzeba zauważyć również pierwsze ważne sygnały docierające z samego Olimpu, czyli Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Oczywiście są to tylko zapowiedzi dotyczące np. możliwości wykorzystania części placów będących własnością OSK do przeprowadzania egzaminów na kategorie A1, A2 i A. Ciekawy i bardzo interesujący pomysł, do niedawna nie do pomyślenia i zrealizowania ze znanych powszechnie powodów. Równocześnie resort chce prowadzić prace zmierzające do dużych zmian w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego. Czy minister ma na myśli podporządkowanie egzaminatorów, a właściwie ich plac wojewodzie? A może, jak sądzą niektórzy koledzy, czeka nas bardziej zasadnicza zmiana, oznaczająca powrót do odległej, ale jak wiadać nie dla wszystkich przeszłości, przekazująca WORD-y wojewodom? Sądzę, że przekonamy się o tym już niebawem.

■ Dobre czy złe koncepcje?

Uważam, że sprawa wcale nie jest tak oczywista, jak sądzi dzisiaj część poważnych działaczy. Trudno mi bowiem wyobrazić sobie system, w którym dyrektor czy właściciel nie ma bezpośredniego wpływu na jakość pracy podległych mu pracowników. Mielibyśmy do czynienia z dziwną sytuacją. Czy wyobrażamy sobie np. dyrektora prywatnego szpitala, organizującego pracę niepodlegających mu placowo lekarzy? Jak korzyści mieliby zdający egzamin na prawo jazdy z takiej raczej nikomu nieznannej konfiguracji? W ustawie kompetencyjnej egzaminowanie kierowców przypisano samorządom. Proponowane zmiany musiałyby więc dotyczyć także zmian ustrojowych państwa.

Wpisujący się w logikę minimalizowania na korzyść zwiększenia liczby godzin praktycznej nauki jazdy pomysł likwidacji praktycznej części egzaminu (jazdy pasem ruchu do przodu i do tyłu oraz po łuku) zyska z kolei akceptację całego naszego środowiska. Nie bez znaczenia jest fakt, że krok ten powinien przynieść korzyści ekonomiczne właścicielom OSK, szczególnie w aglomeracjach. Chodzi o oszczędności związane ze zmniejszeniem w przyszłości powierzchni placu manewrowego. Ten aspekt prowadzenia działalności gospodarczej jest już coraz częściej dostrzegany, również poprzez dyrektorów WORD-ów. Spadające dochody związane z emigracją i niżem demograficznym zmuszają wszystkich do szukania oszczędności i poprawy ekonomicznych wyników prowadzonej działalności. Czy fakt ten będzie miał wpływ na decyzje podejmowane na najwyższych szczeblach władzy? Przekonamy się już niedługo. Pomijając misję, jaką mamy do spełnienia, przypomnę słowa jednego z największych prezydentów USA, Ronalda Reagana: Po pierwsze gospodarka! ■

BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



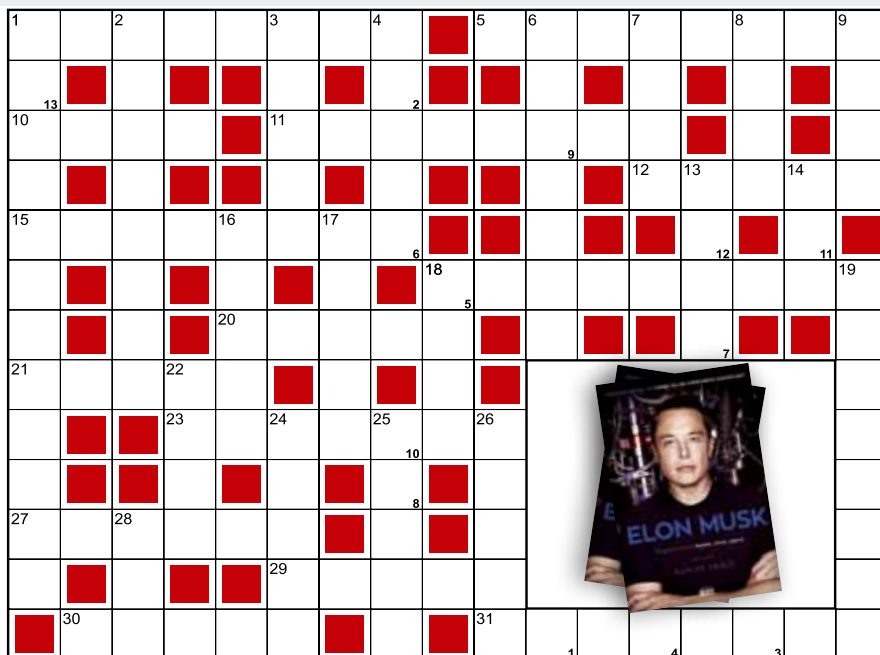
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „egzamin wewnętrzny”. Nagrody wysłamy pocztą.

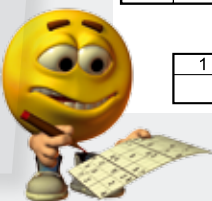
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Elon Musk”.

POZIOMO:

1) ... biegów. 5) wśród jednoślądów. 10) materiał opatrunkowy. 11) zasiada za kółkiem. 12) model Fiata 15) niezbędne wyposażenie samochodu. 18) najstarszy człowiek wymieniony w Starym Testamencie. 20) dawne naczynie do prania. 21) angielskie w kuchni. 23) ruchliwa, przelotowa ulica. 27) kąpielisko na Mierzei Helskiej. 29) czeskie auto. 30) ... próbna. 31) maszyna do robót ziemnych.

PIONOWO:

1) ... świetlna. 2) rozwidlenie dróg, rozdroże. 3) ... jazdy w prawo przed znakiem. 4) droga wysadzana po obu stronach drzewami. 6) kojarzy się z kagankiem. 7) intensywne żywienie zwierząt. 8) typ zamka do drzwi. 9) ... holownicza. 13) groźny car. 14) zbudował arkę. 16) drewniane wiadro. 17) Maksymilian, święty Kościół katolickiego. 18) państwo w Afryce, ze stolicą w Bamako. 19) marka radzieckiego samochodu osobowego. 22) wypływa z wulkanu. 24) linia komunikacyjna. 25) łagodzi wstrząsy w czasie jazdy. 26) gładka tkanina. 28) ... kulszowa.



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 Szemetyła, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

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
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: Jakub Ziębka, WORD Zielona Góra, komenda miejska PSP w Warszawie, WORD Lublin, WORD Toruń, Tor Łódź, Łukasz Szewczyk, PAP/Słach Leszczyński, Albin Sieszkowski, YouTube, NewsPress

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na www.szkoła-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

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.

