

nr 6/2016 (126)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

TRZY BIAŁE PLAMY

OKOŁO 250 KM – TAKA ODLEGŁOŚĆ DZIELI MIESZKAŃCÓW SUWAŁEK OD NAJBLIŻSZEGO OŚRODKA DOSKONALENIA TECHNIKI JAZDY. NIEMIELE BLIŻEJ MAJĄ DO TAKIEGO OBIEKTU ŚWINOUJŚCIANIE (240 KM) I SZCZECINIANIE (220 KM). BĘDZIE TO MIAŁO ZNACZENIE JUŻ W PRZYSZŁYM ROKU, KIEDY WEJDA W ŻYCIĘ PRZEPISY NAKAZUJĄCE MŁODYM KIEROWCOM ODBYĆ GODZINNEGO SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO W ODTJ-OCIE. JEŚLI NIC SIĘ NIE ZMIENI, KURS STANIE SIĘ DLA NICH NIEMAŁYM KŁOPOTEM.

str. 10

WSZYSTKO IDZIE ZGODNIE Z PLANEM

Z MINISTERSTWA CYFRYZACJI PŁYNĄ JEDNOZNACZNE SYGNAŁY, ŻE NIE MA OBAW O KOLEJNE PRZESUNIĘCIE TERMINU URUCHOMIENIA NOWEJ WERSJI CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW I KIEROWCÓW – NA CHWILĘ OBECNĄ PRACĘ W RAMACH PROJEKTU CEPIK2.0 POSTĘPUJĄ ZGODNIE Z HARMONOGRAMEM. TO OZNACZA, ŻE PLANOWANE URUCHOMIENIE SYSTEMU NASTĄPI W STYCZNIU 2017 R. – MÓWI RZECZNIK RESORTU KAROL MANYS.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Innowacyjny / **Multimedialny** **Podręcznik Kursanta SPS**

Dla współczesnego kursanta - idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy - wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



01

Znajdź grafiki oznaczone
ikonkami



02

Dotknij, gdy pojawi się ikona
i odtwórz dodatkowe treści
na urządzeniu mobilnym.

Rodzaje multimediów

?

Pytanie



Animacja



Video

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.



Zaczynamy odliczanie



Krzysztof Giżycki

Ależ ten czas nieubłaganie płynie! Nawet nie obejrzelśmy się, a już mamy czerwiec! Zostało więc tylko siedem miesięcy do kolejnego planowanego uruchomienia Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w wersji 2.0. Dla branży związanej ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców jest to o tyle ważne, że od startu systemu zależy wejście w życie przepisów związanych ze świeżo upieczonymi kierującymi.

Na razie wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że kolejnego przesunięcia terminu nie będzie. Resort cyfryzacji i PWPW uspokajają tych, którzy nie do końca wierzą w powodzenie misji. Dodatkowo dowiedzieliśmy się, że z jednego z rozporządzeń dotyczących CEPIK-u usunie to ważny zapis. Czym to skutkuje? Okazuje się, że jednak nie będzie można sprawdzić liczby ko-

lizji czy innych wykroczeń popełnionych przez byłych kursantów danego instruktora.

Szkoły jazdy planowanym uruchomieniem CEPIK-u na pewno nie będą się martwić. Zakładam powtórkę z ubiegłego roku. Wtedy, w obawie przed bardziej restrykcyjnymi przepisami, kandydaci na kierowców szturmowali ośrodki, żeby zdobyć prawo jazdy na starych zasadach.

Martwić może to, że nie we wszystkich regionach są ośrodki doskonalenia techniki jazdy, w których młodzi kierowcy będą musieli przejść obowiązkowe szkolenie między czwartym a ósmym miesiącem od uzyskania prawa jazdy. Szczególnie dotkliwie mogą odczuć to mieszkańcy północno-zachodniej części województwa zachodniopomorskiego. Myślę choćby o świnoujścianach czy szczeciniaczach. Oni, o ile nic się w tej kwestii nie zmieni, by wziąć udział w takich zajęciach, będą musieli pokonać ponad 200 km w jedną stronę!

Dokładną mapę miejsc, w których będzie można odbyć praktyczne szkolenie już po uzyskaniu prawa jazdy, znajdziecie oczywiście w naszym miesięczniku. Zachęcam także do przeczytania pozostałych tekstów. Ufam, że się nie zawiedziecie!

Redaktor naczelny

W numerze

Trzy białe plamy	4	Agresja. Jak z nią walczyć?	25
Ponad pół miliona bez prawa jazdy?	6	Motocyklista indywidualista	26
Elki niemile widziane	8	Dane osobowe, zgody i umowy powierzenia	28
Będzie taniej?	9	Tania i dobra	30
Wszystko idzie zgodnie z planem	10	Maluchem przez Afrykę	31
Samochody egzaminacyjno-ratownicze? Tylko w Katowicach	11	Bezpiecznie, nie tanio!	32
Komentowanie nie jest zabronione	12	Parkowanie ze smartfonem	33
Spór o filię	13	Zgaś wyświetlacz, włącz myślenie	34
(R)ewolucja	14	Dron w służbie policji	35
Więźniowie apelują: Uczcie się na naszych błędach!	16	Spokojni, ale do czasu...	36
Jak ściągnąć kursantów z internetu na jazdy do OSK?	17	Szkoda komunikacyjna. Jak dochodzić swoich praw?	38
Krótsza kara za szybką jazdę?	18	Seniorze, poznaj swoje możliwości!	39
Jak poprawić bezpieczeństwo pieszego?	20	Zatrważająca niewiedza	40
Polska motoryzacja stoi	22	Inspekcja na stacjach	41
Drogi bez ograniczeń	24	Przegląd legislacyjny	42
		Żelazne tematy	44

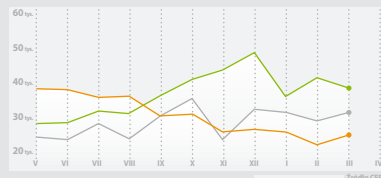
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

NARZEC 2016 **38 977**

NARZEC 2015 **32 087**

NARZEC 2014 **25 322**



Radni przychylni nowym miejscom egzaminacyjnym

Radni Sejmiku Województwa Lubuskiego przyjęli w maju uchwałę, zgodnie z którą egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w każdym mieście.

Taka możliwość zaistniała dzięki nowemu rozporządzeniu w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. W akcie prawny wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobrane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania. Skrócono też minimalny czas trwania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym do 10 minut. Zdaniem resortu, takie rozwiązanie powinno pozwolić na znacznie łatwiejszy dostęp do uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM i zlikwidowanie patologii, polegającej na kierowaniu motorowarami bez wymaganych uprawnień.

Uchwała była wspólną inicjatywą dwóch lubuskich wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego: zielonogórskiego i gorzowskiego. Dzięki temu egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w kilkudziesięciu miastach.

– To udogodnienie. Oszczędność czasu i pieniędzy. Nie trzeba jechać do siedziby WORD – wyjaśnia Rafał Gajewski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. – Zabiegamy o to, by koszty uzyskania kategorii AM zamknęły się w 600 złotych. Tyle nastolatek może zarobić przy zbieraniu truszkawek. Jeśli prawko kosztuje go półtora tysiąca złotych, jest to bariera.

Gajewski wylicza, że kiedyś w gimnazjach organizowane były egzaminy na kartę rowerową i ponad tysiąc uczniów uzyskiwało uprawnienia. Teraz kategorię AM zdaje tylko kilkanaście osób rocznie.

– Musimy pracować na to, by dla młodych ludzi posiadanie prawka było cool, a nie obciążeniem – stwierdza dyrektor zielonogórskiego ośrodka. *red*

Trzy białe plamy

Około 250 km – taka odległość dzieli mieszkańców Suwałk od najbliższego ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Niewiele bliżej mają do takiego obiektu świnoujście (240 km) i szczecinianie (220 km). Będzie to miało znaczenie już w przyszłym roku, kiedy wejdą w życie przepisy nakazujące młodym kierowcom odbycie godzinnego szkolenia praktycznego w ODTJ-ocie. Jeśli nic się nie zmieni, kurs stanie się dla nich niemałym kłopotem.



Fot. Joanna Oleszek/PORD Gdańsk

Ośrodki doskonalenia techniki jazdy to jedne obiekty, na których zgodnie z trzykrotnie przesuwanyymi przepisami ustawy o kierujących pojazdami można będzie prowadzić obowiązkowe szkolenie praktyczne w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Poddani mu mają być młodzi kierowcy między czwartym a ósmym miesiącem od uzyskania uprawnień kategorii B.

■ Został tylko rok!

Zapisy ustawy, które dotyczą świeżo upieczonych kierujących, zależą jednak od uruchomienia Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w wersji 2.0. A ona nadal nie jest gotowa. Ostatnim zakładanym terminem rozpoczęcia działania skomplikowanego systemu był początek stycznia 2016 roku. Jednak miesiąc wcześniej nowy parlament zaakceptował proponowane przez grupę posłów zmiany w kilku aktach prawnych, m.in. prawie o ruchu drogowym, ustawie o kierujących pojazdami. Skutkowały one przesunięciem uruchomienia nowej wersji CEPIK-u o rok. Określono też nowy termin. Tym razem ma to być 1 stycznia 2017 roku. Wydaje się, że termin będzie dotrzymany (piszemy o tym na str. 10). Dlatego już w pierwszej połowie przyszłego roku pierwsi młodzi kierowcy mogą zapukać do bram ODTJ-otów, żeby odbyć tam godzinny obowiązkowy kurs.

■ 240 km w jedną stronę

Postanowiliśmy więc zrobić swoisty przegląd wszystkich ODTJ-otów, które spełniają wymaga-

nia narzucone w rozporządzeniu w sprawie doskonalenia techniki jazdy. Większa część z nich już funkcjonuje, inne są w fazie budowy, w jednym przypadku jest już decyzja „na tak”, ale prace jeszcze nie ruszyły. Wszystkie te miejsca zostały oznaczone na sporządzonej przez nas mapie.

Przeglądając mapę już na pierwszy rzut oka widać, że są w naszym kraju województwa, gdzie nie ma za dużych szans na to, żeby powstały tam ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Chodzi o zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie oraz podlaskie. To takie trzy białe plamy...

Jeszcze niedawno pojawiały się sygnały, że ODTJ może powstać w Szczecinie, stolicy Pomorza Zachodniego. Jednak na razie temat upadł. Wychodzi więc na to, że mieszkańcy Świnoujścia i Szczecina będą musieli odbyć obowiązkowych kurs w miejscach oddalonych o co najmniej 240 (w pierwszym przypadku) i 220 km. W takich odległościach leży od nich Lipka (powiat złotowski, województwo wielkopolskie), gdzie funkcjonuje już ośrodek doskonalenia techniki jazdy. Takie rozwiązanie na pewno im się nie spodoba. Z dwóch powodów. Chodzi o koszty dojazdu oraz czas, który będą musieli przeznaczyć na dojazd, szkolenie i powrót.

■ W Olsztynie czekają

Żaden ośrodek doskonalenia techniki jazdy nie powstał także w województwie warmińsko-mazurskim. Choć jeden inwestor z tam-

tego rejonu podjął już decyzję o budowie takiego obiektu. Chodzi o Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie. Jednak prace budowlane nie rozpoczną się do momentu, w którym będzie już stuprocentowa pewność tego, że przepisy wejdą w życie. Tak usłyszeliśmy w olsztyńskim ośrodku egzaminacyjnym.

Może więc dojść do sytuacji, że w połowie 2017 roku młodzi kierowcy z Olsztyna będą musieli jeździć na obowiązkowy kurs do Mławy. Ale odległość, jaka dzieli te miasta, nie jest jeszcze duża, bo liczy ok. 100 km. W dużo gorszej sytuacji mogą się znaleźć młodzi kierowcy z Etku. Będą musieli przejechać w jedną stronę ok. 190 km.

Mniejszy kłopot będzie miała większość mieszkańców województwa podlaskiego. Nie zanosí się co prawda na to, żeby w najbliższym czasie powstał tam ODTJ, na ich szczęście takie obiekty istnieją w województwach mazowieckim i lubelskim. Jest jeden wyjątek. Chodzi o położone na północy województwa Suwałki. Młodzi kierowcy z tego miasta musieliby pokonać co najmniej 250 km (do Mławy).

■ Wielkopolska ODTJ-otami stoi!

W innych regionach sytuacja wygląda o nieco lepiej. W przypadku podkarpackiego (budowa ODTJ-otu w Krośnie ma się zakończyć w październiku), lubuskiego, śląskiego, pomorskiego i małopolskiego będzie funkcjonował jeden obiekt na województwo, lubelskiego, opolskiego, łódzkiego, kujawsko-pomorskiego i świętokrzyskiego – dwa. Najlepszą bazą z kolei będzie mogła się poszczycić Wielkopolska. Do istniejących już ośrodków doskonalenia techniki w Lipce, Bednarach, Przeźmierowie i Międzyzgodzie (gmina Dolsk) dotychczas wkrótce obiekty w Poznaniu i Kaliszu. Dobrze wygląda także sytuacja na Mazowszu, gdzie funkcjonuje już pięć ODTJ-otów (Mława, Bielice, Warszawa, Czerwienica, Zbuczyn) oraz Dolnym Śląsku. Młodzi kierowcy będą mogli tam odbywać obowiązkowe kursy w Bolesławcu, Wrocławiu, Ośle oraz Legnicy (ośrodek zostanie otwarty na przełomie III i IV kwartału tego roku).

Jakub Ziębka

Miejsca, gdzie młodzi kierowcy

(między 4 a 8 miesiącem po uzyskaniu prawa jazdy)

będą mogli odbyć obowiązkowe praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Stan na 18 maja 2016 r.



Działające ośrodki



Ośrodki w budowie



Ośrodek, którego budowa rozpocznie się po poznaniu realnego terminu wejścia w życie przepisów dotyczących młodych kierowców



Pod uwagę nie wzięliśmy lokalizacji, gdzie z różnych względów ostateczna decyzja o budowie ośrodka doskonalenia techniki jazdy nie została jeszcze podjęta. Chodzi o inwestycje, nad którymi zastanawiają się m.in. wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Częstochowy, Suwałk, Białegostoku, Rzeszowa i Białej Podlaskiej.

Ponad pół miliona bez prawa jazdy?

Takie są szacunki policji. Każdego roku zatrzymywanych jest prawie 40 tysięcy kierujących bez uprawnień. Ilu udaje się uniknąć spotkania z drogówką? Nie wiadomo. Ekspertci alarmują. – Jeśli kiboli zamyka się na 48 godzin, tak samo można dyscyplinować osoby bez prawka – komentuje Rafał Gajewski, dyrektor WORD-u w Zielonej Górze.

Ile osób śmiga po polskich drogach bez stosownych uprawnień? Nie da się tego precyzyjnie określić. Pozostają analizy, szacunki, przypuszczenia. Wszystko na podstawie policyjnych raportów, statystyk zdarzeń drogowych. Stamtąd można wyciągnąć kilka pewnych liczb, m.in. zatrzymanych bez prawa jazdy. W 2012 roku było ich 31 tysięcy. W 2013 i 2014 roku – po ok. 40 tysięcy.

– Od 18 maja 2015 do 16 maja 2016 roku policjanci ruchu drogowego ujawnili 37.866 kierujących bez uprawnień, z czego 25.249 (66,7 proc.) osób nie posiadało nigdy prawa jazdy – informuje sierżant sztabowy Michał Gawel z Biura Komunikacji Społecznej KGP.

Komenda Główna Policji niechętnie potwierdza wypowiedzi funkcjonariuszy – także przed telewizyjnymi kamerami – że jeżdżących bez prawka jest ponad pół miliona. Może więcej.

– Ja słyszałem o 800 tysiącach. W audycji radiowej, w której uczestniczyłem razem z policjantami – wspomina Arkadiusz Kuzio z Akademią Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. – Problem jest, ale twardych danych nie ma. Policja próbowała kiedyś robić dokładne analizy dotyczące motocyklistów. Fotografowała ich, opisywała. Bez oczekiwanego efektu – przypomina Kuzio.

Wśród kierowców jednoślądów co najmniej 30 proc. nie posiada stosownych uprawnień (to znów szacunki KGP). Ostatnio zliberalizowane przepisy dotyczące motocykli o pojemności 125 cm³ nieco łagodzą lub raczej zamazują tę ponurą statystykę (posiadacze prawa jazdy kategorii B mogą poruszać się pojazdem z takim silnikiem), lecz skala zjawiska nadal jest szokująca. Widać ją w statystykach wypadków. W ubiegłym roku osoby bez prawa jazdy spowodowały 1555 poważnych kraks. W 2014 roku aż 1699 (dane KGP). Wydziały ruchu drogowego komend wojewódzkich oceniają, że 70, a nawet 80 proc. jeżdżących „na dziko” nigdy nie zdało egzaminu na prawo jazdy. Pozostali to kierowcy z sądowymi zakazami (np. za jazdę w stanie nietrzeźwości, spowodowanie poważnego wypadku), tzw. punktowcy.

■ Zaczyna się od motoroweru

Skąd tyłu „bezprawnych” na drogach? Boją się egzaminu? Nie mają pieniędzy na kurs? A może uważają, że obowiązujące normy prawne i społeczne ich nie dotyczą?



– To się zaczyna od jeżdżenia skuterem – diagnozuje Rafał Gajewski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Zielonej Górze. – Nastolatki masowo jeżdżą motorowerami czy motocyklami bez uprawnień. Wszyscy – rodzice, szkoła, a nawet policja – przykrywają na to oko. A później taki młody człowiek prześiada się z dwóch kółek do czterech i... też jeździ. Nauczył się ignorowania przepisów. Ma złe nawyki – komentuje Gajewski.

Przyznaje, że przeszkodą w uzyskiwaniu uprawnień są również koszty szkolenia i egzaminu. Dlatego zielonogórski WORD chce egzaminować motorowerystów (kategoria AM) i motocyklistów (A, A1, A2) w kilku mniejszych miastach województwa.

Zielonogórski ośrodek ruchu drogowego stawia na edukację. Najmłodszych kierowców chce szkolić we współpracy ze szkołami, kuratorium oświaty, policją.

– Kiedyś w gimnazjach organizowane były egzaminy na kartę rowerową i ponad tysiąc uczniów uzyskiwało uprawnienia. Teraz kategorię AM zdaje kilkanaście osób rocznie – przyznaje Gajewski. – Musimy pracować na to, by dla młodych ludzi posiadanie prawka było cool, a nie obciachem – stwierdza.

Tę diagnozę potwierdza socjolog z Uniwersytetu Szczecińskiego, dr Maciej Kowalewski. Podkreśla, że problem dotyczy nie tylko młodych, ale wszystkich kandydatów na kierowców.

– Wiele osób traktuje kurs prawa jazdy jako formalną konieczność, a nie jako nabycie ważnych kompetencji. Dlatego sam egzamin

i uzyskiwany dokument też jest lekceważony – stwierdza dr Kowalewski, posiadacz prawa jazdy od 1997 roku. – Jeśli cały system szkolenia byłby bardziej wartościowy, prawko też byłoby inaczej postrzegane – ocenia.

Kursy dla kandydatów na kierowców porównuje m.in. do... kursu spawacza.

– Ten drugi służy nie tylko temu, byśmy uzyskali na piśmie potwierdzenie umiejętności, ale żebyśmy rzeczywiście się czegoś nauczyli – podkreśla socjolog. – A czy kurs na prawo jazdy uczy nas radzenia sobie na drodze? Zyskujemy nowe, cenne umiejętności? – pyta dr Kowalewski.

Zauważa przy tym, że w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego, kultury jazdy w Polsce powoli następują zmiany na lepsze.

– Nadal wielu kierowców ma ciężką nogę, zdarza się agresja za kierownicą, ale obserwujemy też odpowiedzialne zachowania, na przykład obywatelskie zatrzymanie pijanych kierowców – opowiada dr Kowalewski. – Jeśli chodzi o jazdę bez uprawnień – kilkanaście lat temu wśród motocyklistów było to powszechne. Teraz już chyba nie.

Maciej Banaszak, wiceprezes stowarzyszenia Kierowca.pl, były poseł i motocyklista, przekonuje, że jeżdżących bez prawka rozzuchwaliły zbyt łagodne przepisy. I przyzwolenie społeczne.

– Wiadomo, jak jest w Polsce lokalnej. Albo szwagier policjant, albo komendant mieszka po sąsiedzku. Wszyscy się znają – opisuje Banaszak. – Przez lata było tak, że osoba z uprawnieniami, popełniająca wykroczenie drogowe,

była narażona na cięższe sankcje, niż ta bez prawa jazdy. Absurd – ocenia Banaszak.

■ Nie ma prawka, nie ma punktów

Jadący autem bez prawka formalnie nie jest kierowcą. A to oznacza, że wykroczenia takiej osoby nie są rejestrowane, nie można jej ukarać punktami karnymi ani cofnąć uprawnień. Do maja 2015 roku takim „spryciarzom” groziły tylko sankcje z kodeksu wykroczeń. Mandat w wysokości maksymalnej 500 zł. Jeśli sprawa trafiła do sądu – do 5 tys. zł grzywny i trzy miesiące pozbawienia wolności.

Dlatego drogowi piraci czuli się bezkarni. W ubiegłym roku w Lublinie, po kilku wypadkach spowodowanych przez osoby bez uprawnień, rozgorzała dyskusja na ten temat. Internauci, których cytował „Kurier Lubelski”, chwalił się, że od lat jeżdżą „na dziko”. I że mandat nie odstrasza.

– A ile razy mnie drogowka zatrzyma? – pytał jeden z uczestników dyskusji. – Nie robię kursu, bo i po co? Raz na kilka lat 500 zł się zapłaci i ma się zero stresu egzaminacyjnego, zero wkuwania.

– Sam dokument o niczym nie świadczy. Jedni umieją jeździć bez prawa jazdy, inni nie umieją jeździć nawet po zdaniu egzaminu – komentował inny.

Od 18 maja 2015 roku obowiązują nowe, surowsze przepisy.

– Są wystarczające do realizowania zadań związanych ze zmniejszeniem omawianego zjawiska na polskich drogach – przekonuje Michał Gawęł. – Przed zmianami kierowanie bez uprawnień stanowiło wykroczenie, za które przewidziana była jedynie kara grzywny.

Wyjątkiem były sytuacje, kiedy kierowca złamał sądowy zakaz prowadzenia pojazdów. Wtedy odpowiadał z art. 244 kodeksu karnego. I groziły mu trzy lata więzienia. Teraz za przestępstwo może odpowiedzieć również osoba, która nigdy nie posiadała prawka. Ponieważ...

– Obok kary grzywny możliwe jest orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, o czym decyduje sąd – tłumaczy Gawęł.

– I jeśli taka osoba zostanie drugi raz zatrzymana, czeka ją postępowanie karne – dopowiada Arkadiusz Kuzio z Akademii BRD. – Trzeci wyjazd bez prawka prawdopodobnie oznaczał będzie więzienie.

Co ważne, do kodeksu karnego wprowadzono nowy artykuł (180 a), dotyczący prowadzenia pojazdów mechanicznych bez uprawnień. Przewidziane sankcje to grzywna, kara ograniczenia wolności albo kara pozbawienia wolności do dwóch lat.

– Najważniejsze, by wreszcie zaczął działać CEPiK (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, ma działać od stycznia 2017 roku – przyp. red.). Wtedy wszyscy będą ewidencjonowani,

także jeżdżący bez prawka, i ten proceder zostanie ograniczony – prognozuje Kuzio.

Warto przypomnieć, że od maja ubiegłego roku piratom drogowym grożą też inne sankcje. Jeśli w terenie zabudowanym przekroczą dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h – tracą prawo jazdy na trzy miesiące. W trybie administracyjnym. Nie w sądzie. Jeśli w tym czasie siądą za kółkiem i zatrzyma ich policja, stracą uprawnienia na pół roku. Jeśli nadal będą lekceważyć prawo, starosta wyda decyzję cofającą im uprawnienie do prowadzenia pojazdów. A to będzie oznaczało konieczność ponownego odbycia kursu i zdania egzaminu.

■ Kary nieuchronne i dolegliwe

Eksperti zgadzają się, że kary za wykroczenia i przestępstwa drogowe nie muszą być bardzo surowe (bezwzględne pozbawienie wolności), a grzywny – astronomiczne. Najważniejsze, żeby sankcje obejmowały wszystkich łamiących prawo. I były odczuwalne.

– Jeżeli zgadzamy się jako społeczeństwo, że system wydawania uprawnień, choć niedoskonały, służy poprawie bezpieczeństwa, to powinniśmy go respektować i stosować sankcje – stwierdza dr Kowalewski.

Zauważa, że dla posiadaczy grubych portfeli kara finansowa nie będzie problemem.

– Niektórzy wręcz traktują mandaty czy grzywny jako koszty funkcjonowania, mimo że takiego rachunku księgowca firmy rozliczyć nie może. Kara powinna być dolegliwa. Ma skłonić do refleksji. Dlatego dobrze działa ograniczenie wolności, prace społeczne – radzi socjolog.

Stosowanie podobnych środków wychowawczych zaleca dyrektor Gajewski.

– W wielu krajach europejskich często orzeka się kary wykonywania prac na rzecz społeczności. Słyszałem, że w Szwecji skazanych przymusowo wysyła się do wykonania jakichś zadań daleko od domu. Ze swoim śpiworem i jedzeniem – opowiada szef zielonogórskiego WORD-u.

– Najważniejsza jest nieuchronność kary – podkreśla Maciej Banaszak. – Jeśli tysiące osób z wyrokami nie trafia za kratki, bo... w więzieniach nie ma miejsc, to jak to działa na innych przestępców? – pyta retorycznie.

Banaszak postuluje najcięższe sankcje dla drogowych przestępców recydywistów. Na przykład jeżdżących po pijanemu. Ale również dla tych, którzy siadają za kółko, choć nigdy nie mieli prawa jazdy.

– Nawet nie wiemy, czy znają kodeks drogowy – zastanawia się Banaszak. – Tak zwani punktowcy to osoby, które straciły uprawnienia, ale można domniemywać, że przepisy znają, że umieją jeździć. Stanowią mniejsze zagrożenie.

Eksperti zwracają również uwagę, że w Polsce kierowca przyłapany przez policję na poważnym wykroczeniu lub przestępstwie często odjeżdża z miejsca zdarzenia swoim autem.

– W USA kierowca, który przekroczy dopuszczalną prędkość i kilkadziesiąt km/h, idzie do więzienia na trzy miesiące! W Niemczech za wjazd na skrzyżowanie na żółtym lub czerwonym świetle traci się prawko na miesiąc – opowiada Kuzio.

– W Kanadzie osoba zatrzymana bez prawa jazdy od razu trafia do aresztu. Pasażer jest współodpowiedzialny za takie przestępstwo. A po auto wzywa się lawetę. Rachunek jest słony – wtóruje Gajewski. – Nie popieram państwa represyjnego, ale z drugiej strony – to poczucie bezkarności kierowców w Polsce jest irytujące. Kary muszą być dolegliwe. Jeśli kiboli zamyka się na 48 godzin, tak samo można dyscyplinować osoby, które stanowią zagrożenie na drodze – proponuje Gajewski.

■ Zmasowane kontrole i... bardziej przyjazne egzaminy

Sankcje karne wobec zatrzymanych kierowców to jedno. Ale jak długo udaje się uniknąć spotkania z drogowką? Nawet kilka, kilkanaście lat. Dlatego Kuzio postuluje uszczelnienie systemu kontroli drogowych i ich pogłębienie.

– Policja niedawno chwaliła się, że podczas trzeźwych poranków sprawdziła 18 milionów kierowców. A ilu z nich nie miało dokumentów? Ilu jechało autem bez ważnego przeglądu? Bez ubezpieczenia OC? – pyta retorycznie instruktor z Akademii BRD. – Kontrole są powierzchniowe. Na szybko. Żeby nie zakorkować miasta. A później słyszy się w mediach historie, że policjanci mieli w rękach poszukiwanego listami gończymi, ale go puścili, bo tylko trzeźwość sprawdzali – komentuje Kuzio.

Zmasowane kontrole, np. na trasach wlotowych do miast, byłyby uciążliwe dla wszystkich uczestników ruchu, lecz umożliwiłyby wyłapanie większej liczby jeżdżących bez uprawnień.

Banaszak z dużymi nadziejami czeka na CEPiK. I inne nowości, które pozwolą każdemu kierowcę i każdy pojazd dokładnie prześwietlić.

– Powinno być tak, że wystarczy numer PESEL i naklejka na szybie auta, by policja lub inne służby mogły uzyskać niezbędne informacje. Czy dana osoba ma uprawnienia, czy była karana, czy pojazd jest ubezpieczony.

Specjaliści od BRD przyznają jednak, że pracowitość policji oraz dolegliwość kar nie będą lekarstwem na wszystkie drogowe problemy.

– Konieczne są zmiany w systemie szkolenia. Teraz uczy się zdać egzamin, a nie uczy się jeździć – stwierdza Kuzio.

Popiera wprowadzenie okresu próbnego dla początkujących kierowców i obowiązkowe doszkolenie.

– Proces szkolenia i egzaminowania powinien być bardziej przyjazny. Co nie znaczy łatwy – dodaje Gajewski.

Tomasz Maciejewski

Elki niemile widziane

Na prywatnych drogach w kilku miastach Polski pojawiły się znaki drogowe zakazujące wjazdu samochodom nauki jazdy. – Oczywiście pewne niedogodności są, ale kierowcy muszą się gdzieś uczyć – komentują zjawisko instruktorzy i egzaminatorzy.

W e wszystkich miastach, w których znajdują się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i przeprowadzane są egzaminy na prawo jazdy, odnotować można zwiększony ruch elek. Są one szczególnie widoczne w pobliżu WORD-ów oraz na powszechnie znanych trasach. Oczywiście tych, na których najczęściej przeprowadzane są egzaminy. Instruktorzy w każdym mieście mają też swoje ulubione, upatrzone miejsca do prowadzenia szkoleń z konkretnych manewrów, jak parkowanie czy zawracanie w bramie. Zazwyczaj są to boczne uliczki, gdzie ruch jest niewielki. Jak łatwo zgadnąć, po to, żeby nie stwarzać utrudnień na drogach, gdzie jest on większy. Okazuje się jednak, że takie szkoleniowe jazdy uprzykrzają życie komuś innemu.

■ Zakaz wjazdu dla elek

Całkiem niedawno na kilku łódzkich osiedlach pojawiły się znaki zakazu wjazdu, jednak tylko dla samochodów nauki jazdy. Jak tłumaczyli przedstawiciele spółdzielni, którzy znaki zamontowali – zrobili to na wyraźną prośbę mieszkańców, skarżących się na wzmożony ruch, zwiększone niebezpieczeństwo na małych uliczkach czy nawet uszkodzenia aut na parkingach, na których adepci szkół jazdy mieli trenować niełatwą sztukę parkowania.

Podobna sytuacja miała miejsce w Bielsku-Białej, gdzie tablica ze znakiem zakazu wjazdu stanęła na drodze wewnętrznej przy ośrodku sportowym. W tym przypadku tłumaczono to zwiększonym ruchem samochodowym przy obiekcie, szczególnie przy okazji różnego rodzaju imprez, który był dodatkowo blokowany i spowalniany przez kursantów w elkach.

■ Prawnie – bez zarzutu. Ale czy to jest w porządku?

Z punktu widzenia przepisów prawa, jeśli mówimy o drogach wewnętrznych i prywatnym terenie – wszystko jest w porządku. Pozostaje jednak pytanie o to, czy takie ograniczenia w ruchu są w porządku wobec przyszłych kierowców. Problemem jest bowiem nie tylko to, że w tych miejscach nie mogą oni ćwiczyć jazdy. Chodzi także o to, że mogą zostać zaskoczeni na egzaminie koniecznością przejechania czy wykonania jakiegoś manewru na ulicy czy terenie, który wcześniej był dla nich niedostępny.

– Na sam egzamin tego typu oznakowanie nie ma wpływu, ponieważ dotyczy ono elek, a samochody egzaminacyjne nimi nie są, więc bez problemu mogą tam wjechać – tłumaczy dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi Łukasz Kucharski. – Natomiast przypadki te są mi znane i rozumiem, że z jednej strony nadmierna obecność samochodów nauki jazdy na jakimś niewielkim osiedlu z wąskimi uliczkami może być kłopotliwa dla mieszkańców. Ale z drugiej strony, dla kandydata na kierowcę problemem jest zakaz wjazdu na ulice, na których potem może być egzaminowany.

Szukając salomonowego rozwiązania, dyrektor zaprosił na rozmowę egzaminatorów, z którymi ustalił, że będą podczas egzaminów unikać „zakazanych” uliczek.

– Oczywiście nie mogę wpływać na trasę przejazdu podczas egzaminu, jednak wszyscy egzaminatorzy wykazali zrozumienie dla tej sytuacji – mówi Łukasz Kucharski. – Wszystkim nam zależy na stworzeniu takich warunków i atmosfery wokół egzaminów na prawo jazdy, żeby nikt nie miał poczucia krzywdy.



■ Zapomniał wół...?

Bardziej surowy w ocenie poczynań mieszkańców psiojących na elki jest Krzysztof Gońda z Auto Szkoły „Radek” z Łodzi.

– To świadczy o ignorancji społeczeństwa, bo przecież każdy z nas gdzieś musiał się uczyć – mówi. – Oczywiście są osoby, które źle patrzą na elki nie tylko pod swoim domem, ale nawet w centrum miasta. Nic na to nie poradzimy, ale oskarżanie nas o szkody na parkingach to już nieporozumienie. Zawsze podkreślam, że w elce są dwie głowy do myślenia i dwie pary oczu do uważania, czyli o jakieś zdarzenie trudniej niż normalnie. Natomiast zdaję sobie sprawę z tego, że są miejsca bardziej przez nas uczęszczane, jednak trudno coś na to poradzić, chyba że wrócimy z manewrami na plac.

■ Zielona Góra mniej rygorystyczna

– Nie spotkałem się z takim znakiem w Zielonej Górze, ale wiem, że mieszkańcy jednego osiedla również skarżyli się na ten problem, ale obszli go inaczej – zwrócili się do dyrektora WORD-u z prośbą, aby ograniczył egzaminy w tym rejonie, co automatycznie miało zmniejszyć liczbę elek tam kursujących – relacjonuje Robert Mazur z OSK „Rondo” w Zielonej Górze. – Z tego, co wiem, w ten mniej drastyczny sposób udało się osiągnąć cel. Ja również widzę takie rozwiązanie, że egzaminatorzy powinni urozmaicać trasy egzaminacyjne, bo niektóre uliczki są wprost rozjeżdżane przez elki i egzaminy. Oczywiście może to być bardziej wymagające dla kursantów, ale jednak jeździć trzeba umieć wszędzie, a nie tylko wyuczonymi szlakami.

Anna Łukaszuk

Będzie taniej?

Przedstawiciele ośrodków szkolenia kierowców z Zielonej Góry i okolic chcieliby, żeby zmniejszeniu uległy koszty, które muszą ponosić osoby zdające na kategorię AM. Chodzi o obniżenie opłat za egzamin praktyczny, wydanie prawa jazdy oraz badania lekarskie. Ich zdaniem, zachęciłoby to kandydatów na kierowców do uzyskania tego najmniej obecnie popularnego uprawnienia.

Możliwość uzyskania prawa jazdy kategorii AM istnieje od stycznia 2013 roku. Uprawnia ono do kierowania motorowerem (rozumianym jako pojazd dwu- lub trójkołowy, zaprzęgnięty w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h) lub czterokołowcem lekkim (jego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h). Żeby spełnić ustawowe wymagania, osoba pragnąca uzyskać prawo jazdy kategorii AM musi mieć czternaście lat. Przystąpienie do egzaminu przez niepełnoletnich uwarunkowane jest uzyskaniem pisemnej zgody ich rodziców lub opiekunów.

■ Mało chętnych. Coś się zmieni?

Za poprzedniczkę prawa jazdy kategorii AM można uznać kartę motorowerową, wydawaną niegdyś przez dyrektorów gimnazjów. Wtedy zainteresowanie posiadaniem uprawnień do kierowania motorowerem było dużo większe. Od momentu wprowadzenia kategorii AM jest ono śladowe. Potwierdzają to dane statystyczne. Przykład? Przed 2013 rokiem w województwie lubuskim przeprowadzano rocznie ok. 1 tys. egzaminów. Z kolei w latach 2013 i 2014 było to tylko odpowiednio 37 i 35 egzaminów. Nie znaczy to wcale, że młodzież się motorowerami nie porusza. Robi to, tylko bez uprawnień.

Jednak istnieje szansa, że już niedługo coś w tej kwestii się zmieni. Znowelizowane w lutym rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach pozwalają na zorganizowanie egzaminu na kategorię AM przez WORD-y poza ich siedzibami, np. w miastach, gdzie odbywają się kursy.

■ Wysokie koszty

Szkoły nauki jazdy szacują, że nowa organizacja szkolenia i egzaminów pozwoli obniżyć cenę kursu nawet do 300 – 400 zł. Teraz cena jest dużo wyższa. Wynosi 600 – 900 zł. Do tego trzeba jeszcze jednak doliczyć koszty uzyskania



przez młodzież uprawnień. Są to opłaty za: egzamin teoretyczny (30 zł), praktyczny (140 zł), badanie lekarskie (200 zł), wydanie prawa jazdy (100,50 zł).

Wychodzi więc na to, że koszt uzyskania prawa jazdy kategorii AM jest wysoki. Dlatego przedstawiciele szkół jazdy z Zielonej Góry i okolic postulują kolejne zmiany. O co konkretnie chodzi?

■ Oszczędności

Chcieliby zmienić znowelizowane w lutym rozporządzenie. Korekta miałaby polegać na obniżeniu ceny za egzamin praktyczny w ramach kategorii AM do kwoty 90 zł. To nie wszystko. Zdaniem szkoleniowców, zmianie powinno także ulec rozporządzenie w sprawie opłat za wydanie dokumentów potwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Miałaby ona

polegać na obniżeniu ceny za wydanie prawa jazdy kategorii AM do 50 zł.

Postulatami przedstawicieli ośrodków szkolenia kierowców zainteresował się senator PO Waldemar Ślugocki. Pod koniec kwietnia wystosował nawet w tej sprawie oświadczenie do ministra infrastruktury i budownictwa. Pyta w nim, czy resort rozważy proponowaną obniżkę kosztów.

Dodatkowo senator sugeruje jeszcze jedną korektę w prawie. Miałaby ona polegać na zmianie rozporządzenia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców. Chodzi o określenie maksymalnej stawki za badanie lekarskie (oczywiście tylko w przypadku kategorii AM) na 50 zł.

Jeśli postulaty zostałyby zrealizowane, koszt uzyskania uprawnień do kierowania motorowerem oraz czterokołowcem lekkim byłby niższy o ponad 250 zł.

Jakub Ziębka

Wszystko idzie zgodnie z planem

Z Ministerstwa Cyfryzacji płyną jednoznaczne sygnały, że nie ma obaw o kolejne przesunięcie terminu uruchomienia nowej wersji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. – Na chwilę obecną prace w ramach projektu CEPiK2.0 realizowane są zgodnie z harmonogramem. To oznacza, że planowane uruchomienie systemu nastąpi w styczniu 2017 roku – mówi rzecznik resortu Karol Manys.

Wszyscy przedstawiciele branży związanej ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców pamiętają, co stało się pół roku temu. Krótko po zapewnieniach odchodzącej ekipy, że zmodernizowana baza CEPiK zostanie uruchomiona zgodnie z harmonogramem (4 stycznia 2016 r.), powzięta została decyzja o przesunięciu terminu o rok. Realny termin rozpoczęcia działania Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w wersji 2.0 jest o tyle ważny dla branżowców, że od niego zależy wejście w życie przepisów dotyczących młodych kierowców. Chodzi oczywiście o obowiązkowe szkolenie teoretyczne i praktyczne, które muszą odbyć między czwartym a ósmym miesiącem od momentu uzyskania uprawnień do kierowania.

■ „Kolejne przesunięcie? Nie przewidujemy”

Postanowiliśmy więc sprawdzić, na ile nakreślony ostatnio termin jest możliwy do zrealizowania oraz na jakim etapie są prace na CEPiK-iem.

– Na chwilę obecną prace w ramach projektu CEPiK2.0 realizowane są zgodnie z harmonogramem, co oznacza, że planowane uruchomienie systemu nastąpi w styczniu 2017 roku – mówi „Szkole Jazdy” Karol Manys, rzecznik resortu cyfryzacji. – Nie przewiduje się przesunięcia.

Dodaje także, że Ministerstwo Cyfryzacji od początku roku (w ramach podprojektu „Integracja”) zintensyfikowało prace związane z integracją z systemem CEPiK2.0 jego interesariuszy (np. CBA, urzędy marszałkowskie, ZUS). Chodzi o porządkowanie prac integracyjnych, zapewnienie im wsparcia, usprawnienie komunikacji, a także wprowadzenie mechanizmów monitorowania. Dzieje się to poprzez cykliczne raportowanie postępu prac.

■ Szkolenia dla urzędników

Na razie trwa testowanie. Jest ono prowadzone z producentami, wykonawcami lub właścicielami rozwiązań systemowych, które poszczególne podmioty wykorzystują przy realizacji swoich zadań.

– Na przykład w przypadku stacji kontroli pojazdów są to producenci oprogramowania, starostw – właściciel systemów Pojazd i Kierowca wykorzystywanych w starostwach, czyli Pol-



ska Wytwórnia Papierów Wartościowych – wyjaśnia Manys.

Co będzie się działo dalej? Przeprowadzenie testów potwierdzających połączenie z systemem CEPiK planowane jest na czerwiec. Następnie realizowane będą kolejne testy, tym razem z poszczególnymi użytkownikami.

– Testy wydajnościowe, potwierdzające, że system będzie w stanie obsłużyć zakładaną liczbę jednoczesnych użytkowników, są zaplanowane na październik i listopad. W tym samym czasie PWPW będzie organizowało szereg szkoleń w formie warsztatów dla urzędów – wyjaśnia Szymon Ruman, doradca zarządu ds. komunikacji społecznej i legislacji w Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych.

■ Publikacja rozporządzeń na finiszu

Ministerstwo cyfryzacji dodaje, że opublikowanych zostało już dziewięć rozporządzeń kluczowych dla interesariuszy, ważnych dla uruchomienia CEPiK-u 2.0.

– Projekty wszystkich rozporządzeń zostały przygotowane i znajdują się obecnie w trakcie procedowania w ramach procesu legislacyjnego. Proces uchwalenia i publikacji zostanie zakończony jeszcze w czerwcu – mówi Karol Manys.

Z kolei PWPW informuje, że dysponuje już większością potrzebnej jej dokumentacji technicznej.

– W tym całą, jaka jest nam potrzebna na tym etapie – mówi Ruman. – Na pewno prace zaplanowane do wykonania po stronie PWPW będą oddane w terminie.

■ Niekorzystny zapis usunięty!

Od rzecznika prasowego resortu cyfryzacji udało nam się zdobyć jeszcze jedną ważną informację. Chodzi o mocno krytykowane przez środowisko szkoleniowe rozporządzenie w sprawie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji kierowców. Pojawiły się wątpliwości co do zapisu, dzięki któremu można byłoby sprawdzić liczbę kolizji byłych kursantów danego instruktora. Może to spowodować sytuację, że instruktor będzie niejako obwiniany za przewinienia kierowcy, którego niegdyś szkolił.

– Resort uwzględnił tę uwagę do rozporządzenia w sprawie zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji kierowców w postaci elektronicznej, usuwając kwestionowany zapis – informuje Manys.

Jakub Ziębka

Samochody egzaminacyjno-ratownicze?

Tylko w Katowicach

Egzaminatorzy w katowickim WORD-zie przeszli kurs na ratowników przedmedycznych. Jeżdżą specjalnie oznakowanymi samochodami i potrafią pomóc ofiarom wypadków. Przeszkoleni zostali też pracownicy w samych ośrodkach. Na wypadek, gdyby któryś z kandydatów na kierowców źle się poczuł.

To pierwsza taka inicjatywa w Polsce. Na pomysł szkolenia pracowników wpadł Janusz Kuwak, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach. Tamtejszy WORD obsługuje sześć miast – Dąbrowę Górniczą, Tychy, Bytom, Katowice, Jastrzębie-Zdrój i Rybnik.

■ Egzaminator zignorował potrzebującego pomocy

– Rocznie mamy około 200 tysięcy egzaminów – mówi Kuwak. – To są sami kandydaci na kierowców. A do tego trzeba jeszcze doliczyć osoby towarzyszące, z którymi często przychodzą egzaminowani. W przypadku tak dużej grupy ludzi zawsze coś może się wydarzyć. Mieliśmy kilka sytuacji, wymagających natychmiastowej interwencji. Jednemu z klientów zdarzył się atak epilepsji, był też atak serca, całkowite ustanie czynności życiowych. Poradziliśmy sobie, pomoc została udzielona.

Jednak w historii katowickiego WORD-u są też niechlubne przykłady postępowania. Kilka lat temu całym krajem wstrząsnęło zachowanie tamtejszego egzaminatora. Mężczyzna przeprowadzał egzamin z młodą dziewczyną. Jechali osiedlową ulicą, na której leżał mężczyzna. Obok niego kula. Egzaminator, zamiast wysiąść z samochodu, kazał dziewczynie ominąć inwalidę i jechać dalej.

– Ten mężczyzna został natychmiast zwolniony dyscyplinarnie, ponieważ jego zachowanie było karygodne – wyjaśnia Kuwak. – Poszedł do sądu pracy, przegrał we wszystkich instancjach. Nie chcemy nigdy więcej podobnych sytuacji.

Jak twierdzi wicedyrektor WORD-u, co roku wszyscy instruktorzy przechodzą szkolenia z wcześniej wybranej dziedziny.

■ 200 osób z podstawowym szkoleniem

– Od kilku lat chodziło za mną, że te szkolenia powinny się odbyć z zakresu pierwszej pomocy – wyjaśnia odpowiedzialny za tematykę szkoleń wicedyrektor. – W ten sposób prawie 200 egzaminatorów ze wszystkich sześciu naszych ośrodków wzięło udział w przeszkoleniu podstawowym. Potem poprosiłem instruktorów, żeby ich ocenili i wybrali najlepszych – zaangażowanych i z predyspozycjami. Wyselekcjonowaliśmy w ten sposób dwadzieścia osób, które przeszły dodatkowy, profesjonalny kurs na ratowników przedmedycznych.

Dodatkowo w szkoleniu wzięło udział dwadzieścia pracowników administracji. Chodziło o to, by na każdej zmianie, w każdym ośrodku był ktoś, kto jest w stanie udzielić pomocy do czasu przyjazdu karetki.

■ Samochody egzaminacyjne ze znacznikiem

Na każdym samochodzie, którym jedzie przeszkolony egzaminator, przyczepiony jest specjalny, mocowany na magnes, znaczek. To biały krzyż w czerwonym kole z napisem „Ratownik przedmedyczny. Każdy może potrzebować pomocy. My możemy jej udzielić”. Dodatkowo w każdym samochodzie jest lepiej wyposażona apteczka. Znajdują się w niej m.in.



taśmy do odgradzenia miejsca wypadku czy koce termiczne. A co potrafią egzaminatorzy?

– Oczywiście nie zamierzamy konkurować z pogotowiem – wyjaśnia Kuwak. – Nasi pracownicy mają najniższy stopień ratowniczy, chodzi o to, by potrafili pomóc człowiekowi jak najszybciej, a przede wszystkim, by się tego nie bali. Podczas szkolenia skupiono się przede wszystkim na wypadkach, które mogą zdarzyć się na drodze. Zatem oprócz typowych działań, takich jak czynności mające na celu przywrócić akcję serca czy opatrzywanie oparzeń, firma szkoleniowa wyjaśniała też, jak np. pomóc motocykliście, w jaki sposób zdjąć mu kask. Bo zdejmowanie go na siłę przy złamanym kręgosłupie skończyłoby się tragicznie.

■ Świńska wątroba i żeberka w fantomie

Szkolenie trwało 45 godzin i było w większości praktyczne. Żeby oswoić przyszłych ratowników przedmedycznych, instruktorzy wypełniali fantomy mięsem kupionym u rzeźnika. Po to, żeby ratownicy oswoili się z widokiem krwi i dotykem narządów. Bo być może przyjdzie im kiedyś trafić na wypadek, gdzie trzeba będzie pomóc człowiekowi z obrażeniami wewnętrznymi i ranami.

– Ci, którzy brali udział w szkoleniu, są bardzo zadowoleni – mówi Kuwak. – Mówią, że przede wszystkim pozbyli się strachu. I są gotowi pomagać. Choć mam nadzieję, że nigdy nie staną przed taką koniecznością.

Przeszkoleni pracownicy nie otrzymali za swoje dodatkowe umiejętności wyższego wynagrodzenia.

– Od razu przedstawiłem sprawę jasno, że oni muszą chcieć to robić i umieć, bo mają taką potrzebę, chcą pomagać, a nie dlatego, że wiążą się z tym pieniądze – wyjaśnia pracodawca. – Ale oczywiście taki pracownik jest dla nas bardzo cenny, o czym będziemy pamiętać choćby przy systemie premiowym. Ale zaczynając kurs oni o tym nie wiedzieli.

Anna Łukaszuk

Komentowanie nie jest zabronione

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach uchylił decyzję o unieważnieniu egzaminu na prawo jazdy. Wcześniej marszałek województwa i Samorządowe Kolegium Odwoławcze stwierdzili, że egzaminator swoimi komentarzami wprowadzał nerwową atmosferę. To miało przyczynić się do obłania egzaminu przez kandydatkę na kierowcę.

Początek sprawie dały wydarzenia z czerwca ubiegłego roku. Wtedy to do egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii B przystąpiła kobieta, która ostatecznie sobie z nim nie poradziła. Przyczyną obłania przez nią egzaminu było dwukrotne popełnienie błędu polegającego na nieprawidłowej jeździe drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi. Chodziło o przyjęcie nieprawidłowego toru jazdy, a dokładniej – najechanie na krawężnik.

■ Marszałek: egzaminator zestresował kursantkę!

Za pośrednictwem swojego pełnomocnika kobieta postanowiła od wyniku egzaminu się odwołać. Dlaczego? W uzasadnieniu wniosku podniesiono, że prowadzący egzamin swoim zachowaniem wprowadził nerwową atmosferę, a jego postawa wyrażała niechęć wobec egzaminowanej, wywołując u niej stres. Do pierwszej takiej sytuacji miało dojść już na placu manewrowym. W ocenie kandydatki na kierowcę egzaminator wydawał także niezrozumiałe polecenia dotyczące włączania lub niewłączania świateł i silnika w samochodzie.

Sprawa trafiła do marszałka województwa, który postanowił egzamin unieważnić. Uzasadniając swoją decyzję stwierdził, że komentarze egzaminatora dotyczące umiejętności kobiety wykraczały poza określone przepisami ustawy i rozporządzenia uprawnienia. Ponadto wprowadzały atmosferę nerwowości, niepewności i potęgowały stres u zdającej egzamin, przez co wpłynęły bezpośrednio na przebieg egzaminu.

■ SKO: były przesłanki do unieważnienia egzaminu

Egzaminator nie mógł pogodzić się z decyzją marszałka, postanowił więc się od niej odwołać. Dowodził, że nie ma związku pomiędzy zadaniem wykonywanym na placu manewrowym a najezdem na krawężniki w ruchu drogowym dwa kilometry dalej. Zdaniem pracownika WORD-u, osoba egzaminowana została po-



informowana o popełnionych błędach oraz dowiedziała się, na czym polegały. Zaś rozporządzenie nie precyzuje formy, w jakiej taka informacja ma być podana.

Sprawa trafiła do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Organ ten stwierdził, że w sprawie zaistniały przesłanki do unieważnienia egzaminu. Dlaczego? Egzaminator miał komentować i wdawać się w dyskusje po każdym niewłaściwie wykonanym poleceniu przez kandydatkę na kierowcę. W uzasadnieniu stwierdzono, że dyskusja z osobą egzaminowaną w trakcie jazdy oraz uwagi i komentarze dotyczące umiejętności kandydata na kierowcę przed zakończeniem egzaminu oddziałują na psychikę egzaminowanego i mogą mieć wpływ na jego wynik.

SKO odniosło się do jeszcze jednej kwestii. Wytknęło egzaminatorowi niekonsekwencję w działaniu. Chodziło o sytuację na skrzyżowaniu, kiedy użył hamulca ręcznego, ale nie przerwał egzaminu, tylko po dyskusji z kandy-

datką na kierowcę postanowił go kontynuować. Taki brak konsekwencji mógł wywołać u kobiety poczucie niestabilności w ocenie jej poczynąń.

■ Egzaminator: kandydat na kierowcę musi wiedzieć, co robi źle!

Egzaminator jednak się nie poddał. Postanowił walczyć dalej. Zaskarżył decyzję SKO do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach. Jak odniósł się do zarzutów Samorządowego Kolegium Odwoławczego? Przede wszystkim wskazał, że polecenia dotyczące włączania lub niewłączania świateł i silnika w samochodzie nie mogły mieć żadnego wpływu na wynik egzaminu. Wedle jego relacji, osoba egzaminowana miała wyłączyć światła, włączyć silnik i dopiero po uruchomieniu silnika ponownie włączyć światła mijania, które powinny być używane podczas jazdy na placu manewrowym. W tym zakresie, po powtórzeniu polecenia, zadanie egzamina-

cyjne zostało wykonane. W ocenie egzaminatora, insynuowanie, że wyrażał on zdecydowaną niechęć do zdającej, jest bezzasadne. Pracownik WORD-u odniósł się także do przywołanej przez SKO sytuacji na skrzyżowaniu. Moment, w którym doszło do zaciągnięcia hamulca, wynikał z konieczności zachowania pełnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Decyzja o kontynuowaniu egzaminu została podjęta, ponieważ sytuacja na drodze budziła wątpliwości.

Egzaminator odniósł się także do kwestii komentowania przez niego błędów kobiety. Stwierdził, że rozporządzenie nie precyzuje, w jakiej formie egzaminator ma podawać informację o popełnionym błędzie. Jego zdaniem, istotne jest, żeby była ona jasna i zrozumiała, zaś egzaminowany na etapie wykonywania poszczególnych dyspozycji wiedział, co zrobił źle. W konsekwencji nie można takim wypowiedziom zarzucić, że są komentowaniem i wykraczają poza ramy rozporządzenia.

■ WSA: zdający powinien radzić sobie ze stresem!

Jak do sprawy podszedł Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach? Jego zdaniem, wydanie decyzji o unieważnieniu egzaminu uzależnione jest od dwóch przesłanek. Chodzi o stwierdzenie, że był on prowadzony niezgodnie z przepisami lub wykazanie, że ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na wynik egzaminu. W ocenie sądu, żadna z nich w tym konkretnym przypadku nie zaistniała.

WSA nie podzielił również poglądu zaprezentowanego przez SKO, które oceniło, że komentarze i ocena zachowania osoby egzaminowanej w trakcie trwania egzaminu wykraczały poza uprawnienia egzaminatora. Dlaczego? Zdaniem sądu, żaden przepis ustawy bądź rozporządzenia nie określa formy ani stopnia szczegółowości, w jakim egzaminator powinien poinformować zdającą o popełnionym błędzie.

Sytuację na skrzyżowaniu i na placu manewrowym „nie stanowią potwierdzenia o negatywnym nastawieniu egzaminatora do zdającej. Polecenia i uwagi egzaminatora dotyczące sprawdzenia działania świateł drogowych na placu manewrowym wydawane były w sposób zrozumiały i miały na celu ochronę sprawności działania pojazdu egzaminacyjnego, co potwierdziły wyjaśnienia egzaminatora nadzorującego. Nie sposób uznać, że podnoszone zarzuty co do spowodowania przez egzaminatora zamieszania, które wywołało zrozumiały stres, miały wpływ na wynik egzaminu. Od przyszłego kierowcy należy wymagać umiejętności radzenia sobie ze stresem w celu zapewnienia bezpieczeństwa na drodze wszystkim użytkownikom” – czytamy w uzasadnieniu wyroku WSA z kwietnia tego roku, który ostatecznie postanowił uchylić decyzję o unieważnieniu egzaminu.

Jakub Ziębka

Spór o filię

W Stalowej Woli rozgorzał spór o to, czy w tym mieście powinna powstać filia tarnobrzeskiego WORD-u. Petycję w tej sprawie wystosowali lokalni działacze PO, przeciw jej byli radny miejski, teraz poseł PiS – Rafał Weber. Takiemu rozwiązaniu nie byłby także przychylny Kamil Kalinka, dyrektor tarnobrzeskiego WORD-u.

Wszystko zaczęło się od konferencji prasowej, którą w pierwszej połowie maja zwołał działacz Platformy Obywatelskiej. Poinformował na niej, że chcieliby, żeby w Stalowej Woli powstała filia WORD-u w Tarnobrzegu. Wystosowali nawet w tej sprawie petycję, pod którą, jak wyjaśnili podczas spotkania z dziennikarzami, zamierzają zbierać podpisy mieszkańców miasta. Co dalej? Wniosek ma zostać przekazany radnym miejskim i prezydentowi, który może go złożyć na ręce marszałka województwa, a ten poddać pod rozważenie radnym sejmiku.

■ Filia ma sens, bo...

Jakie argumenty za utworzeniem w Stalowej Woli filii tarnobrzeskiego WORD-u zostały przedstawione w petycji? Mieszkańcy tego miasta nie musieliby ponosić kosztów związanych z dojazdem do Tarnobrzega. Poza tym znacznie skrócić miałby się czas, który trzeba poświęcić na egzaminy (większość zdających musi udać się do WORD-u dwukrotnie, ponieważ nie zdaje egzaminów za pierwszym podejściem). Krótszy byłby także okres oczekiwania na egzamin. Poza tym, jak podkreślał autorzy petycji, wzrosłaby ranga Stalowej Woli, powstałoby dodatkowe miejsca pracy. I jeszcze jedna rzecz. „Stalowa Wola ma bardziej rozwinięty układ komunikacyjny niż Tarnobrzeg, co sprzyja zdobywaniu wyższych umiejętności przez przyszłych kierowców” – czytamy w petycji.

■ Nieprzychylny poseł

Jednak koncepcja lokalnych działaczy PO nie wszystkim się podoba. Głos w tej sprawie zabrał poseł PiS Rafał Weber, w przeszłości radny Stalowej Woli oraz wicedyrektor WORD-u w Tarnobrzegu.

– Egzaminy to jedno, ale ci, którzy chcieliby tu zdawać egzaminy, chcieliby również jeździć po Stalowej Woli i zapoznawać się z miastem – wypowiada się Weber na łamach portalu internetowego stalowemiasto.pl. – Dośćłoby od tego, że mielibyśmy około 60 elek-

dziennie więcej na mieście, które jeździłyby zgodnie z przepisami, oczywiście do 50 km/h w terenie zabudowanym. Byłoby to związane ze spowolnieniem ruchu, z dużym zdenerwowaniem innych kierowców.

Poza tym, zdaniem posła, Stalową Wolę czeka niedługo wiele remontów dróg, a koszty otwarcia filii byłyby niewspółmierne do korzyści.

■ Ani tak, ani nie

Zwolennikiem otwarcia filii nie jest także Kamil Kalinka, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu.

– Temat nie jest nowy, dyskutuje się o tym już od dłuższego czasu. Z mojego punktu widzenia otwieranie filii w Stalowej Woli jest nieuzasadnione. Byłoby, gdybyśmy mogli dzięki temu pozyskać nowych klientów. A tak się nie stanie. Tarnobrzeg i Stalową Wolę dzieli ledwie 30 km. Mieszkańcy tego drugiego miasta i tak korzystają z naszych usług. Poza tym liczba egzaminów, które przeprowadzamy, nie jest tak wysoka, jak choćby dwa lata temu. Pozostaje jeszcze kwestia finansów. Musielibyśmy zainwestować w utworzenie takiej nowej placówki.

Ile? Na to pytanie trudno odpowiedzieć. Na pewno WORD musiałby wydać pieniądze na system teleinformatyczny, poza tym na miejscu musi być potrzebna do przeprowadzenia egzaminów infrastruktura. Wprawdzie mogą ją za symboliczną opłatą udostępnić władze miejskie, ale...

– Na razie trudno jest nam jednoznacznie ustosunkować się do kwestii utworzenia w Stalowej Woli filii WORD-u – mówi przewodniczący tamtejszej rady miejskiej Stanisław Sobieraj. – Są osoby, które są za, jednak słyszymy też głosy tych, którzy nie są tej koncepcji przychylni. Dlaczego? Nawet teraz narzekają, że po mieście jeździ za dużo elek. W momencie otwarcia filii ich samopoczucie byłoby jeszcze gorsze. Na razie wsłuchujemy się w głosy mieszkańców, nie jesteśmy ani na tak, ani na nie.

Jakub Ziębka



(R)ewolucja

Składu zwycięskiej drużyny się nie zmienia. Ta stara piłkarska maksyma znajduje zastosowanie również w świecie motoryzacji. Z tego założenia wyszedł zapewne Opel, prezentując światu corsę E. Wprawdzie anonsowana była jako całkowicie nowe auto, ale przyglądając się szczegółom możemy dojść do wniosku, że nie jest to do końca prawda.

Auto jakiś czas temu uzupełniło park maszynowy siedleckiego WORD-u, zaczynając konsekwentnie zastępować używane do tej pory modele generacji D. Warto zatem bliżej mu się przyjrzeć i poszukać między nimi różnic.

■ Trudne początki

Opla corsę można uznać za weterana segmentu samochodów miejskich w Europie. Produkcję od 1982 roku doczekał się pięciu generacji i sprzedał w liczbie ponad 12 milionów egzemplarzy. W świecie ośrodków szkolenia kierowców pojawił się poczynając od generacji oznaczonej literą C. Nie cieszył się wówczas najlepszą opinią. Dawały się we znaki problemy z układem przeniesienia napędu, a w szczególności ze sprzęgłem. Zawodził osprzęt silnika, wydmuchiwały się uszczelki pod głowicą. Znacząca zmiana jakościowa nadeszła wraz z zaprezentowaną w 2006 roku generacją D modelu, której trudno było zarzucić poważniejsze niedoskonałości. Przełożyło się to również na stosunkowo długi, ośmioletni okres jego funkcjonowania na rynku.

■ Wewnętrzne zmiany

Następczyni – corsa E – zadebiutowała w 2014 roku. Producent uparcie twierdzi, że jest to całkiem nowy samochód. Właśnie – twierdzi. Nie da się bowiem ukryć, że niemieccy inżynierowie wykorzystali wiele elementów z poprzedniego modelu. Przede wszystkim płytę podłogową. Nowa corsa nie zmieniła zatem istotnych wymiarów nadwozia. Nie zmieniła się również jej sylwetka. Oglądana z boku do złudzenia przypomina poprzedniczkę. Powiew świeżości da się wyczuć patrząc na przód i tył nadwozia, nawiązujący do innych modeli z aktualnej palety niemieckiego producenta. Dużo dalej posunięte zmiany zaszły natomiast we wnętrzu. Deska rozdzielcza ma zupełnie nowy kształt, a do jej budowy zastosowano miękkie tworzywo. Przed kierowcą znajdują się czytelne, podświetlane na biało zegary, rozdzielone ekranem komputera pokładowego (wymagającego dopłaty w wersjach Essentia i Enjoy). Odnalezienie właściwej pozycji za kierownicą opla nie jest trudne dzięki znacznemu zakresowi regulacji fotela i dwupłaszczyznowej regulacji kierownicy.

Warto również podkreślić wysoki stopień wygody oferowany przez pierwszy rząd siedzeń. Komfort podróżowania, pomimo niewielkiego, tak jak i w poprzedniczkę, rozstawu osi, należy uznać za zadowalający. Nawet pasażerowie tylnej kanapy dysponują wystarczającą przestrzenią nad głowami oraz miejscem na kolana. Zapisał do dłuższych wieloosobowych wyjazdów studzi jedynie pojemność bagażnika. Standardowo ma on tylko 265 litrów. Po złożeniu tylnej kanapy jego pojemność rośnie do 1120 litrów. Na pochwałę zasługuje za to doskonała widoczność z kabiny.

■ Długa lista gadżetów

Opel na każdym kroku podkreśla ponadstandardowe wyposażenie swoich aut w elektroniczne gadżety i systemy rodem z klasy premium. Corsa nie odstaje od reszty oferowanych aut. Poza komputerem pokładowym, przekazującym informacje o zużyciu paliwa, czasie podróży, przebiegu i zasięgu, możemy doposażyć pojazd w system automatycznego sterowania światłami drogowymi, kamerę Opel



Eye. Składają się na nią: system pomiaru odległości od pojazdu poprzedzającego, ostrzeżenia przed kolizją i o niezamierzonej zmianie pasa ruchu oraz rozpoznawania znaków drogowych, czujnik deszczu, zaawansowany system wspomagania parkowania z układem ostrzeżenia o pojeździe w martwym polu, reflektory bixenonowe z funkcją statycznego doświetlenia zakrętów oraz system IntelliLink z kolorowym wyświetlaczem dotykowym 6,95 cala. Lista naprawdę robi wrażenie.

Jednak nie gadżety są najważniejsze – samochód przede wszystkim ma jeździć. Podwozie corsy w dużej mierze bazuje na zmodyfikowanych rozwiązaniach znanych z poprzedniego modelu. Układ zawieszenia to połączenie kolumn McPhersona i tylnej belki. Wprowadzone zmiany wpłynęły korzystnie na komfort jazdy i stabilność samochodu. Zawieszenie pracuje sprężysto, bezszelestnie, dobrze radząc sobie na nierównościach polskich dróg. Podczas szybko pokonywanych zakrętów opel wykazuje tendencję do lekkiej podsterowności, ale nadal pewnie trzyma kierunek jazdy. W sytuacjach krytycznych zdecydowanie interweniuje seryjny układ ESP. Wielbiciele dynamicznej jazdy będą nieco rozczarowani układem kierowniczym. Jak wiele podobnych elektromechanicznych konstrukcji, nie daje on pełnego czucia drogi i nie grzeszy precyzją.

■ **Dobre narzędzie do szkolenia**

Najbardziej rewolucyjne zmiany dotyczą palety jednostek napędowych. Do dobrze znanych wolnossących motorów benzynowych 1.2 (70 KM), 1.4 (75 KM), 1.4 (90 KM) dołączyły turbodoładowane jednostki 1.0 Turbo (90 KM), 1.4 Turbo (100 KM) i 1.0 Turbo (115 KM). Wielbiciele silników wysokoprężnych mogą wybie-



rać pomiędzy 1.3 CDTI (75 KM) i 1.3 CDTI (95 KM). Szczególnie interesująco wygląda 115-konny 1-litrowy silnik benzynowy z turbosprężarką. Oferuje on kierowcy 170 Nm momentu obrotowego, w czasie jego pracy nie tworzy się nadmierna „turbodziura”, do tego umożliwiała naprawdę dynamiczną jazdę przy jednocześnie rozsądnym zużyciu paliwa. Niestety, wyposażona w niego corsa będzie najdroższą benzynową wersją w cenniku. Na potrzeby ośrodków szkolenia kierowców dużo rozsądniejszą propozycją wydaje się model z benzynowym silnikiem 1.4 o mocy 90 KM z fabryczną instalacją gazową. Jego cena w wersji wyposażenia Enjoy przy ak-

tualnych ofertach promocyjnych wynosi 48.350 zł. To o 5700 zł taniej od tak samo wyposażonego 115-konnego wariantu.

Nowy opel corsa to raczej daleko posunięta ewolucja poprzedniego modelu niż rewolucyjna nowość. Z perspektywy ośrodków szkolenia kierowców to akurat dobrze. Auto nie sprawia żadnych problemów osobom przyzwyczajonym do gabarytów poprzedniego modelu. Jeżeli jakość montażu i trwałość mechaniczna będą również zbliżone do corsy D, nowy opel powinien stać się doskonałym narzędziem do szkolenia.

Dariusz Piorunkiewicz

Więźniowie apelują: Uczcie się na naszych błędach!

W jaki sposób przestrzec młodych ludzi przed podejmowaniem nieodpowiedzialnych decyzji na drodze? Skłonić ich do obejrzenia filmów, których głównymi bohaterami są ludzie pokutujący za popełnienie czynów skutkujących czyjąś śmiercią. Z tego założenia wyszli twórcy kampanii edukacyjnej „Jadę z wyobraźnią”.



cu 2015 roku. Wtedy to Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie oraz Okręgowy Inspektorat Służby Więziennej w Krakowie zawarły porozumienie o współpracy w zakresie realizacji programu edukacyjnego na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Niedługo potem gotowość do uczestnictwa w projekcie zgłosiło Centrum Inicjatyw BRD.

– Wkrótce zabraliśmy się do pracy – mówi Katarzyna Dobrzańska-Junco, prezeska CIBRD. – Kampanię zrealizowaliśmy prawie bezkosztowo m.in. dzięki zaangażowaniu współpracujących z nami ludzi. Muszę przyznać, że rozmowy ze sprawcami wypadków wywarły na mnie spore wrażenie. Wcześniej miałam raczej do czynienia z tymi, którzy podczas zdarzeń drogowych ucierpieli.

Jak przyznaje Tomasz Waclawek, rzecznik prasowy OISW Kraków, część skazanych chętnie zgodziła się na udział w projekcie, inni musieli to dokładnie przemyśleć.

– W filmie występuje mężczyzna, który stwierdził, że nie ma nic do ukrycia, więc nie chciał nawet, żeby nie było widać jego twarzy. Jednak większość chciała pozostać anonimowa – podkreśla Waclawek.

■ Uniwersalne przesłanie

W jaki sposób filmy są używane w promocji bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Korzysta z nich m.in. krakowski MORD (podczas kursów reedukacyjnych) czy służba więzienna (w programach psychoedukacyjnych i podczas pogadek z dziećmi i młodzieżą). Ale nie tylko. Projekt szybko stał się ponadlokalny, głównie ze względu na swoje uniwersalne przesłanie. Filmy wykorzystują w celach edukacyjnych także instytucje z innych części kraju.

– Mimo że naszą główną grupą docelową są młodzi kierowcy, to produkcje powinien obejrzeć każdy uczestnik ruchu drogowego – mówi Katarzyna Dobrzańska-Junco. – Musimy uświadomić sobie jedno: każdy z nas może być sprawcą wypadku. Trzeba zrobić wszystko, żeby tego uniknąć.

Jakub Ziębka

Czasami ma się takie myśli, że wolałbym sam zginąć, żeby im nie zrobić krzywdy”. „Zdarzył się wypadek i wszystko się posypało”. „Wypiłem około pół litra wódki”. „Kolega, który siedział tuż za mną, był niezapięty pasami – tak samo jak ja”. „Straciłem wolność, straciłem wszystko, co miałem” – to tylko kilka wstrząsających zdań wypowiedzianych przez młodych więźniów, którzy w zakładzie karnym przebywają po spowodowaniu wypadku drogowego. Te oraz inne wypowiedzi można usłyszeć w minutowym spocie przestrzegającym przed nieodpowiedzialnym zachowaniem na drodze. Występuje w nim także znakomity polski rajdowiec Rafał Sonik. Na końcu spotu wypowiada on słowa: „Wolność jest najcenniejszym darem. Nie zmarnuj go!”.

■ Trzy odsłony kampanii

Krótki film, który można obejrzeć na portalach społecznościowych, m.in. YouTube, jest tylko jedną odsłoną kampanii „Jadę z wyobraźnią”, której organizatorami są: Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego w Krakowie, Okręgowy Inspektorat Służby Więziennej w Krakowie oraz

Centrum Inicjatyw BRD. Wyprodukowane zostały jeszcze dwa filmy. Pierwszy z nich, także krótki, nosi tytuł „Jeden dzień z życia więźnia”. Więzień to sprawca wypadku drogowego. Film zwraca uwagę na to, że przez chwilę nieuważgi w gruzach może legnąć całe dotychczasowe życie sprawcy. Ukazuje konsekwencje jazdy pod wpływem alkoholu, narkotyków, środków odurzających, niezapięcia pasów bezpieczeństwa oraz jazdy z nadmierną prędkością.

Kolejny został zatytułowany „Wypadek”. To już wewnętrzny dokument szkoleniowy (wykorzystywany przez MORD oraz OISW Kraków), na który składają się wywiady z więźniami, młodymi sprawcami wypadków drogowych. Film trwa ponad 35 minut i podzielony jest na trzy bloki tematyczne: życie przed wypadkiem, wypadek oraz życie po wypadku. Mocne, poruszające wyznania więźniów nie pozostawiają widza obojętnego na przedstawiane historie.

■ Wejście do więzienia

Pomysł na realizację kampanii uświadamiającej młodym kierowcom konsekwencje nierozważnego zachowania za kółkiem powstał w czer-

Jak ściągnąć kursantów z internetu na jazdy do OSK?

www.prawojazdy.com.pl – 328.000 użytkowników miesięcznie.
Co zrobić, żeby stali się kursantami ośrodków – Partnerów firmy E-kierowca



Strona www.prawojazdy.com.pl jest najstarszą stroną internetową, którą skupia zainteresowanie kandydatów na kierowców. Jest też bezapelacyjnie najbardziej popularny w sieci, co potwierdzają wszystkie analizy. Oprócz niezbędnych informacji i porad kursanci mogą również na stronie zakupić i odbyć e-kurs „Teoria w domu” oraz poćwiczyć zdawanie na testach.

Dla spółki E-kierowca sprzedaż materiałów bezpośrednim kursantom nie jest jednak celem samym w sobie. Liczy się przede wszystkim to, co uda się wypracować wspólnie z Partnerami spółki, czyli ośrodkami współpracującymi w ramach szkoleń „Teoria w domu”. Dlatego powstał projekt, który ma na celu wykorzystanie dużego ruchu kursantów na stronie prawojazdy.com.pl, aby kierować ich na jazdy bezpośrednio do naszych Partnerów.

– Codziennie na panel e-kursów „Teoria w domu” rejestruje się ponad 200 użytkowników (ok. 6 tys. miesięcznie). 90 proc. z nich zamierza samodzielnie uczyć się teorii i do OSK udać się na jazdy dopiero po zdaniu egzaminu. To właśnie tych kursantów chcemy pokierować do naszych Partnerów – mówi Maciej Matuszak – dyrektor zarządzający spółki E-kierowca.

Stąd idea powstania wyszukiwarki „TOP OSK” – jedynej miejsca w internecie, gdzie kursanci będą mogli znaleźć listę najlepszych ośrodków, które dodatkowo oferują im jedną godzinę jazdy w cenie kursu.

■ Tylko elita, tylko partnerzy firmy e-kierowca

– Nie tworzymy jeszcze jednej masowej wyszukiwarki, na której może się pokazać każdy, kto ma numer ewidencyjny OSK – mówi Maciej Matuszak. – Nasi Partnerzy zasługują na to, aby w internecie mieć status gwiazd wśród szkół jazdy.

Kampania promująca wyszukiwarkę jest ukierunkowana na to, aby kursanci, którzy szukają najlepszych i najskuteczniejszych szkół, trafili właśnie na nią. Wykorzystując potencjał portalu prawojazdy.com.pl musimy jednocześnie dbać o jego renomę i najwyższe standardy. Nasza wyszukiwarka nieprzypadkowo nazywa się „TOP OSK”, skupia bowiem najlepsze, wypróbowane i sprawdzone na rynku ośrodki, które nie obawiają się obiektywnej oceny ze strony swoich kursantów.

Podstawową wartością dla kursantów, którzy szukają szkoły na odbycie praktycznej części szkolenia, jest rzetelna i obiektywna ocena ośrodka. W wyszukiwarce TOP OSK system ocen jest tak skonstruowany, że oceny może dokonać tylko ten kursant, który rzeczywiście odbył szkolenie w danym ośrodku. Nie ma więc możliwości manipulacji, sztucznego podbijania liczby dobrych opinii lub z drugiej strony – nieuzasadnionego hejtu. Niezależnie od tego, czy kursanci skorzystają z opcji zapisu na jazdy z jedną godziną gratis, przeglądając mapę ośrodków w wyszukiwarce Top OSK będą mieli świadomość, że mają przed sobą listę najlepszych szkół jazdy dostępnych w swoim regionie. Wyszukiwarka TOP OSK będzie pierwszym w internecie bezstronnym i obiektywnym źródłem informacji dla kursantów nt. ośrodków szkolenia kierowców w ich regionie.

■ Na czym polega bezstronność i obiektywizm wyszukiwarki TOP OSK?

- ośrodki nie płacą za obecność w wyszukiwarce
- nie ma żadnych płatnych opcji, dających np. wyższe miejsce, lepszą ekspozycję. Wszystkie podmioty są równe, a kolejność wyświetlania jest uzależniona od parametrów wyszukiwania, jakie określi kursant
- system jest tak skonstruowany, że ocenić ośrodek może tylko kursant, który rzeczywiście się w nim szkolił. Nie ma możliwości, aby ktoś z zewnątrz mógł opublikować pozytywną lub negatywną opinię.

Aktualnie nie ma w internecie żadnej wyszukiwarki, która spełniałaby tak wyrubowane standardy.

■ Jak znaleźć się w wyszukiwarce TOP OSK?

1. Trzeba być Partnerem firmy E-kierowca
2. Należy mieć założone konto w Admi
3. Konieczna jest akceptacja regulaminu, w którym deklaruje się przeprowadzenie z kursantem dodatkowej godziny jazdy oraz akceptuje fakt, że oceny wyświetlane na jego profilu będą widoczne niezależnie od ich jakości.

Szczegóły nt. wyszukiwarki TOP OSK można poznać kontaktując się pod nr. tel. 91 431 43 95.

Radosław Izdebski

Krótsza kara za szybką jazdę?

Od 18 maja ubiegłego roku za zbyt szybką jazdę można stracić prawo jazdy nawet na sześć miesięcy. W mediach pojawiły się jednak doniesienia, że luka w prawie pozwala na szybsze odzyskanie dokumentu.



Fot. Karolina Kabat/Flickr

Od przeszło roku pierwsze wykryte przekroczenie dozwolonej prędkości w obszarze zabudowanym o 50 km/h i więcej skutkuje zatrzymaniem prawa jazdy na trzy miesiące. Kara nakładana jest na drodze administracyjnej. Policjant zatrzymuje prawo jazdy, wystawiając pokwitowanie uprawniające do prowadzenia pojazdu przez kolejne 24 godziny. Dokument jest natomiast odsyłany do organu wydającego. Tam, w imieniu prezydenta miasta bądź starosty powiatu, zapada decyzja o jego zatrzymaniu na trzy miesiące.

■ Skórka warta wyprawki

Jeżeli kierowca zlekceważy zakaz, zdecyduje się na prowadzenie auta i ponownie zostanie zatrzymany przez policję, okres zawieszenia prawa jazdy zostanie wydłużony do sześciu miesięcy. Kolejne potknięcie karane jest odebraniem uprawnień – by ponownie wsiąść za kierownicę, osoba lekceważąca prawo musi zapisać się więc na kurs prawa jazdy i zdać egzamin.

W programie „Raport Turbo”, wyemitowanym na antenie TVN Turbo, pojawiła się sugestia, że ist-

nieje sposób na skrócenie sześciomiesięcznego okresu bez prawa jazdy. Popołnienie kolejnego wykroczenia będzie równoznaczne z cofnięciem uprawnień. Po otrzymaniu decyzji administracyjnej możliwe ma być rozpoczęcie kursu na prawo jazdy i przystąpienie do egzaminu. W sprzyjających warunkach odzyskanie uprawnień może zająć dwa i pół miesiąca. Po co komplikować sobie życie, jeżeli wystarczy odczekać pół roku bez samochodu? Osobom wykonującym niektóre zawody – np. przedstawiciela handlowego – prawo jazdy jest bezwzględnie konieczne do wykonywa-

nia pracy. Skórka może być więc warta wyprawki. Postanowiliśmy sprawdzić, czy omówiony przez TVN Turbo sposób szybkiego odzyskania uprawnień do kierowania pojazdami faktycznie działa.

■ Różne szkoły

Sprawa okazała się bardziej zawiła, niż początkowo mogłoby się wydawać. Z jednego urzędu otrzymaliśmy jedynie zdawkową odpowiedź o braku stwierdzonych przypadków dwukrotnego przekroczenia prędkości o ponad 50 km/h bez informacji odnośnie możliwego postępowania w takiej sytuacji. Przedstawiciel kolejnego urzędu również poinformował o braku takich przypadków.

„Natomiast gdyby taki przypadek wystąpił, wydalibyśmy decyzję o cofnięciu uprawnień. W naszej ocenie taka osoba może przystąpić do szkolenia i egzaminu niezwłocznie po otrzymaniu decyzji o cofnięciu uprawnień” – dodał w ramach pełnej odpowiedzi na zadanie pytanie.

Kilka dni później otrzymaliśmy następną odpowiedź: „Nie było jeszcze przypadku cofnięcia uprawnień w opisaney sytuacji. Naszym zdaniem osoba, której zostaną cofnięte uprawnienia, będzie musiała odczekać okres zatrzymania wskazany w decyzji (wydanej na sześć miesięcy)”.

■ Trzeba czekać

Najbardziej pełną, wyczerpującą i popartą przepisami odpowiedź przesłała Anna Krukowska, zastępca dyrektora Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta we Wrocławiu: „Odpowiadając na pana e-mail w sprawie odzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi po wydaniu decyzji o cofnięciu uprawnień w trybie art. 103 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2015 roku poz. 155 z późn. zm.), zwanej dalej jako uokp, uprzejmie informuję, że w ocenie tutejszego organu przystąpienie do nowego szkolenia oraz w następstwie umożliwienie przystąpienia do egzaminu państwowego na prawo jazdy nastąpić może najwcześniej po upływie sześciu miesięcy od daty zatrzymania prawa jazdy. Powyższe stanowisko podyktowane jest treścią art. 22 ust. 1 pkt. 3 uokp, który stanowi, że: «nie może być szkolona osoba, w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji». Natomiast z godnie z treścią art. 50 ust. 2 pkt. 3 uokp, «nie może być egzaminowana osoba, w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami lub zatrzymaniu prawa jazdy w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji». Z powyższych przepisów jednoznacznie wynika, że osoba, w stosunku do której wydano decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy na sześć miesięcy, przed upływem wskazanego w decyzji okresu zatrzymania prawa jazdy nie może ani brać udziału



w kursie, ani tym bardziej przystąpić do egzaminu państwowego. W tym miejscu wskazać należy, że decyzja o cofnięciu uprawnień, będąca następstwem niestosowania się przez kierowcę do przedłużenia okresu zatrzymania prawa jazdy, w ocenie tutejszego organu nie eliminuje z obrotu prawnego poprzednich dwóch decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy – odpowiednio na okres trzech miesięcy i sześciu miesięcy, lub jednej decyzji na okres sześciu miesięcy, wydanej w sytuacji, o której mowa w art. 102 ust. 1 d”.

■ Błędna interpretacja

Najbardziej istotne, z punktu widzenia możliwości wcześniejszego odzyskania uprawnień, wydaje się dalsza część e-maila ze wzmianką o ocenianiu przez lokalny organ intencji ustawodawcy. Innymi słowy: urząd miasta, wiedząc o zatrzymaniu prawa jazdy na sześć miesięcy, a później o jego utracie, może odmówić założenia Profilu Kandydata na Kierowcę, a co za tym idzie – uniemożliwić rozpoczęcie kursu i przystąpienie do egzaminu. Informację o zatrzymaniu prawa jazdy bądź cofnięciu uprawnień składa się pod groźbą odpowiedzialności karnej we wniosku o PKK.

„W ocenie tutejszego organu intencją ustawodawcy (który poprzez nakaz wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy na okres od trzech do sześciu miesięcy) było wyeliminowanie z uczestnictwa w ruchu drogowym kierowców stwarzających realne zagrożenie dla innych uczestników poprzez uniemożliwienie im kierowania pojazdem w okresie wskazanym w decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy. Interpretacja części srodowiska prawniczego i dziennikarskiego, jakoby po wydaniu decyzji o cofnięciu uprawnień taka osoba mogła bez przeszkód wziąć udział w szkoleniu i zrobieniu nowego prawa jazdy, nie odpowiada zatem zamysłowi ustawodawcy, sprowadzającemu się do wykluczenia nie-

bezpiecznych kierowców z uczestnictwa w ruchu drogowym na określony ustawowo okres i stoi w sprzeczności z przywołanymi powyżej przepisami. Tym samym marginalizuje środek zapobiegawczy – zakaz poruszania się pojazdem (mający na celu uniemożliwienie kierowcom dopuszczającym się niebezpiecznych zachowań na drodze poprzez przekraczanie prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym), pozwalając na uniknięcie kary i znalezienie łatwego sposobu na omijanie ustanowionego prawa. Reasumując, tutejszy organ informuje, że wszyscy kierowcy, którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami w trybie art. 103 ust. 1 pkt. 5 uokp, są informowani, że do nowego szkolenia mogą przystąpić dopiero po upływie sześciomiesięcznego okresu zatrzymania prawa jazdy. Z uwagi na fakt, iż do dziś wydano zaledwie kilka takich decyzji oraz ze względu na brak składania przez kierowców skarg i odwołań w tym zakresie, co skutkowałoby koniecznością rozpatrzenia sprawy przez organ drugiej instancji, tutejszy organ stoi na stanowisku przedstawionym w niniejszym piśmie” – podsumowuje Anna Krukowska, zastępca dyrektora Wydziału Spraw Obywatelskich Urzędu Miasta we Wrocławiu.

Pozostaje cieszyć się, że kierowcy zrozumie-li swój błąd i nie próbują szukać luk w prawie. Prawdopodobnie jednak ostateczne decyzje mogą leżeć w gestii Samorządowych Kolegiów Odwoławczych. Oficjalnego stanowiska MSW w tej sprawie nie udało się nam zdobyć. Zostaliśmy skierowani do rzecznika policji.

– Decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy nadal pozostaje w obrocie prawnym, mimo że w związku z niesubordynacją kierowcy została wydana kolejna decyzja, tym razem o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami – mówi sierżant sztabowy Antoni Rzeczkowski z wydziału prasowo-informacyjnego KGP.

Łukasz Szewczyk

Jak poprawić bezpieczeństwo pieszego?

Należy zweryfikować istniejące przejścia dla pieszych pod względem widoczności w danym miejscu, ich usytuowania, a przede wszystkim liczby. Moim zdaniem, jest ich zbyt dużo, a często wykonywane są niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Samo ograniczenie liczby przejść powinno poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.



Z przykrością należy stwierdzić, że na drodze istnieje niepisany podział na różne kategorie uczestników ruchu. Są lepsi i gorsi. Przepisani do poszczególnych grup nie zawsze są wyrozumiali dla osób należących do innej kategorii. I tak kierowcy samochodów osobowych nienawidzą prowadzących samochody ciężarowe, kierowcy ciężarówek nie cierpią motocyklistów, motocykliści – kierowców osobówek. Co z pieszymi i rowerzystami? Ich nie lubią wszyscy pozostali. Ten brak symbiozy i zrozumienia dla innych jest kompletnie niezrozumiały. Nie tylko budzi antagonizm, ale także

złośliwe działanie wobec siebie. Może to skutkować spowodowaniem zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

■ Jedna zasada

Piesi, podobnie jak rowerzyści, należą do grupy uczestników ruchu zwanych niechronionymi. W kontakcie z każdym pojazdem zawsze stoją na straconej pozycji.

W ubiegłym roku pojawił się pomysł, żeby uprzywilejować pieszych, dając im prawa gwarantujące większe bezpieczeństwo. Niestety,

podczas ostatniego posiedzenia Sejmu poprzedniej kadencji przypadł. Warto zauważyć, że pieszy użytkownik drogi to osoba, która nie musi znać zasad korzystania z niej. Powinien mieć z tyłu głowy jedną ważną informację. Jaką? Ano taką, że jezdnię może przekraczać przechodząc po przejściu dla pieszych, na którym ma zresztą bezwzględne pierwszeństwo.

Od wielu lat ta zasada była wpajana najmłodszym uczestnikom ruchu już na etapie przedszkola, następnie w szkole. Inne przepisy dotyczące ruchu pieszych są dla większości zagadką. Znajomość tylko tej jednej jedynej zasady powo-

duje, że niektórzy piesi bezwzględnie egzekwują pierwszeństwo na przejściu. To błąd. Bo nie mają przy tym świadomości, że nie ma pojazdów zatrzymujących się w miejscu.

■ Trzy przepisy

Na drogę zatrzymania pojazdu składa się kilka istotnych czynników. Są to m.in. warunki pogodowe, masa rzeczywista, stan techniczny i jakość ogumienia pojazdu, rodzaj nawierzchni jezdni, czas reakcji kierowcy i zadziałania układu hamulcowego. Im jest on dłuższy, tym dłuższa jest też realna droga potrzebna do zatrzymania pojazdu.

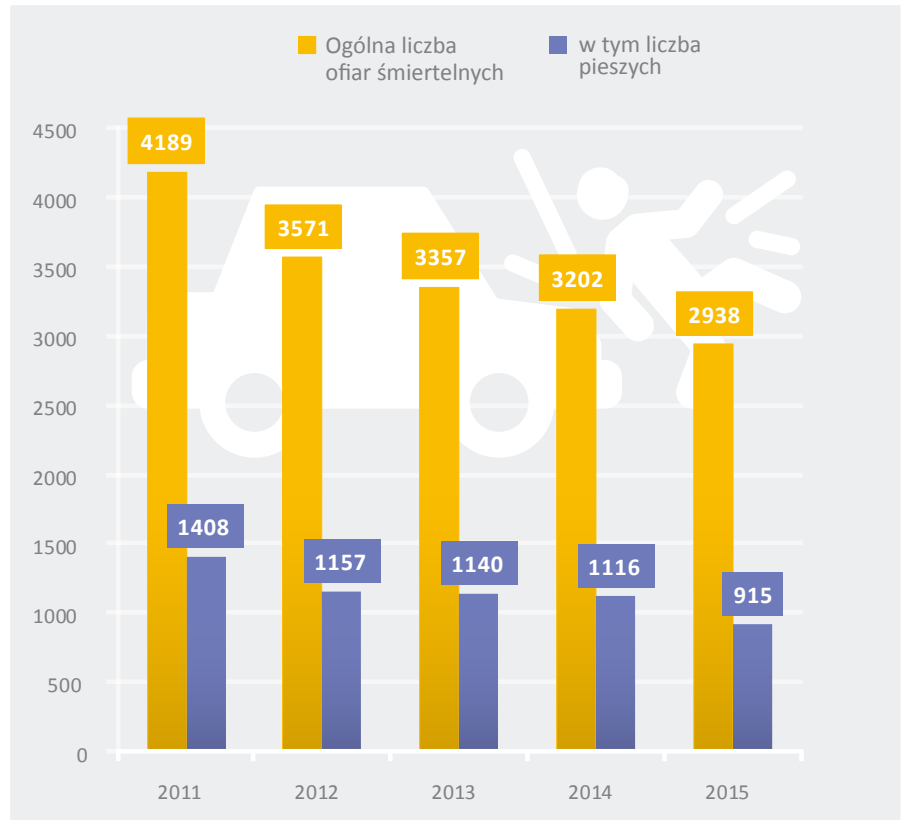
W europejskich państwach wyodrębnić można trzy funkcjonujące przepisy. W Polsce, Rumunii, Słowacji, Słowenii i na Węgrzech pieszy nabywa pierwszeństwo w momencie wejścia na jezdnię. Bardziej przyjazne przepisy, gwarantujące większe bezpieczeństwo, mają Austriacy, Belgowie, Bułgarzy, Czesi, Duńczycy, Holendrzy, Niemcy i Szwajcarzy. W tych krajach pieszy ma pierwszeństwo na przejściu w momencie zbliżania się do jezdni z wyraźnym zamiarem przejścia przez nią. Jeszcze dalej posunięto się we Francji i Norwegii. Tam pieszemu należy ustąpić pierwszeństwa w momencie, gdy zbliża się on do jezdni, nawet jeżeli zamiar przejścia nie jest wyraźny.

■ Co rozprasza pieszego?

Takie rozbieżności przepisów nastroją problem w czasie korzystania z jezdni podczas wyjazdów do innych państw. Powoduje to duży brak komfortu. Do tego pieszy na drodze musi stawić czoło innym problemom, które rozpraszają jego uwagę. Wymienię niektóre z nich: spadki chodnika, wysokie krawężniki dzielące chodnik od jezdni, brak chodników, przeszkody (śmietniki, reklamy, znaki drogowe), bariery, nieprzyjemne otoczenie, długi czas oczekiwania na możliwość przekroczenia jezdni, spaliny, hałas, warunki pogodowe, nieznaną drogę, śliska nawierzchnia, nierówności chodnika, stojąca woda czy zalegające błoto, niesiony bagaż. Konfrontacja pieszego z pojazdem poruszającym się z prędkością 60 km/h w 80 proc. kończy się śmiercią. Szczęśliwie zwiększająca się liczba zarejestrowanych pojazdów nie ma wpływu na liczbę wypadków z udziałem pieszych. W 2015 roku na polskich drogach śmierć poniosło 2938 osób, z czego aż 915 pieszych (31 proc. ogólnej liczby ofiar śmiertelnych). Na szczęście od kilku lat utrzymuje się tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych wśród pieszych.

■ „Najechnięcie na pieszego”

Na wykresie dołączonym do tekstu widać, że piesi stanowią bardzo liczną grupę ofiar śmiertelnych (od 34,8 proc. w 2014 roku do 33,1 proc.



w ubiegłym roku). Największa liczba wypadków drogowych ma miejsce w miesiącach letnich. Spowodowane jest to zwiększonym ruchem na drogach. Z kolei do największej liczby wypadków z udziałem pieszych dochodzi w miesiącach jesiennych. To spowodowane jest szybko zapadającym zmierzchem i pogorszeniem się warunków pogodowych.

W ubiegłym roku tylko na przejściach dla pieszych doszło do blisko 3800 wypadków, w których aż 240 pieszych poniosło śmierć. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że najczęstszym rodzajem wypadków jest zderzenie się pojazdów. Ale już na drugiej pozycji znajduje się najechnięcie na pieszego. W roku 2015 doszło do 8436 takich wypadków, w których zginęło 906 pieszych. Wina leży nie tylko po stronie kierowców. Również piesi przyczyniają się swoim zachowaniem do tragedii na drodze, zajmując drugie miejsce w kategorii sprawców wypadków za kierowcami pojazdów. W ubiegłym roku spowodowali oni 2619 wypadków, w których śmierć poniosło 450 osób, a ponad 2200 doznało obrażeń ciała. Najczęstsze przyczyny wypadków spowodowanych przez pieszych to:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd – 1 464 wypadki
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 292 wypadki
- wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody – 269 wypadków
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 216 wypadków.

■ Potrzeba radykalnych działań

Faktem jest, że w ubiegłym roku piesi spowodowali mniej wypadków niż w roku poprzednim (o ponad 400), jednak ta sytuacja nie zmienia oceny nadanej przez Unię Europejską, dla której w dalszym ciągu pozostajemy na ostatnim miejscu tabeli pod względem bezpieczeństwa pieszych. Nasuwa się wniosek: żeby poprawić bezpieczeństwo pieszych, należy podjąć radykalne działania na kilku płaszczyznach.

Przede wszystkim chodzi o dokonanie zmiany przepisów regulujących ruch pieszy, które zostały zaniechane podczas ostatniego posiedzenia Sejmu poprzedniej kadencji. Trzeba także poprawić infrastrukturę drogową poprzez budowanie większej liczby przejść podziemnych lub naziemnych. Należy zweryfikować istniejące przejścia dla pieszych pod względem widoczności w danym miejscu, ich usytuowania, a przede wszystkim liczby. Moim zdaniem, jest ich zbyt dużo, a często wykonywane są niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Samo ograniczenie liczby przejść powinno poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Ze statystyk wypadkowych wynika, że piesi zdecydowanie rzadziej uczestniczą w wypadkach drogowych poza przejściami. Nasuwa się więc taki wniosek: przejścia dla pieszych dają pieszemu złudną gwarancję bezpieczeństwa, przez co zwraca on mniejszą uwagę na ruch uliczny, a często po prostu w sposób nieprzemysłany egzekwuje pierwszeństwo przed pojazdami, które mają małą szansę na uniknięcie najechnięcia na pieszego.

Marek Rupental

Polska motoryzacją stoi

Mercedes przymierza się do wybudowania fabryki silników w Jaworze. Jeżeli inwestycja dojdzie do skutku, umocni pozycję Polski na motoryzacyjnej mapie świata. Już teraz nie należy ona do słabych. Mimo że nie produkujemy samochodów osobowych pod własnymi markami, auta z polskim rodowodem jeżdżą w Chile, Japonii, Meksyku czy na Hawajach.



warszawy 210. Ich praca poszła jednak na marne – priorytetowo potraktowano negocjacje z Fiatem i Renault, które miały zakończyć się pozyskaniem licencji na produkcję nowego samochodu. Za korzystniejszą uznano ofertę Włochów, którzy dali FSO zielone światło na produkcję sedana złożonego z mechaniki niezbyt wyszukanego modelu 1300/1500 oraz nowoczesnej karoserii i tarczowych hamulców fiata 125. Pierwsze egzemplarze zjechały z linii montażowych w 1967 roku. Sześć lat później dostępny był już drugi z licencyjnych fiatów – produkowany przez FSM polski fiat 126p. Duży fiat stał się punktem wyjścia do stworzenia poloneza. Wszystkie trzy modele o fiатовskim rodowodzie były wielokrotnie modernizowane i przetrwały okres transformacji gospodarczej.

W FSO nikt nie miał jednak wątpliwości, że warunkiem niezbędnym do utrzymania marki na rynku jest znalezienie zagranicznego inwestora, który poza zastrzykiem środków zapewni dostęp do nowoczesnej technologii. W 1994 roku ruszył montaż opla astry. Był to jednak półśrodek, służący omignięciu stawek celnych. Znacznie większe nadzieje wiązano z podpisaną rok później umową z Daewoo. Na jej mocy rozpoczęto montaż, a później produkcję samochodów (lanos, matiz, nubira). Niestety, dość szybko okazało się, że koreański kolos ma gliniane nogi – kryzys gospodarczy w Azji przyczynił się do upadku Daewoo Group. Motoryzacyjna gałąź koncernu została przejęta przez General Motors. Niestety, żerańskiej fabryce nie pomogła ani restrukturyzacja Daewoo, ani uruchomienie produkcji chevroleta aveo. Ostatnie auta opuściły mury zakładu w 2009 roku.

Znacznie więcej szczęścia miała Fabryka Samochodów Małolitrażowych z zakładami w Tychach i Bielsku-Białej. W 1992 roku FSM przekształcono w Fiat Auto Poland, który obok malucha zaczął wytwarzać fiata cinquecento. Zakłady odpowiadały też za produkcję fiata sienę i palio weekend oraz montaż innych modeli włoskiego koncernu. W 1998 roku na podobój rynku ruszył fiat seicento. Podobnie jak poprzednik, był produkowany jedynie w Tychach, skąd trafiał na rynki wybranych państw globu. W latach 2003 – 2012 Tychy były jedynym dostawcą pandy II. Produkcję trzeciej generacji miejskiego auta przeniesiono do Włoch. Była to jednak czysto polityczna decyzja. Włoski rząd nie chciał słyszeć o możliwości zamknięcia fabryki w Pomigliano d'Arco po zawieszeniu produkcji alfy romeo 159. Na szczęście Fiat Auto Poland nie może

Krzywa obrazująca rozwój polskiej motoryzacji miałaby kształt sinusoidy. Na przestrzeni ostatniego wieku po udanych i trafnych inwestycjach przychodziły lata stagnacji i mniej lub bardziej poważnych problemów. Nim przyjrzymy się ostatnim wydarzeniom, sięgnijmy do historii. W latach 20. XX wieku w siłę rosły Centralne Warsztaty Samochodowe, które w 1928 roku przekształcono w Państwowe Zakłady Inżynierii – producenta samochodów, motocykli i pojazdów dla wojska. PZInż. nie obawiało się współpracy z innymi firmami. W 1932 roku podpisano umowę licencyjną z Fiatem, na mocy której ruszyła produkcja modeli 508, 514, 524 oraz ciężarowych 618 i 621. Z przedwojennym polskim rynkiem mocno związał się też koncern General Motors. Pierwsze chevrolety opuściły mury warszawskiej fabryki w 1928 roku. Niedługo potem weszło w życie postanowienie rządowe o możliwości uruchamiania w kraju zagranicznych montowni samochodów pod warunkiem całkowitego finansowania ich przez obcy kapitał. Na tej podstawie Spółka Akcyjna Lilpop Rau & Lowenstein podpisała w 1936 roku stosowną umowę z firmą General Motors i rozpoczęła wytwarzanie aut. W 1938 roku przystąpiono również do budowy fabryki w Lublinie. Zakładano, że produkcja ruszy w niej w końcu roku 1939. Niestety, inwestycję przerwały wydarzenia z września 1939 roku.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej polska motoryzacja powstawała z gruzów. Zadania nie ułatwiało podejście ówczesnych władz do kwestii środków indywidualnego transportu. Mimo to o możliwości wznowienia produkcji samochodów osobowych zaczęto myśleć już w 1946 roku. Kilka miesięcy później rozpoczęto negocjacje z Fiatem, z którym współpraca układała się pomyślnie w latach 30. Udało się dobić targu. Zakładano, że Fiat wybuduje fabrykę modelu 1100, a strona polska ureguje należności dostawami węgla i innych produktów. ZSRR uznał jednak inwestycję za niepoprawną politycznie – zakładano, że międzynarodowe kooperacje będą ograniczały się do państw bloku socjalistycznego. Strona radziecka za setki milionów złotych przekazała nam maszyny i dokumentację do produkcji auta bazującego na GAZ M20 pobieda. Pierwsze FSO warszawa opuściły mury żerańskiej Fabryki Samochodów Osobowych w listopadzie 1951 roku. Sześć lat później FSO rozpoczęło produkcję syreny – modelu stworzonego własnym sumptem.

W latach 60. oferowane przez FSO samochody były już mocno przestarzałe. By myśleć o eksporcie, który pozwoli na pozyskanie cennych dewiz, konieczne było uruchomienie produkcji nowoczesnego auta. Inżynierowie FSO stanęli na wysokości zadania i przygotowali prototypy syreny 110 oraz

narzekać na brak zamówień. Od 2007 roku w Tychach powstaje cieszący się niesłabnącą popularnością fiat 500 oraz zbudowane na jego bazie ford ka (od 2008) i lancia ypsilon (od 2011). Ważną rolę w strukturach Fiata odgrywa też Fiat-GM Powertrain Polska z Bielska-Białej. Spółka, wywodząca się Zakładu Mechaniki FSM, odpowiada za produkcję turbodiesli 1.3 MultiJet oraz silników 0.9 TwinAir.

W Tychach znajduje się również – przejęta przez Opla od Isuzu – fabryka turbodiesli 1.7 z rodziny Cicle L. Z kolei Toyota produkuje w Wałbrzychu benzynowe silniki 1.0 o mocy 68 KM, zautomatyzowane i manualne skrzynie biegów oraz wały korbowe i korbowody. Ostatnie dwa wymienione komponenty trafiają m.in. do jeliczańskiej fabryki Toyoty, której powierzono produkcję turbodiesli o pojemnościach 1.4, 2.0 oraz 2.2.

Mocnym punktem na motoryzacyjnej mapie Polski jest Wielkopolska. W Poznaniu ma siedzibę krajowe przedstawicielstwo Grupy Volkswagena, które w ubiegłym roku uruchomiło w Komornikach potężne centrum dystrybucyjne. W podpoznańskim Jasinie działa zakład zabudów specjalnych, który dostosowywał użytkowe volkswageny do służby w wojsku, policji czy poczcie, jak również innych klientów o ściśle sprecyzowanych wymaganiach. Fabryka w Wildze (dzielnica Poznania) jest największą odlewnią głowic cylindrowych w Europie oraz drugą największą odlewnią koncernu VW. Przygotowane przez nią komponenty są montowane w większości samochodów Grupy Volkswagena. Z kolei w Antoninku produkowane są użytkowe auta odmiany volkswagena transportera oraz wszystkie warianty caddy.

Gliwicka fabryka Opla odpowiada natomiast za dostawy astry w wersjach hatchback, jak również jest jedynym dostawcą astry GTC coupé, 280-konnej astry OPC, astry sedan oraz kabrioletu cascada. Ostatni z wymienionych jest też oferowany pod markami Vauxhall (Wielka Brytania), Holden (Australia) czy Buick (USA).

Wymienione inwestycje, choć znaczące i poważane na całym świecie, są wciąż tylko niewielkim fragmentem obrazu motoryzacyjnej Polski. Nad Wisłą powstają również samochody ciężarowe i autobusy. Nie wolno też zapominać, że na jedno miejsce w fabryce przypadają trzy – cztery dodatkowe stanowiska u dostawców. Jak na ironię, firmy stojące w cieniu motoryzacyjnych gigantów są ich fundamentem. Przypomnijmy, że mowa o dostawcach modułów elektronicznych, przewodów hydraulicznych, czujników, przełączników, uszczelki, filtrów, reflektorów, szyberdachów, foteli, popielniczek, półek i rolet bagażników, dywaników i masy innych komponentów. Każdy z nich musi być perfekcyjnie wykonany – najdrobniejsze nieprawidłowości rzutują na obraz samochodu oraz marki, pod którą jest sprzedawany. Na komponenty z Polski stawiają najlepsi. Wystarczy wspomnieć o Groclin Group z Grodziska Wielkopolskiego, która projektuje fotele i dostarcza poszycia foteli dla BMW, Forda, Opla, Renault, Volkswagena i Volvo.

Łukasz Szewczyk





Drogi bez ograniczeń

Szybka jazda jest możliwa nie tylko na niemieckich autostradach. Poza obszarem zabudowanym pedał gazu można wciskać do oporu na wyspie Man, a od 2014 roku – o czym mało kto wie – także w Australii.

Obowiązujące w wielu krajach ograniczenia prędkości utrwały się na dobre w latach 70. XX wieku. Wówczas samochody były na tyle mocne i dopracowane, żeby umożliwić długotrwałą jazdę z prędkością znacząco przekraczającą 130 km/h. Ich popularyzacja zbiegła się z kryzysem paliwowym. Kiedy każda kropla substancji pędnej była na wagę złota, szybka jazda stawała się zbyt kosztowna. Przyjęte przez liczne kraje limity 110 – 130 km/h pozwalały na bezpieczną, szybką podróż przy zadowalającym zużyciu paliwa.

■ Eksperymenty

Próby zmiany obowiązującego prawa budzą wiele wątpliwości. Głośnym echem w mediach – nie tylko polskich – odbiła się nowelizacja przepisów z 2010 roku, kiedy limit prędkości na autostradach podniesiono ze 130 do 140 km/h. Dyskutowano, czy zmiana będzie korzystna z punktu widzenia bezpieczeństwa. Tym bardziej że wielce prawdopodobna była jeszcze szybsza jazda – sankcje za przekroczenie prędkości nawet o 20 km/h są niewielkie (50 – 100 zł i 2 pkt. karne), a policjanci często odstępują od penalizowania tego typu wykroczeń. Czarne scenariusze nie sprawdziły się. Odsetek najtragiczniejszych zdarzeń na autostradach pozostał niewielki, gdyż konstrukcja tego typu dróg eliminuje prawdopodobieństwo najcięższych w skutkach zderzeń czołowych i bocznych. Przez kilkanaście miesięcy Polska pozostawała osamotnioną wyspą na mapie europejskich ograniczeń prędkości. W połowie 2012 roku na analogiczną zmianę zdecydowała się Bułgaria, podnosząc do 140 km/h limit na najlepiej utrzymanych autostradach.

Z ograniczeniami eksperymentują także inne państwa. W 2014 roku australijskie Terytorium Północne na rok zniosło górny limit dozwolonego tempa jazdy na 204-kilometrowym odcinku Stuart Highway między Barrow Creek i Alice Springs. Wrócono tym samym do stanu sprzed 2007 roku, kiedy ograniczenie także nie obowiązywało. Od dekady na trasie doszło do kilkunastu wypadków – w australijskim outbacku nie sposób uniknąć m.in. zderzeń ze zwierzętami. W ciągu dekady nie stwierdzono żadnego zdarzenia, które było bezpośrednio związane z prędkością. Przy ogromnych odległościach między miastami Terytorium Północnego nawet niewielkie podkręcenie tempa jazdy istotnie skraca czas podróży. Na wspomnianym odcinku różnica między 130 i 160 km/h pozwala na zaoszczędzenie ok. 20 minut. Szybsza jazda wyrzyna kierowcę także z monotonii podróży drogą wytyczoną od liniiki, na której widok innych pojazdów czy przejawów ludzkiej by-

ności należy do rzadkości. Mieszkańcy przyznają, że obowiązującym w latach 2007 – 2014 limitem mało kto się przejmował. Dla zachowania pozorów przyzwoitości zwalniano jedynie mijając policyjny patrol.

■ Odpowiedzialność w rękach jednostki

Pomysł zalegalizowania szybkiej jazdy podzielił opinię publiczną. Niektórzy twierdzili, że władza będzie miała krew na rękach, a odcinek zacznie przyciągać chuliganów, chcących zweryfikować możliwości swoich samochodów.

– Czy reszta Australii powinna płacić za tę traumę? – grzmiał prezes stowarzyszenia reprezentującego interes pieszych w ruchu drogowym.

Decydując się na zmiany w prawie, rządząca Terytorium Północnym partia Country Liberals kierowała się zasadą obarczenia odpowie-



działalnością jednostki. Zmiana, choć odważna, nie jest pozbawiona sensu. Ujęcie złożonego zjawiska, jakim jest ruch drogowy, w zbiór przepisów i obostrzeń jest niezwykle trudne, jeżeli faktycznie wykonalne.

– Nie tworzymy licencji na nieostrożną jazdę. To licencja na odpowiedzialne prowadzenie samochodu – wyjaśnia terytorialny minister transportu.

Zniesienie ograniczenia prędkości nie oznacza, że kierowcy wszystko wolno. Przepisy obligują go do prowadzenia samochodu w sposób bezpieczny i dostosowany do warunków na drodze. Podobne zapisy znajdziemy w kodeksach drogowych innych państw. Chociażby polskim, który stanowi, że kierujący jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Australijczycy bez najmniejszego trudu dopasowują się do ogólnych zaleceń. Aż 85 proc. z nich podróżowało „otwartą autostradą” w tempie 133 – 139 km/h. Nie jest więc zaskoczeniem, że zaczęto poważnie zastanawiać się nad możliwością podniesienia ograniczeń przynajmniej o 5 – 10 km/h na innych drogach.

Brak wypadków bezpośrednio związanych z prędkością na Stuart Highway przypięczotał decyzję o przedłużeniu odcinka bez ograniczeń do 276 kilometrów. Nakładem trzech milionów dolarów australijskich droga została przygotowana do jazdy z wyższą prędkością. Usunięto drzewa znajdujące się w jej bezpośrednim sąsiedztwie, poprawiono oznakowanie, a także poszerzono najostrejsze zakręty. Craig Baird, kierowca wyścigowy z Nowej Zelandii, udowodnił, że Stuart Highway – mimo jednojezdniowej konstrukcji, pozwala na zachowanie kontroli nad samochodem nawet przy ekstremalnych prędkościach. Rozpędził 887-konne porsche 918 spyder do licznikowych 350 km/h. To o 5 km/h więcej niż obiecuje producent.

Łukasz Szewczyk



Agresja. Jak z nią walczyć?

Szacuje się, że po światowych drogach porusza się ponad miliard samochodów osobowych i 377 milionów samochodów ciężarowych. Do 2040 roku liczby te mają się podwoić. Wzrost natężenia ruchu drogowego, korki i wydłużający się czas dojazdu to przyczyny pojawiającej się na drodze agresji drogowej.

Agresja drogowa nie jest pojęciem nowym. Chociaż coraz wyraźniej widać ją w ostatnich latach. Pierwsze wzmianki o agresywnych kierowcach pojawiły się już 1949 roku, gdy dwóch kanadyjskich psychiatrów przeanalizowało zachowania taksówkarzy i wskazało zależność między stylem życia a wypadkowością. Grupa o niestabilizowanej sytuacji rodzinnej i lekceważąca prawo częściej miała wypadki niż kierowcy funkcjonujący w rodzinach i przestrzegający norm prawnych.

■ Trzy wymiary

Pierwsze definicje agresji drogowej powstały w latach 80. dwudziestego wieku. Opisywały to pojęcie w sposób następujący – rzeczywiste lub zamierzone działanie skutkujące krzywdą psychiczną lub fizyczną. Obecnie chyba najlepiej definiuje to Leo Tasca: agresja drogowa to świadome prowadzenie samochodu w sposób, który zwiększa ryzyko wypadku, motywowane zniecierpliwieniem, zdenerwowaniem, wrogim nastawieniem lub próbą oszczędzenia czasu.

Agresja w ruchu drogowym ma trzy wymiary, które wyrażają natężenie agresywnego zachowania. Pierwszy to agresywna jazda, która cechuje się m.in. brakiem poszanowania dla przepisów ruchu drogowego oraz nadmierną prędkością. Kolejny wymiar to gniew za kierownicą – przejawia się on nadużywaniem klaksonu, błyskaniem światłami, krzyżowaniem, wrogimi gestami oraz jazdą zderzak w zderzak. Najsilniejszym przejawem zachowania agresywnego jest tzw. road rage – drogowa furia. W tym przypadku dochodzi do fizycznego ataku na innego kierowcę z użyciem pojazdu lub innego niebezpiecznego narzędzia.

■ Agresja? Tak, ale wobec mnie

Zjawisko agresji drogowej przybiera na sile. Według badania Ipsos z 2016 roku 80 proc. Europejczyków boi się agresywnego zachowania innych kierowców, a jednocześnie 54 proc. z nich obraża innych kierowców i nadmiernie używa klaksonu wobec kierowców, którzy ich zdenerwowali. Również w tym badaniu kierowcy mający wybrać pozytywny przymiotnik, opisujący ich zachowanie za kierownicą, w 75 proc. określili siebie jako ostrożnych. Wybierając określe-



nie dla innych kierowców również wybierano ostrożnych – 14 proc., a także opanowanych – 11 proc. Gdy respondenci opisywali negatywnym przymiotnikiem siebie, najczęściej padało określenie zestresowany – 10 proc., a innych – nieodpowiedzialni – 47 proc., zestresowani – 37 proc. i agresywni – 32 proc.

Z kolei według badań przeprowadzonych przez dom badawczy Maison na zlecenie marki ŠKODA w 2015 roku, 9 proc. mężczyzn i 5 proc. kobiet używa sygnałów dźwiękowych i świetlnych, gdy kierowca przed nimi jedzie zbyt wolno. Tylko jeden na dziesięciu respondentów deklaruwał agresję słowną i obraźliwe gesty na drogę.

■ Rachunek sumienia

To, co wydarzy się na drodze, zależy od nas. Nie można przecież usprawiedliwiać w nieskończoność własnych agresywnych zachowań – należy do nich nie dopuszczać. Pomóc w tym mogą techniki antystresowe, dobra organizacja i zarządzanie czasem. Warto zrobić samemu rachunek sumienia i zastanowić się, czy nie dopuszczamy się agresywnych zachowań. Najlepszym sposobem na agresję jest niereagowanie na zaczepne zachowanie innych kierowców. Pouczanie to krok do eskalacji zjawiska. Pamiętajmy – bezpieczne drogi to drogi pozbawione agresji.

Jakub Ziębka

Motocyklista indywidualista

– Lubię jazdę na motocyklu dlatego, że mogę wtedy skupić się na sobie. Nie odbieram żadnych telefonów, nie myślę o rzeczach, na które w danej chwili nie mam ochoty. Jestem tylko ja, motor i droga – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” kucharz i restaurator Mateusz Gessler.

Jakub Ziębka: Czytałem, że jest kilka rzeczy, które bardzo pana kręcą. Myślę o gotowaniu, tatuażach i motocyklach. Porozmawiamy o tych ostatnich. Co stoi w pana garażu?

Mateusz Gessler: Na co dzień jeżdżę yamahą XSR 900. Mam też GS-a, adventure'a, nortona, XT 600, no i dwa harleye. Jak tak zacząłem je wyliczać, wychodzi, że trochę tego jest. Mam taką zasadę: albo coś się robi. albo udaje się, że coś się robi. Ja wybieram to pierwsze!

Nie mam już w takim razie żadnych wątpliwości, że motocykle zajmują szczególne miejsce w pana życiu...

– Tak, zdecydowanie. Niektórzy po prostu jeżdżą motorem, ja żyję „motorowo”. Nie mam na przykład problemów z tym, żeby jeździć zimą. To jest po prostu mój sposób życia!

Skąd się wzięła fascynacja motorami?

– Od motoroweru, który dostałem, kiedy miałem kilkanaście lat. Poza tym dorastałem w Paryżu. Tam większość ludzi działa zgodnie z następującą zasadą: albo jeździ się metrem, albo na dwóch kołach. Ja akurat wolałem tę drugą wersję.

Przez te lata jeżdżenia motorami cenię niektórych marki w sposób szczególny. Weźmy choćby Yamahę. Uwielbiam ją za wykończenia i niezawodność. No i Harley-Davidson. Stoi za tą marką historia, poza tym od kilku lat zaczęto mocno pracować nad jej wizerunkiem. Dzięki temu harleye nie kojarzą się już ze starszymi facetami z długimi, gęstymi brodami, tylko z ludźmi młodymi, bardziej aktywnymi.

A lubi pan grzebać przy swoich motorach?

– Lubiłbym, gdybym dysponował większą ilością czasu i warsztatem. Trochę częściej zajmuję się nimi podczas moich pobytów we Francji, bo tam mam po prostu na to większe możliwości.

Z czym kojarzy się panu słowo „motor”?

– Od razu przychodzi mi do głowy wolność. Poza tym lubię jeździć na motorze, bo trzeba

być wtedy skupionym. Chodzi o to, żeby osiągnąć synergę. Nawet trudno mi opisać słowami moment, gdy na zakręcie trzeba się położyć. To coś niesamowitego! Jazda daje mi dużą frajdę, wyzwala adrenalinę.

Jeśli chcę się dobrze poczuć, zrelaksować, coś zobaczyć – w takich momentach zawsze wybieram motor.

Czy motocykl jest dla pana dobrym środkiem lokomocji nawet przy pokonywaniu dużych odległości?

– Jak najbardziej. Niedawno, bo w lutym, byłem właśnie w trasie. Wyglądała ona następująco: Warszawa – Berlin – Amsterdam – Paryż, a następnie okolice baskijskiego San Sebastian. Ale to nie wszystko. Stamtąd pojechałem do Barcelony, następnie wracałem przez góry. Zajął mi to dwanaście dni, pokonałem 9,5 tys. km. Była to samotna podróż. Byłem tylko ja, motor i plecak.

Ale na koncie mam więcej podobnych wypraw. Myślę, że w sumie przejechałem już na motorze jakieś 200 – 250 tys. km.

Jakie kraje są najbardziej przyjazne motocyklistom?

Wymieniłbym tutaj przede wszystkim Francję i Włochy. Nie przepadam za jazdą po Ameryce. Same proste linie, po prostu nuda! Uwielbiam zakręty, góry, momenty, gdy coś się na drodze dzieje. Bardzo lubię jeździć po Polsce. Można odkryć naprawdę bardzo fajne drogi. Myślę choćby o Mazurach, Kaszubach, Bieszczadach, a nawet Mazowszu. Bo jeżdżenie na motorze to także poznanie nowych miejsc i ludzi.

Jednak przyzna pan, że w Polsce kultura jeżdżenia motocyklem nie wykształciła się w takim stopniu, jak w choćby przywoływanych wcześniej Włoszech czy Francji.

– To prawda, ale ma to swoje przyczyny. Przede wszystkim w Polsce sezon motocyklowy jest krótki. We Francji trwa praktycznie przez cały rok. Chodzi więc o klimat.

Poza tym w Polsce zaobserwowałem dwa zupełnie dwa odrębne od siebie światy: chopperowców i ludzi jeżdżących na ścigaczach. Oni Kochają się spotykać, ruszać na zloty. Ja nie jestem szczególnie fanem spędzania w ten sposób czasu. Owszem, raz na jakiś czas można to robić, ale czy nie lepiej po prostu wsiąść na motor i pojechać hen, przed siebie?

Wynika z tego, że można pana ochrzcić mianem motocyklisty indywidualisty.

– Można tak powiedzieć. Ale chyba każdy motocyklista jest trochę indywidualistą. Jeśli jeździ się w grupie, trzeba brać pod uwagę potrzeby innych. A to jeden chce zatankować, drugi – coś zjeść... Najwięcej czasu spędza się wtedy na stacjach benzynowych.

Poza tym lubię jazdę na motocyklu dlatego, że mogę wtedy skupić się na sobie. Nie odbieram żadnych telefonów, nie myślę o rzeczach, na które w danej chwili nie mam ochoty. Jestem tylko ja, motor i droga. Niedawno musiałem wyjechać z Warszawy do Krakowa. Trasę pokonałem oczywiście na motorze. Gdy dotarłem na miejsce, ludzie nie mogli uwierzyć, że nie przyjechałem samochodem. „Z Warszawy do Krakowa na motorze? Zwariowałes chyba? Co ty robiłeś przez tyle godzin na motocyklu” – pytali. Postanowiłem odpowiedzieć w podobny sposób. „A co wy robicie przez tyle godzin podczas jazdy samochodem? Chyba tak jak ja, skupiacie się na drodze i jedzicie, prawda?” – odparłem im.

Nie wiem, dlaczego niektórzy ludzie mają wrażenie, że motocyklista powinien jeździć tylko od jednej kafejki do drugiej. To jest przecież jeden ze sposobów poruszania się, wcale nie gorszy, a zdecydowanie lepszy niż inny!

Warto też walczyć ze stereotypem, że motocykliści są bandą nierozważnych ludzi, wręcz kryminalistów. Prawda jest zupełnie inna. Mało kto mówi o innych rzeczach. Choćby o tym, że wraz z grupą kolegów zabieramy co roku dzieciaki z domu dziecka na motory, jeździmy z nimi, miło wspólnie spędzamy czas. ■

Jazda z gwiazdą

MATEUSZ GESSLER

– kucharz i restaurator. Juror programu telewizyjnego TVN MasterChef Junior. Właściciel Restauracji Warszawa Wschodnia w Warszawie. W wolnym czasie rysownik-tatażysta i rockandrollowy motocyklista.



Dane osobowe, zgody i umowy powierzenia

W poprzednim artykule przybliżyłam temat ochrony danych w ośrodkach szkolenia kierowców. Celem tego tekstu jest z kolei zwrócenie uwagi na to, że ochrona danych osobowych nie polega tylko na rejestracji w GIODO, ale również konieczności uzyskania zgody na pewne działania marketingowe oraz zawierania tzw. umów powierzenia.

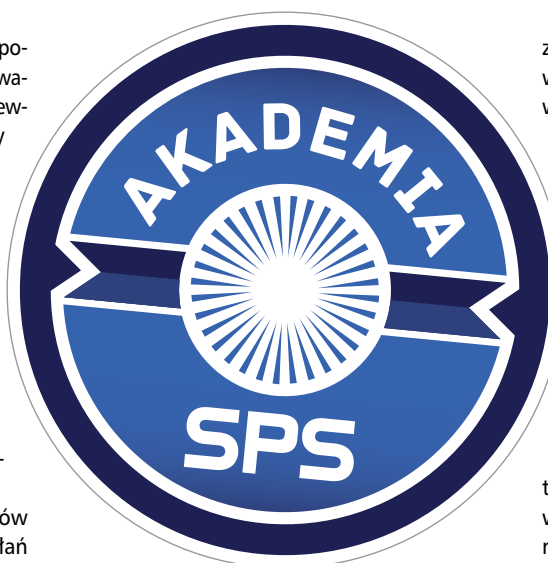
Obecnie nikt prowadzący działalność gospodarczą nie może obejść się bez podejmowania działań marketingowych. Wysyłka newsletterów, SMS-ów, e-maili czy też telefony wykonywane, żeby przedstawić oferowane usługi albo produkty to codzienność każdego przedsiębiorcy. Jednakże tego typu działania muszą być zgodne z określonymi zasadami. Art. 172 ust. 1 prawa telekomunikacyjnego stanowi, że zakazane jest używanie telekomunikacyjnych urządzeń końcowych, np. telefonów i automatycznych systemów wywołujących dla celów marketingu bezpośredniego. Tego typu działanie dozwolone jest tylko za zgodą abonenta lub użytkownika końcowego.

Jednym z skuteczniejszych sposobów na uniknięcie uznania powyższych działań za niepożądane jest kupno gotowej bazy danych ze zgodami lub stworzenie własnej. Jednak to ostatnie działanie, wykonywane w celach telemarketingowych, wymaga uzyskania zgód osób, których te dane dotyczą.

■ Jak uzyskać zgodę?

Zgoda musi zawierać trzy elementy: dane, czego dotyczy, cel ich wykorzystania oraz nazwę podmiotu, który będzie dane wykorzystywał. Ponadto zgoda musi być dobrowolna i nie może być domniemana lub dorozumiana z innego oświadczenia. Innymi słowy, nie może być przemyciona jako część umowy czy regulaminu. Natomiast w przypadku zbierania zgody za pomocą checkboksów (przycisków wyboru – przyp. red.) osoba wyrażająca zgodę musi mieć możliwość samodzielnie go ich zaznaczenia. Zgodę będziemy musieli uzyskać od abonenta lub użytkownika końcowego. Bez względu na to, czy to konsument, czy też przedsiębiorca. Zgoda taka może zostać cofnięta w każdym czasie.

Za naruszenie zakazu kontaktu bez uprzednio wyrażonej zgody przewidziana jest kara finansowa. Nakłada ją prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej w wymiarze 3 proc. przy-



chodu osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym przez podmiot, który dokonał naruszenia.

Innym obowiązkiem ciążącym na administratorze danych osobowych (ADO) jest dbanie o dane osobowe, czego przejawem jest troska o to, komu są one powierzane.

■ Co to są umowy powierzenia i jakie powinny zawierać elementy?

Zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych, umowa powierzenia reguluje, na jakich zasadach ADO przekazuje dane osobowe w celu ich przetwarzania przez inny podmiot, zwany procesorem.

Umowa powierzenia musi mieć formę pisemną. Nie ma natomiast obowiązku, żeby była zawarta w odrębnym dokumencie. Może więc stanowić część umowy głównej, np. w formie oddzielnego paragrafu, rozdziału lub załącznika.

Do obligatoryjnych elementów umowy należy wskazanie zakresu powierzanych danych osobowych oraz celu ich powierzenia. Opisując

zakres musimy mieć na uwadze, jakie dane powierzamy. W tym przypadku najkorzystniej jest wskazać enumeratywnie te dane, np. imię, nazwisko, adres e-mailowy.

Może jednak zdarzyć się tak, że nie będziemy potrafili wskazać, jakie dokładnie dane będą powierzone. Przykładowo, ośrodek szkolenia zawiera umowę z firmą archiwizującą i niszczącą dokumenty. W takiej sytuacji warto w umowie powierzenia zawartej z tą firmą wskazać, co jest przedmiotem umowy głównej, np. „w zakresie niezbędnym do realizacji umowy o współpracy, której przedmiotem jest świadczenie usług archiwizowania i niszczenia dokumentów”. Drugim obligatoryjnym elementem umowy powierzenia jest wskazanie jej celu, który może być jeden, ale może również być ich kilka, jak w powyższym przykładzie.

■ Czy ośrodki szkolenia kierowców muszą zawierać umowy powierzenia?

Tak, bowiem jednym z wymogów ustawy jest obowiązek zawierania umów powierzenia przetwarzania danych osobowych. Wymóg ten dotyczy sytuacji, w której ADO będzie chciał powierzyć innemu podmiotowi przetwarzanie danych. Przykładowo szkoła nauki jazdy, podejmując współpracę z zewnętrzną firmą informatyczną, która będzie prowadziła usługę hostingu strony internetowej oraz usługi serwisowe, będzie miała obowiązek zawrzeć z nią taką umowę. W przypadku braku umowy powierzenia ADO może narazić się na zarzut przekazania danych osobie nieuprawnionej i ponieść odpowiedzialność karną z art. 51 oraz 52 ustawy.

Reasumując, ochrona danych osobowych to złożony proces, składający się z wielu czynności prawnych, które muszą być spełnione przez przedsiębiorców. Zawieranie umów powierzenia jest jednym z takich obowiązków.

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.*



Tania i dobra

Rumuńska Dacia coraz śmielej poczyna sobie na rynku. Oferuje już nie tylko proste i tanie samochody. W ofercie pojawiły się propozycje dla amatorów oryginalnych środków lokomocji.

Z generacji na generację samochody stają się coraz większe, lepiej dopracowane i bardziej oszczędne. Niestety, również droższe. Zapotrzebowanie na proste i tanie auta postanowił zaspokoić koncern Renault. Rola budżetowej marki przypadła Dacii. Współczesny rozdział w jej historii rozpoczął się w 2004 roku, wraz z wprowadzeniem na rynek logana. Pozycję Dacii ugruntowały kolejne modele – sandero (hatchback segmentu B), duster (kompaktowy SUV), dokker (kombi) oraz logdy (minivan) zostały dobrze przyjęte nawet w Niemczech i Francji.

Zdopingowało to markę do jeszcze śmielszej walki o swoje. Dacia nie chce być postrzegana jedynie jako producent tanich samochodów. Przykładem zmian na lepsze jest sandero drugiej generacji. Debiutujące w 2012 roku auto jest lepiej wykończony i efektywniej stylizowany od pierwowzoru (2008 – 2012). Z myślą o podążających za modą przygotowano uterowioną wersję stepway. Plastikowe nakładki na zderzaki, błotniki i progi nie tylko dodają charakteru. To praktyczne dodatki, które chronią lakier przed zarysowaniami. Na zniszczonych drogach docenimy charakterystykę zawieszenia. Zespół odpowiedzialny za jego strojenie wziął pod uwagę trudy eks-

ploatacji w krajach rozwijających się. W rezultacie sandero świetnie sprawdza się na drogach niższych kategorii, skutecznie pochłaniając typowe dla nich nierówności. Stepway został podniesiony o trzy centymetry. Przy 193 mm prześwitu bez obaw o stan podwozia można pozwolić sobie na szybką jazdę nawet po gruntowych drogach. Kalibracja układu jeźdnego dopuszcza znaczne przechyły nadwozia podczas hamowania czy szybkiego pokonywania zakrętów, ale zachowanie po przekroczeniu granicy przyczepności jest poprawne – procentują lata doświadczeń koncernu Renault w strojeniu systemu ESP. Nawet uterowiona wersja stepway jest dostępna jedynie z napędem na przednią oś. Niewielka masa własna (1033 kg) w połączeniu ze znacznym prześwitem pozwalają na wypadki w lekki teren. Póki nie trzeba forsować głębokiego błota, sandero dotrze do celu.

Wnętrze zapewnia komfort podróży czterem dorosłym osobom. Pozytywnie zaskakuje bagażnik. 320 litrów jest jednym z najlepszych wyników w segmencie B. Kabinę wykończono prosto stylizowanymi i twardymi plastikami. Całość nie wygląda jednak tandetnie. Elementy należycie spasowano i solidnie zmontowano. Szkoda, że Dacia poskąpiła kurtynowych



Maluchem przez Afrykę

Czy fiat 126p jest w stanie podołać 16-tysięcznokilometrowej trasie przez Afrykę? Okazuje się, że tak! Relację z fascynującej podróży po Czarnym Lądzie czyta się z ogromną przyjemnością.

poduszek powietrznych (nie są dostępne nawet za dopłatą) oraz oszczędziła na materiałach tłumiących hałas – słychać zarówno terkot diesla, szum opon, jak i stukot zawieszenia walczącego z poprzecznymi wybojami.

Wysokoprężny silnik 1.5 dCi jest jednym ze szlagierów koncernu Renault. Na mocy umów i aliansów trafia też pod maski nissanów, infiniti, mercedesów i dacji. W sanderu 90 KM i 220 Nm zapewnia dobre osiągi przy niewielkim zużyciu paliwa – średnia w cyklu mieszanym wynosi około 5 l/100 km. Szkoda, że o budżetowym charakterze sanderu nie pozwala zapomnieć pięciobiegowa skrzynia z mechanizmem wybierania przełożeń o przeciętnej precyzji. W modelach z wyższej półki silnik jest parowany z bardziej precyzyjną i lepiej zestopniowaną szóstką.

Cennik dacji sanderu otwiera uboga wersja access z silnikiem 1.2 o mocy 75 KM za 29.900 zł. Uterenowiony stepway został skonfigurowany w inny sposób. Podstawowa wersja kosztuje 40.950 zł, jest lepiej wyposażona i ma pod maską turbodoładowany silnik benzynowy 0.9 TCe (90 KM). 90-konny diesel 1.5 dCi jest dostępny jedynie w najlepiej wyposażonym wariantcie Laureate, który kosztuje 53.100 zł. Dacia nie próbuje drenować portfeli klientów cenami wyposażenia opcjonalnego. Przykładowo, system multimedialny z 7-calowym dotykowym ekranem, gniazdem USB, zestawem głośnomówiącym Bluetooth oraz nawigacją wyceniono na 950 zł. Jak sanderu stepway wypada na tle konkurentów? Ceny najbliższego rozmiarami i charakterem volkswagena cross polo zaczynają się od 64.890 zł (1.2 TSI, 90 KM). To dowód, że polityka Dacji nie uległa zmianie. Rumuńska marka stara się oferować jak najwięcej za możliwie niewielkie pieniądze.

Łukasz Szewczyk

Książka „Maluchem przez Afrykę” jest relacją z trzypółmiesięcznej podróży przez Czarny Ląd, którą odbył Arkady Paweł Fiedler, wnuk wybitnego polskiego podróżnika i pisarza – Arkadego Fiedlera. Liczącą ponad 16 tysięcy kilometrów trasę wiodącą wzdłuż Afryki Wschodniej od Egiptu przez Sudan, Etiopię, Kenię, Ugandę, Rwandę, Tanzanię, Zambię, Botswanę, Namibię do Przylądka Dobrej Nadziei w Republice Południowej Afryki przejechał fiatem 126p, czyli pocziwym maluchem. Pomysł na tak nietypową wyprawę zrodził się z pasji podróżowania samochodem, sentymentu do tego, jak się później okazało, charyzmatycznego pojazdu – „zielonej bestii”, która działała na Afrykańczyków jak magnes, i przede wszystkim drzemiącej w genach chęci spełnienia marzenia o egzotycznej ekspedycji.

Charakter publikacji odwołuje się do klasycznej formy dziennika podróży. Śledzimy codzienne życie człowieka, który spontanicznie docierając do zapomnianych wiosek i miasteczek, odkrywa swoją, inaczej doświadczaną Afrykę. Jak pisze Fiedler, „Afryka odkrywana i widziana zza okna dzielnego malucha staje się moją Afryką. Ten typ podróżowania dodaje autentyczności w poznawaniu świata”.

W ten sposób poznaje niezwykle gościnnych Nubijczyków, widzi biedę i codzienną udrękę w Etiopii, jest świadkiem święta Hamearów, czyli słynnej ceremonii skoków przez byki, obrzędu, podczas którego chłopiec staje się mężczyzną i nabywa prawo do znalezienia so-

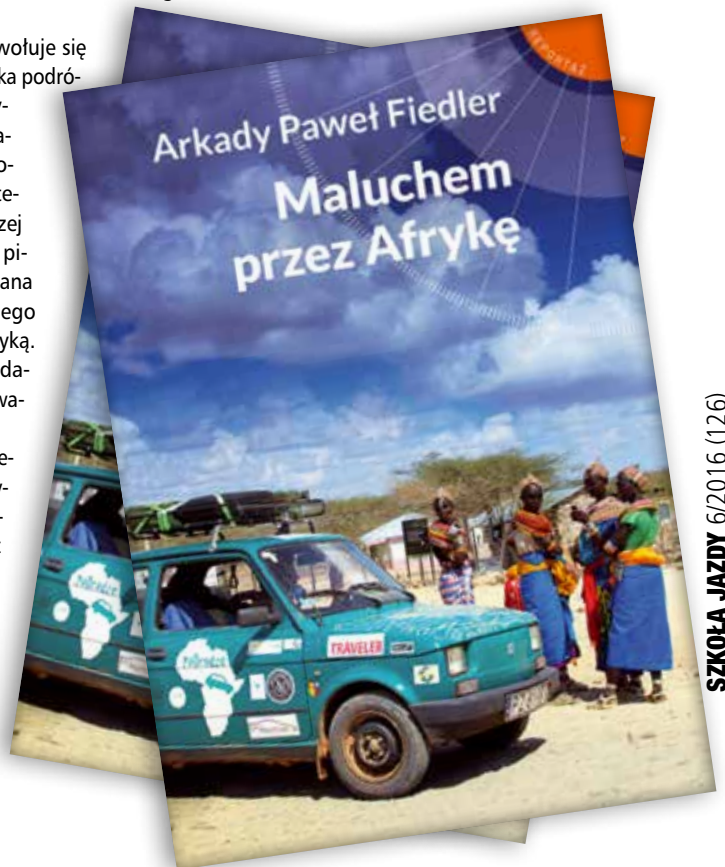
bie partnerki. W Namibii spotyka się z potomkami Buszmenów.

Dopełnieniem relacji z tej niezwykłej podróży są zamieszczone w książce zdjęcia, które ukazują nie tylko piękno przyrody, ale także mało znany nam świat afrykańskich tradycji i wierzeń.

Celem ekspedycji była również realizacja filmu dokumentalnego, którego idea jest m.in. pokazanie zmian cywilizacyjnych zachodzących w Afryce. Ekipa odpowiedzialna za materiał do projektu towarzyszyła Fiedlerowi podczas całej wyprawy.

Projekt „Maluchem przez Afrykę” był nominowany do nagrody National Geographic Traveler.

red



Bezpiecznie, nie tanio!

Prawo jazdy kategorii AM może uzyskać 14-latek. Czy dla takiego dziecka pięć godzin zajęć teoretycznych wystarczy, żeby nauczyć się wszystkiego, co mu niezbędne?



■ Bystry dzieciak sobie poradzi

Można pomyśleć, że dla rodzica bezpieczeństwo dziecka jest bezcenne. Ale w przypadku kategorii AM niekoniecznie. Jak odpowiadali na pytanie, w jaki sposób ich dziecko będzie umiało się bezpiecznie poruszać po pełnym zagrożeniu mieście? „To bystry dzieciak, poradzi sobie”.

Szkoły jazdy zainwestowały w motorowery, a klientów brakuje. Część ośrodków obniżyła ceny i przeprowadzała zajęcia tylko na placu, bez wyjazdu na miasto. Jeszcze inne aktualizowały profil bez wyjeżdżenia minimalnej liczby godzin, ale za niższą cenę. Z czegoś i jakoś trzeba żyć... Skoro rodzicowi to nie przeszkadza, wręcz jest zadowolony, to czemu nie skorzystać z okazji do zarobienia pieniędzy?

■ Mądry 14-latek

W 2016 roku zmieniono liczbę godzin szkoleniowych. Teraz kurs na kategorię AM trwa dziesięć godzin (pięć teorii i pięć praktyki). Jaki był tego powód? Wyjście naprzeciw oczekiwaniom rodziców, zmniejszenie kosztów uzyskania prawa jazdy na motorower.

Ale chyba nie tędy droga! Prawo jazdy kategorii AM może uzyskać 14-latek. Czy dla takiego dziecka pięć godzin zajęć teoretycznych wystarczy, żeby nauczyć się wszystkiego, co mu potrzebne? Osoba ubiegająca się o prawo jazdy kategorii B musi np. odbyć trzydzieści godzin zajęć teoretycznych. A przecież program dla jednej i drugiej kategorii jest taki sam. Założono, że 14-latek jest mądrzejszy i bardziej doświadczony niż osoba o cztery lata starsza!

■ Kuriozalne decyzje

Ceny kursów na kategorię AM spadły. W Poznaniu można odbyć szkolenie za 300 zł. Ale gdzie tu sens? Zmniejszanie liczby godzin kosztem bezpieczeństwa to kuriozum!

Może dla każdej kategorii prawa jazdy należy ograniczyć szkolenie do godziny teorii i godziny praktyki? Wtedy koszty uzyskania prawa jazdy znowu spadną, będzie więcej osób chętnych. Wprowadźmy jeszcze cenę minimalną za kurs i egzamin na poziomie maksymalnie 100 zł. Będzie tanio i dostęпно, ale czy bezpiecznie?

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

Rok 2013 był końcem obowiązywania karty motorowerowej. Wprowadzono wtedy nową kategorię prawa jazdy – AM. Od tego czasu minęły już trzy lata, jednak większość rodziców i nastolatków wciąż jest przekonana, że karta motorowerowa dalej obowiązuje. Albo że dokument tylko zmienił nazwę – na AM.

Statystyki mówią, że o kartę motorowerową chętnie ubiegała się młodzież gimnazjalna. Dlaczego? Bo była powszechnie dostępna oraz darmowa. Egzamin nie był trudny. Często tylko teoretyczny. Dyrektorzy gimnazjów bali się organizować egzaminy praktyczne. Obawiali się wypadków i związanych z nimi problemów. Po co ścigać je sobie na głowę?

■ Prosta zasada

Nie od dziś wiadomo, że połączenie młodości i skutera nie wróży nic dobrego. Znam przypadki, gdy zdawalność egzaminów teoretycznych na kartę motorowerową była stuprocentowa, zdarzało się jednak także zupełnie przeciwnie. I co? Problem został rozwiązany. Nie znaczy to wcale, że potem wszyscy zaczęli poruszać się motorowarami po ulicach. Ale jakaś część z nich tak. Zasada była prosta. Nie ważne, czy wiesz coś o przepisach dotyczą-

cych ruchu drogowego, technice jazdy i wielu innych rzeczach, pozwolenie na jazdę motorowem masz!

■ Na co komu kurs?

W 2013 roku to wszystko miało się zmienić. Karta motorowerowa została zastąpiona przez prawo jazdy kategorii AM. Żeby młoda osoba mogła uzyskać takie uprawnienia, musi teraz odbyć kurs w szkole jazdy oraz zdać egzamin w WORD-zie. Zajęcia teoretyczne oraz praktyczne miały stworzyć z młodego człowieka motorowerystę z prawdziwego zdarzenia. Czas szkolenia został określony na dziesięć godzin teorii oraz dziesięć godzin praktyki.

Dla większości rodziców kurs prawa jazdy dla motorowerystów był, delikatnie mówiąc, nieporozumieniem. Wielu żądało wypisania „kwitów”, bo przecież ich pociecha bardzo dobrze umie jeździć. Wielu rezygnowało z posłania dziecka na kurs, bo drogo, za długo, bo to niepotrzebne, głupie i jeszcze egzamin. A na co komu egzamin? Większość dzieciaków otrzymywała motorowery warte kilka lub kilkanaście tysięcy złotych. Na to rodzicom żal pieniędzy nie było. Ale wydanie kilkuset złotych na kurs to już dla nich za dużo.

Parkowanie ze smartfonem

Na początku maja w Piekarach Śląskich zaczął działać system monitorowania wolnych miejsc parkingowych. Jest on częścią wprowadzanego w mieście Systemu Dynamicznej Informacji Parkingowej. W jaki sposób tamtejsi kierowcy mogą sprawdzić, czy w danym miejscu zdołają bez problemów zaparkować auto? Za pomocą specjalnej aplikacji na smartfony o nazwie Parkanizer.

Aplikacja pomaga w krótkim czasie znaleźć wolne miejsce parkingowe w centrum Piekar Śląskich. Na razie monitorowanych jest 137 miejsc, w tym siedemnaście przy ul. Wigury, piętnaście przy ul. Bytomskiej, w okolicy skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego oraz 105 przy ul. Wyszyńskiego. Docelowo systemem objęty zostanie również parking w pobliżu magistratu.

■ Gdzie są wolne miejsca?

– W aplikacji liczba wolnych miejsc prezentowana jest za pomocą zielonych znaczników. W przypadku, kiedy kierowca jest oddalony od monitorowanych miejsc parkingowych, pojawiają się pływające znaczniki, które podpowiadają kierunek jazdy do najbliższych wolnych miejsc – wyjaśnia Maciej Lukas z firmy BT Skyrise, która stworzyła system.

Dodatkowo Parkanizer umożliwia wybór strefy parkingowej, do której chce się udać kierowca. Wówczas może płynnie przejść do aplikacji z klasyczną nawigacją. Tuż przed wjazdem do strefy Parkanizer wyśle powiadomienie o wolnych miejscach parkingowych, a kierowca będzie miał możliwość powrotu do aplikacji parkingowej, żeby zobaczyć dokładną lokalizację wolnych miejsc.

■ Czerwony znacznik? Zajęte!

Aplikacja przeznaczona jest na telefony z systemem Android oraz iOS. Użytkownicy urządzeń mobilnych z systemem Android mogą pobrać aplikację Parkanizer ze sklepu Google Play, użytkownicy systemu iOS z iTunes. Jest ona dostępna za darmo.

Po zainstalowaniu aplikacji należy ją włączyć, uruchomić internet, pozwolić jej na używanie sygnału GPS i po prostu podjąć próbę parkowania. Miejsc nie trzeba wyszukiwać. Nie musimy też manipulować mapą, bo wszystko dzieje się automatycznie. Aplikację zaprojektowano tak, żeby była jak najprostsza w użyciu i nie angażowała kierowcy podczas jazdy.

Rotacja na miejscach parkingowych widoczna jest na żywo w aplikacji Parkanizer z około 10-sekundowym opóźnieniem. Po zaparkowaniu auta status znacznika automatycznie zmienia się na kolor czerwony, co oznacza, że miejsce zostało zajęte.



■ Elektroniczny system parkingowy

Aplikacja to jednak nie wszystko. Już niedługo na ulicach Piekar Śląskich pojawią się również dwie tablice informujące o liczbie wolnych miejsc parkingowych. Jedna znajdzie się przy skrzyżowaniu ul. Bytomskiej z ul. Wyszyńskiego, druga – na skrzyżowaniu ul. Bytomskiej i ul. Wigury.

– Samochodów przybywa szybciej niż miejsc parkingowych, dlatego za budynkiem Urzędu Miasta uruchomiliśmy także nowy, elektroniczny system parkingowy ze szlabanami. Pierwsza godzina parkowania jest bezpłatna, żeby każdy kierowca mógł spokojnie załatwić sprawę w urzędzie lub na mieście – tłumaczy Sława Umińska-Duraj, prezydent Piekar Śląskich. – Za każdą kolejną godzinę postojową zapłacimy 2 złote, a abonament miesięczny to koszt rzędu 80 złotych. Abonament można kupić w siedzibie Zakładu Gospodarki Komunalnej.

■ Żółte czujniki i ultradźwięki

Podobna aplikacja do tej, która niedawno została zastosowana w Piekarach Śląskich, od kilku lat działa już np. w Pizie we Włoszech. Tam za stronę technologiczną przedsięwzięcia odpowiada Deutsche Telekom, właściciel sieci T-Mobile. Informacje na temat wolnych miejsc parkingowych zbierane są przez wbudowane w asfalt żółte czujniki. Znajdują się one na każdym stanowisku. Za pomocą sensorów ultradźwiękowych są one w stanie stwierdzić, czy przestrzeń nad nimi jest zajęta przez samochód. Jak szacował burmistrz Pizy Marco Filippeschi, około 30 proc. samochodów na ulicach jego miasta jest prowadzonych przez kierowców szukających wolnego miejsca postojowego.

Zgaś wyświetlacz, włącz myślenie

Smartfon to niezwykle użyteczne urządzenie. Sam dość często go używam. No dobra, prawie codziennie. Korzystam z internetu, poczty, kamery, rozmawiam, wysyłam SMS-y. Okazuje się jednak, że to przydatne urządzenie może być bardzo niebezpieczne, gdy znajdzie się w nieodpowiednich rękach. Uważajcie, zanim będzie za późno.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Kierowca jest zły, niedobry i niebezpieczny. Taki jest przekaz większości kampanii, które mają służyć poprawie bezpieczeństwa na drogach. Właściwie nie rozumiem, skąd ta moda na obwinianie o całe zło kierowców. Bo winni są także piesi. Bywa, że żadne „40 mniej” (nawiązanie do kampanii „10 mniej”, sugerującej kierowcom zmniejszenie prędkości pojazdu o 10 km/h – przyp. red.) nie uratuje mu życia, jeśli nie zacznie w końcu myśleć.

Pieszy musi zrozumieć ważną rzecz. Nawet jeśli auto będzie się toczyło z prędkością 20 km/h, to i tak może zginąć. Nie ma co patrzeć na swoje racje, pierwszeństwo na drodze. Na cmentarzach nie brakuje ludzi, którzy tak myśleli. Jeśli dojdzie do wypadku, kierowca co najwyżej wymieni zderzak, szybę, lusterko, człowiek (pieszy) już takiej możliwości nie ma. Zwłaszcza że niektóre organy, np. mózg, są niewymienialne.

■ SmartZombi na zebrow

Szczególnie niebezpieczny jest pieszy, którego ochrzciłem mianem SmartZombi. Można go porównać do kogoś noszącego na głowie kaptur, a w uszach słuchawki. Dobiega z nich pewnie piosenka „Wszystko się może zdarzyć”. Przyczepić się do takiego delikwenta nie można, dopóki nie wejdziesz na przejście dla pieszych. Wtedy się dzieje! SmartZombi hołduje stylowi „wchodzę, gdzie chcę i jak chcę, bo zawsze mam pierwszeństwo”. Ale nie zawsze tak jest. Tylko że okazuje się to dopiero po fakcie, czyli po wypadku. Bo SmartZombi wtargnął na przejście dla pieszych ze wzrokiem utkwionym w wyświetlacz komórki. Pech chciał, że zrobił to w najmniej odpowiednim momencie. Kierowca auta nie miał czasu na żadną reakcję. SmartZombi wyszedł z za rogu albo chciał



przejść na czerwonym świetle. Niestety, swojego życia, tak jak smartfona, nie uruchomi ponownie.

■ SmartZombi na chodniku

SmartZombi czasami przestaje denerwować kierowców. Przenosi się na chodnik, żeby do szwskiej pasji doprowadzać innych pieszych. Patrzy tylko na wyświetlacz swojego telefonu, więc idzie jak chce. Słaba sprawa, szczególnie w dużych, zatłoczonych miastach, gdzie większość ludzi porusza się zgodnie z zasadą prawej strony.

Najgorzej jest jednak, gdy nagle bezmyślny SmartZombi wyskoczy z za rogu i idzie ślalomem albo zygzakiem, pomimo że nie ma do tego żadnych powodów. Reszta osób poruszających się po chodniku nie wie, jak się zachować. Niektóre się zatrzymują. Zwłaszcza matki z dziećmi w wózkach, które zastanawiają się jeszcze, czy SmartZombi do nich przypadkiem nie wejdziesz.

■ SmartZombi za kółkiem

Stało się! SmartZombi uzyskał w końcu prawo jazdy. Teraz śiac strach, śmierć i zniszczenie może także za kierownicą, nawet niekoniecznie swojego samochodu. Gdy poruszał się na dwóch no-

gach, stwarzał zagrożenie głównie dla samego siebie, ale na czterech kołach – niekoniecznie. Jest typowym killerem.

Często można go poznać na skrzyżowaniu. Zwłaszcza na zielonym świetle, gdy trzeba ruszyć do przodu, a ten stuka na swojej klawiaturze „co słycać?”. Ale może być jeszcze gorzej. SmartZombi jedzie z prędkością 100 km/h w terenie zabudowanym. Na kierownicy trzyma jedną rękę. Druga nie sięga do dźwigni zmiany biegów, tylko po smartfona. Bo musi przecież wysłać do bliskiej osoby ważne słowa: „zaraz będę”. Tylko „zaraz” w rzeczywistości może oznaczać „później” albo „wcale”.

SmartZombi lubi dużo gadać. Ale nie korzysta podczas jazdy z zestawu głośnomówiącego. Po co, skoro może pokazać innym najnowszy model telefonu? Szkoda tylko, że robi to podczas jazdy na pierwszym biegu, tamując ruch. Jednak czas, gdy litr paliwa był droższy od minuty rozmowy, już minęły. Telefon to też żaden luksus. Nie ma co się nim chwalić.

Smartfony czy tablety są w dzisiejszych czasach bardzo przydatne, nie da się temu zaprzeczyć. Jednak trzeba ich używać z głową. Zachowujmy się zgodnie z zasadą „zgaś wyświetlacz, włącz myślenie”. ■



Dron w służbie policji

Kierowców i pieszych łamiących przepisy będzie rejestrował bezzałogowy statek powietrzny. Tak ma wyglądać nowatorskie rozwiązanie testowane przez śląską drogówkę. Prowadzenie testów możliwe jest dzięki współpracy mundurowych z Politechniką Śląską.

Wydział Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach rozpoczął testy drona na początku maja. Został on zaprojektowany na Politechnice Śląskiej.

■ Loty bez pasażerów

Drony to statki powietrzne, które nie wymagają do lotu załogi obecnej na pokładzie oraz nie mają możliwości zabierania pasażerów. Pilotowane są zdalnie lub wykonują loty autonomicznie.

Bezzałogowe statki powietrzne wykorzystuje się w celach wojskowych. W swoim wyposażeniu ma je także polska armia. Zwykle są wykorzystywane do obserwacji i rozpoznania. Jednak w ostatnich latach drony są coraz bardziej popularne wśród cywilów. Przydają się np. podczas prowadzenia badań naukowych. Służą m.in. monitorowaniu obszarów podbiegunowych. Wykonują pomiary grubości warstwy ozonowej, zliczają populację fok, tworzą mapy zbiorników wody spływającej podczas roztopów, mierzą grubość lodu.

Drony mogą być także przydatne do nagrywania obrazu z lotu ptaka. Coraz chętniej stosują je samorządy chcące wypromować działki na sprzedaż lub biura nieruchomości, nagrywające za pomocą statków bezzałogowych budynki, które mają w swojej ofercie.

Kto może sterować dronem? Taka osoba powinna mieć ukończone 18 lat, co najmniej średnie wykształcenie oraz ważne orzeczenie o braku

przeciwwskazań do pilotowania bezzałogowych statków powietrznych. Dodatkowo pilot drona musi zdać państwowy egzamin teoretyczny i praktyczny przed egzaminatorem Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej oraz wykupić ubezpieczenie OC.

■ Piesi i kierowcy w oku kamery

A jak drona zamierzają wykorzystać śląscy policjanci? Przede wszystkim ma on pomóc w działaniach związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tylko w tym roku na śląskich drogach w rejonie przejść dla pieszych doszło do prawie 200 wypadków drogowych, w których zginęło jedenaście osób, a kolejnych 195 doznało poważnych obrażeń ciała.

Tak wysoka liczba tragedii zmusza policjantów do podjęcia niesablonowych inicjatyw, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na pasach. Dlatego w pierwszej kolejności bezzałogowy statek powietrzny testowany był w pobliżu katowickich przejść dla pieszych. Urządzenie z góry, każdorazowo przez kilkadziesiąt minut, w kilku miejscach rejestrowało zachowania uczestników ruchu drogowego.

Za pomocą drona policjanci obserwowali zachowanie użytkowników drogi względem sygnalizacji świetlnej, właściwe przekraczanie jezdni przez pieszych, a także wykroczenia w relacji kierujący – pieszy (np. nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na pasach, wyprzedzanie lub omijanie pojazdów, które zamierzają przepuścić pieszych znajdujących się na zebrze lub

w jej pobliżu). Uwadze kamer nie umknęły także takie wykroczenia, jak niezapięcie pasów bezpieczeństwa czy korzystanie z telefonu komórkowego w czasie jazdy.

■ Będzie kontynuacja?

W odległości kilkuset metrów od miejsca objętego nadzorem znajduje się patrol policji wyposażony w laptop. Dzięki niemu mundurowi online widzą obraz z kamery umieszczonej na dronie. Wtedy mogą zatrzymać kierujących pojazdami, którzy kilka sekund wcześniej nie stosowali się do przepisów kodeksu drogowego. Ponadto w rejonie obserwowanych przez bezzałogowy statek powietrzny pasów kolejny patrol kontroluje pieszych, którzy w sposób nieprawidłowy przekroczyli jezdnię.

– Inauguracyjne kilkugodzinne testy pokazały, jak wielu uczestników drogi lekceważy obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w rejonie przejść dla pieszych. Ta innowacyjna metoda zapewne będzie miała kontynuację na terenie innych miast województwa śląskiego, w miejscach szczególnie niebezpiecznych – informuje zespół prasowy Komendy Miejskiej Policji w Katowicach.

Wszystko jednak zależy od tego, czy porozumienie w sprawie regularnego wykorzystywania dronów przez policję zawrą komendant wojewódzki policji w Katowicach oraz dyrektor Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego.

Jakub Ziębka

Spokojni, ale do czasu...

Fundacja koncernu Vinci Autoroutes na rzecz odpowiedzialnej jazdy ogłosiła wyniki szeroko zakrojonego badania ankietowego na temat zachowań kierowców w jedenastu krajach Unii Europejskiej. Co z nich można wyczytać? Polacy uważają, że są spokojnymi i uważnymi kierowcami, choć zdarza się im się nadmiernie trąbić i wyzywać innych kierujących.

Tak zwany barometr odpowiedzialnej jazdy przeprowadzany jest przez fundację od sześciu lat – od trzech na szczeblu europejskim. Opisywane są w nim przyzwyczajenia związane z kierowaniem pojazdami i ich zmiany. Badaniem zostali objęci także Polacy. Pytano m.in., czy uważają przemoc na drogach za nieuchronną, jak oceniają samych siebie oraz innych kierowców, jakie są ich dobre i złe nawyki za kierownicą.

■ Optymiści

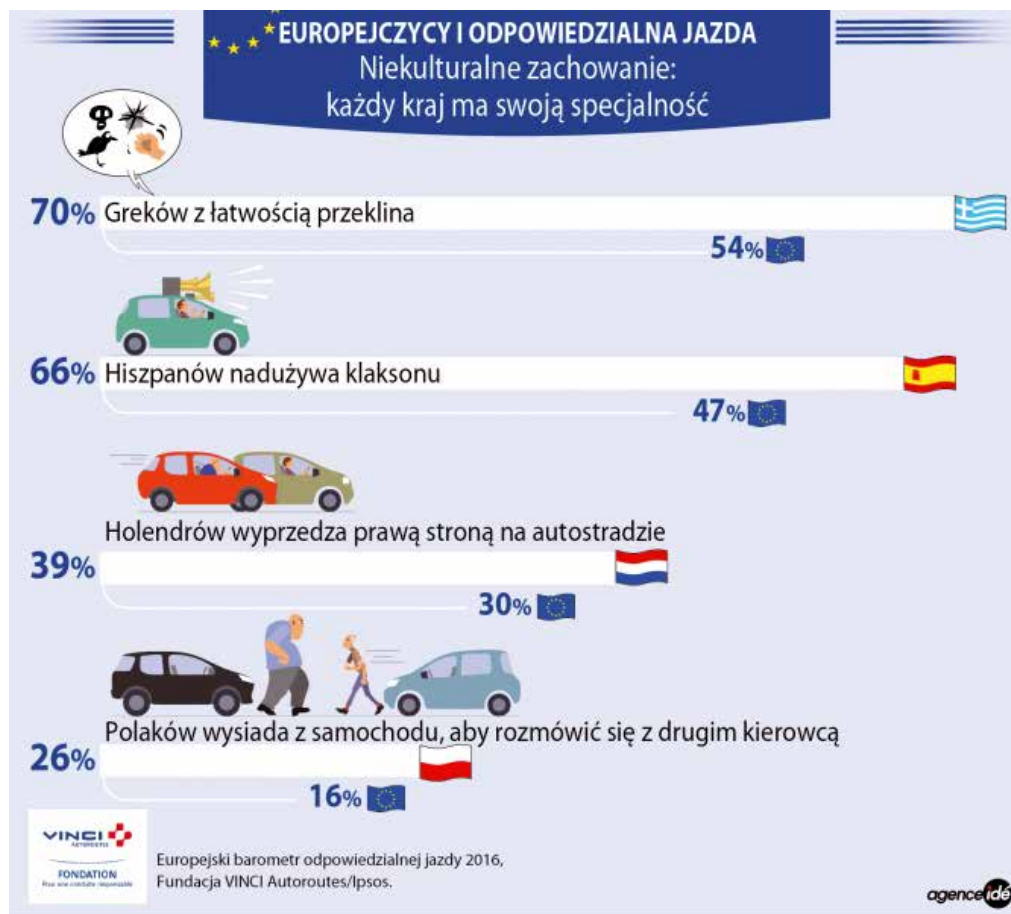
Co ciekawe, ankietowani z Polski są optymistami w kwestii poprawy statystyki dotyczącej ofiar śmiertelnych na naszych drogach. Aż 51 proc. z nich uważa, że liczba osób zabitych może się jeszcze znacząco zmniejszyć w ciągu najbliższych lat. Respondenci z innych badanych krajów byli w tej kwestii nieco mniej optymistyczni. Podobnie jak Polacy odpowiedziało 49 proc. ankietowanych. Dodatkowo jesteśmy jedyną grupą, w której wzrósł optymizm w tym temacie (o 4 punkty procentowe więcej niż w 2015 roku).

Z kolei szczególnie duży pesymizm, jeśli chodzi o zmiany w poziomie śmiertelności na drogach, zauważyć można na Słowacji, w Grecji i w Niemczech. W krajach tych odpowiednio 32, 33 i 36 proc. ankietowanych sądzi, że liczba osób zabitych na drogach może jeszcze znacząco spaść.

■ Szwedzki wzór

Ankietowani odpowiadali także na pytanie o to, jakimi są kierowcami. Polacy odpowiadają, że dobrymi, jednak są trochę skromniejsi od ogółu Europejczyków, jeśli chodzi o ocenę własnej jazdy. Przyznali sobie średnią ocenę 7,3/10. Z kolei europejska średnia wyniosła 7,7.

Opisując swój sposób kierowania pojazdem niemalże wszyscy Polacy (98 proc.) bez wahania przypisują sobie przynajmniej jedną pozytywną cechę, postrzegając siebie przede wszystkim jako uważnych (65 proc.) oraz spokojnych (65 proc.). Ponad jedna trzecia (37 proc. w porównaniu z 27 proc. na szczeblu europejskim) opisuje się również jako uprzejmych. Kiedy jednak prosi się ich o opisanie zachowania innych kierowców, okazują się znacznie mniej pobłażliwi. Postrzegają swoich rodaków jako szczególnie nieodpowiedzialnych (60 proc. w porównaniu



niu ze średnim europejskim poziomem 47 proc.) oraz agresywnych (34 proc.).

Europejczycy jednomyślnie twierdzą, że wzrównymi kierowcami są Szwedzi (37 proc.), zaś najmniej odpowiedzialnymi Włosi (28 proc.). Na Polaków narzekają przede wszystkim rodacy: 44 proc. obywateli naszego kraju uznaje, że ojczyznę najbardziej nieodpowiedzialnych kierowców jest Polska, daleko przed Włochami czy Grecją.

■ Telefony, SMS-y i e-maile

Celem badania było także uchwycenie skali niebezpiecznych zachowań kierowców w trakcie jazdy samochodem. Co się okazało? W Polsce bardzo rozpowszechnione jest korzystanie z telefonu komórkowego, mimo pewnej świadomości niebezpieczeństwa wynikającego z takiego

zachowania. Aż 48 proc. Polaków (-11 punktów procentowych w porównaniu z 2015 rokiem) twierdzi, że rozmawia przez telefon bez użycia zestawu głośnomówiącego. W pozostałych badanych krajach średnia wyniosła tylko 30 proc. Polacy przyznają się także do wysyłania, czytania SMS-ów lub e-maili za kółkiem (30 proc. ankietowanych, -3 punkty procentowe). Ponadto prawie połowa respondentów (46 proc.) przyznaje się do ustawiania parametrów GPS-u w czasie jazdy (średnia europejska to 37 proc.).

■ Jak walczyć z zasypianiem?

Duża część polskich kierowców nie do końca zdaje sobie sprawę z niebezpieczeństwa, jakie stwarza prowadzenie auta w momencie, gdy są zmęczeni. Przyznaje się do tego aż 53 proc. respondentów (średnia europejska to 29 proc.).

- 91 proc. polskich kierowców przyznaje, że zdarza im się przekroczyć o kilka km/h maksymalną dozwoloną prędkość (-3 punkty procentowe w porównaniu z rokiem 2015). Średnia europejska to 90 proc.
- 56 proc. nie przestrzega bezpiecznego odstępu między pojazdami (-4 punkty procentowe). Średnia europejska to 63 proc.
- 50 proc. zapomina zwolnić w pobliżu robót drogowych. Średnia europejska to 53 proc.
- 45 proc. zapomina włączyć kierunkowskaz przed wyprzedzaniem lub skrętem (+1 punkt procentowy). Średnia europejska to 55 proc.
- 45 proc. jeździ środkowym pasem autostrady, kiedy prawy pas jest wolny (+1 punkt procentowy). Średnia europejska to 55 proc.
- 30 proc. zapomina zapiąć pasy (-3 punkty procentowe). Średnia europejska to 22 proc.
- 12 proc. przyznaje się, że zdarza się im czytać dokument w czasie jazdy (-1 punkt procentowy). Średnia europejska to 9 proc.



- 46 proc. polskich kierowców oświadcza, że zdarza im się nadmiernie trąbić (-4 punkty procentowe w porównaniu z 2015 rokiem). Średnia europejska to 47 proc.
- 36 proc. przyznaje, że zdarza im się wyzywać innych kierowców (-2 punkty procentowe). Średnia europejska to 54 proc.
- 26 proc. wysiada z pojazdu, aby rozmówić się z innym kierowcą (+1 punkt procentowy). Średnia europejska to 16 proc.
- 25 proc. wyprzedza prawą stroną na autostradzie (-1 punkt procentowy). Średnia europejska to 30 proc.
- 23 proc. celowo jedzie w bardzo bliskiej odległości za samochodami kierowców, którzy ich denerwują. Średnia europejska to 30 proc.

Francuska Fundacja Vinci Autoroutes na rzecz odpowiedzialnej jazdy powstała w lutym 2011 roku. Stanowi ona zarówno laboratorium, obserwatorium, jak i narzędzie informacji w zakresie walki z brakiem bezpieczeństwa na drogach. Jej działalność obejmuje m.in. kampanie informacyjne w celu zwiększenia świadomości ryzyka na drogach, finansowanie innowacyjnych badań naukowych w niektórych obszarach niebezpiecznych zachowań, które nie zostały jeszcze dobrze zbadane lub nie są powszechnie znane użytkownikom dróg, a także finansowanie inicjatyw stowarzyszeń i obywateli na rzecz odpowiedzialnej jazdy.

Większość ankietowanych jest również niesłusznie przekonana, że można walczyć z zasypianiem za kółkiem poprzez rozmowę z pasażerem (84 proc.), słuchanie radia (65 proc.) lub jazdę przy otwartym oknie (61 proc.). Ponadto 22 proc. polskich kierowców przyznaje, że miało już wrażenie zaśnięcia na kilka sekund za kierownicą. Z kolei 13 proc. twierdzi, że miało już stłuczkę lub wypadek, którego powodem było nadmierne zmęczenie.

W czasie długiej jazdy Polacy zatrzymują się, jak twierdzą, średnio po trzech godzinach 54 minutach kierowania pojazdem. To dużo więcej niż zalecane dwie godziny maksymalnej jazdy bez

postojów oraz rekord w porównaniu z kierowcami z innych krajów. Ponadto, choć 88 proc. Polaków słusznie twierdzi, że drzemka jest skutecznym sposobem na walkę z sennością, jedynie 57 proc. robi w tym celu przerwę w czasie długiej jazdy. Większość uważa jednak, że w czasie podróży następuje zmiana kierowcy (73 proc.).

■ Badanie przez internet

Żeby przeprowadzić badanie przedstawiające panoramę zachowania mieszkańców Europy za kierownicą samochodu, instytut Ipsos przebadał przez internet od 1 lutego do 7 marca 2015 roku

ponad 13.600 respondentów, wśród których znalazło się 3613 Francuzów, 1002 Niemców, 1001 Belgów, 1001 Hiszpanów, 1002 Brytyjczyków, 1003 Włochów, 1001 Szwedów, 1001 Polaków, 1001 Holendrów, 1005 Słowaków oraz 1004 Greków. Reprezentatywność każdej próby narodowej zapewniona została poprzez zastosowanie metody kwotowej.

Jakub Ziębka

Szkoda komunikacyjna.

Jak dochodzić swoich praw?

W poprzednim artykule napisałem poradnik dotyczący procesu likwidacji szkody komunikacyjnej. Zawarłem w nim pewne ogólne informacje dotyczące zasad ubiegania się o odszkodowanie lub zadośćuczynienie. W niniejszym tekście chciałbym zwrócić z kolei uwagę na zagadnienia związane z dochodzeniem swoich praw. Chodzi o sytuację, w której towarzystwo ubezpieczeniowe odmawia wypłaty odszkodowania czy zadośćuczynienia.



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

Na wstępie chciałbym wyjaśnić w możliwie przystępny sposób, czym różni się odszkodowanie od zadośćuczynienia. Otóż odszkodowanie to świadczenie należące się poszkodowanemu z tytułu wyrządzonej szkody od osoby, która mu ją wyrządziła lub od podmiotu ponoszącego za nią odpowiedzialność (z mocy prawa lub na podstawie stosownej umowy). Teraz zdefiniujemy zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę. To zasadnicze świadczenie związane z realizacją obowiązków odszkodowawczych tytułem szkody na osobie w następstwie m.in. wypadków drogowych.

■ Zadośćuczynienie? Kwota uznaniowa

O ile wysokość odszkodowania wynika wprost z wyliczeń (koszty restytucji pojazdu lub innego mienia do stanu sprzed szkody, utracony zarobek, pokrycie kosztów wynajmu pojazdu zastępczego), to wysokość zadośćuczynienia jest trudna do wyliczenia. Co do zasady jest kwotą uznaniową, rekompensującą krzywdy, jakich doznał poszkodowany.

Mając powyższe na uwadze przy występowaniu do towarzystwa ubezpieczeniowego likwidującego szkodę trzeba umiejętnie rozgraniczyć wysokość dochodzonego odszkodowania od wysokości zadośćuczynienia i tytułu, z jakiego takiej formy pieniężnej dochodzi poszkodowany. Piszę o tym, bo z praktyki wynika, że wielu poszkodowanych przegrywa późniejsze procesy z powodu błędów proceduralnych. Żeby uniknąć ewentualnych pomyłek, warto oczywiście skorzystać z pomocy profesjonalnego pełnomocnika. Na co zwrócić uwagę? Już wyjaśniam.

Kiedy staniecie się poszkodowanymi i będziecie się zastanawiali, czy kwota zaproponowa-

na przez towarzystwo ubezpieczeniowe nie jest zbyt niska, należy w pierwszej kolejności wyznaczyć wysokość odszkodowania oraz zadośćuczynienia, o które będziecie wnosili roszczenie. Przy wyznaczaniu wysokości odszkodowania warto zwrócić się do rzeczoznawcy z danego zakresu (czyli np. kosztorysowania kosztów napraw pojazdów) lub udokumentować poniesione koszty naprawy pojazdu w serwisie, który wybraliśmy. Warto jednak pamiętać, że poszkodowany nie ma obowiązku dokonania naprawy pojazdu. Odszkodowanie to kwota pieniężna, rekompensująca szkodę, nie zaś świadczenie w naturze, polegające na naprawie pojazdu.

Ustalenie wysokości zadośćuczynienia jest oczywiście trudniejsze i trochę intuicyjne. W tym celu warto skonsultować się z adwokatem lub radcą prawnym, obeznanym z tą tematyką.

■ Bądźmy czujni!

Na rynku funkcjonuje wiele przedsiębiorstw zajmujących się dochodzeniem odszkodowań w imieniu poszkodowanych. Najczęściej pobierają one wynagrodzenie w postaci kilkudziesięciu procent wypłaconego później odszkodowania. Czy warto korzystać z ich usług?

Oczywiście nie znam wszystkich firm. Nie chcę też kogoś skrzywdzić, stawiając bardzo ogólne tezy. Ale moje doświadczenie życiowe pozwoliło mi na odkrycie mechanizmów działania takich firm, z którymi należy się liczyć:

- bardzo często wnoszą o abstrakcyjnie wysokie kwoty odszkodowania czy zadośćuczynienia, narażając w ten sposób poszkodowanego na wysokie kwoty opłat sądowych (liczone jako procent od wartości przedmiotu sporu)

- oczarowują klienta wysokimi kwotami odszkodowań. Kiedy zaś sprawa przybiera niezadowolający obrót, wycofują się, nie ponosząc z tego tytułu właściwie żadnej odpowiedzialności. Czasem pozostawiają klienta w sądzie bez pełnomocnika

- często zatrudniają osoby bez stosownego wykształcenia i uprawnień, które nie mają prawa reprezentować poszkodowanego przed sądem

(przygotowują pisma w imieniu klienta, wma- wiając mu, że tak lepiej wygląda przed sądem)

- pobierają wysokie kwoty wynagrodzenia, często stanowiące 30 – 50 proc. należnej klientowi sumy.

■ Wybierajmy najlepszych

Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że prawdopodobnie znajdują się na rynku również firmy rzetelne i profesjonalnie obsługujące swoich klientów. Niestety, życie pokazuje, że mniej uczciwych i idących na skróty jest zdecydowanie więcej.

Mając na uwadze powyższe, zachęcam do korzystania z usług adwokatów lub radców prawnych, biegłych w tematyce odszkodowań komunikacyjnych. Ranga tych zawodów oraz obostrzenia prawne dają dużo więcej pewności, że sprawa zostanie potraktowana z należytą starannością. Zachęcam też do wybierania kancelarii, gdzie klient ma bezpośredni kontakt z pełnomocnikiem, który go reprezentuje.

Chciałbym również wszystkich przestrzec przed sporą rzeszą rzeczoznawców lub innych ekspertów z zakresu wyceny kosztów naprawy, którzy piszą opinie prywatnie praktycznie na zamówienie „firm odszkodowawczych” lub samych poszkodowanych. Zawyżają często wartość odszkodowania. W ten sposób prowadzą do sytuacji, w której wycena nie obroni się przed sądem po sporządzeniu opinii biegłego. Szanowni państwo, naginanie rzeczywistości to z reguły tylko podwyższona kwota opłaty sądowej oraz późniejszy niesmak w razie znaczącej różnicy w wyliczeniu kosztów naprawy sporządzonej przez biegłego sądowego.

Każdy poszkodowany ma pełne prawo uzyskać odpowiedniej wysokości odszkodowanie oraz – jeżeli są ku temu przesłanki – zadośćuczynienie. Mam nadzieję, że po przeczytaniu tego artykułu będziecie postępowali rozsądnie i dochodzili swoich praw nie narażając się przy okazji na porażkę i koszty postępowania sądowego w razie korzystania z pomocy quasi-pełnomocników, niebiorących często żadnej odpowiedzialności za swoje czyny. ■

Seniorze, poznaj swoje możliwości!

Automobilklub Wielkopolski wraz z poznańskim magistratem postanowiły sprawdzić koncentrację i sprawność fizyczną kierowców seniorów. W ramach akcji „Poznaj swoje możliwości – kieruj świadomie” przebadanych ma zostać ok. 100 osób.

Akcja ma uświadomić kierowcom po 60. roku życia, że pewnemu ograniczeniu ulega u nich sprawność fizyczna i psychiczna, koncentracja uwagi, szybkość podejmowania decyzji, odporność na zmęczenie czy zdolność widzenia o zmierzchu. Oczywiście w różnym stopniu. A jak najlepiej to sprawdzić? Poznać swoje mocniejsze i słabsze strony za pomocą badań. Właśnie z tego założenia wyszły Automobilklub wielkopolski oraz poznański magistrat, które prowadzą akcję „Poznaj swoje możliwości – kieruj świadomie”.

■ Sześć minut marszu

Pierwsze trzy tury badań odbyły się w kwietniu i maju.

– To ponad 50 osób, 60 proc. z nich to mężczyźni, 40 proc. – kobiety – mówi Barbara Pospieszna, koordynatorka badań. – Planujemy jeszcze dwa terminy badań. Jedna tura odbędzie się w czerwcu, kolejna – po wakacjach.

Jak wyglądają takie badania, które łącznie trwają ok. dwóch godzin? Wykonywane są m.in. testy psychologiczne. Służą one do oceny sprawności umysłowej oraz stopnia koncentracji uwagi. Potem bada się koordynację wzrokowo-ruchową. Test ten polega na szybkim reagowaniu kończynami górnymi i dolnymi na nagle pojawiające się bodźce świetlne i dźwiękowe. W momencie, gdy się pojawią, należy nacisnąć odpowiedni przycisk. Liczy się czas i dokładność reakcji. Następnie bada się tolerancję wysiłkową (za pomocą sześciominutowego marszu, podczas którego senior ma za zadanie pokonać jak najdłuższy dystans po twardej podłożu).

■ Symulacja i realna jazda

Ale to nie wszystko. Seniorzy zasiadają potem naprzeciw symulatora jazdy, trzymając kierownicę. Ich zadaniem jest wirtualne przejechanie dwóch okrążeń toru wyścigowego.

– Kolejne dwie próby odbywają się już w samochodzie – mówi Barbara Pospieszna. – Zadaniem pierwszego badania jest sprawdzenie umiejętności wykonania manewru parkowania, szacowania szerokości miejsca parkingowego. Próbę wykonuje się swoim samochodem.

Wszystko odbywa się na placu manewrowym. W odległości 12 m od kierowanego pojazdu ustawione są dwa znaczniki brzegowe miejsca parkingowego. Na polecenie kierowcy



osoba z obsługi zbliża do siebie znaczniki. Senior ma za zadanie oszacować, jaka jest minimalna szerokość prześwitu między znacznikami, w którym jest w stanie zaparkować auto. Wynikiem są odległości mierzone w centymetrach od bocznego lusterka do znacznika po obu stronach pojazdu.

■ Wydłużony czas reakcji

Kolejne zadanie polega na wykonaniu słomki pomiędzy bramkami. Celem tej próby

jest ocena sprawności poruszania się samochodem po wyznaczonej trasie w warunkach presji czasowej, a także – pośrednio – ocena umiejętności skupienia uwagi na zadaniu.

Ostatni etap badań seniorów to ocena sprawności widzenia o zmierzchu oraz indywidualnej wrażliwości na oślepienie. Testy te są wykonywane w zaciemnionym pomieszczeniu.

– Warto powiedzieć, że słabe wyniki testów nie sprawią, że seniorowi zostanie zabrane prawo jazdy – wyjaśnia Barbara Pospieszna. – Prowadzimy tylko akcję uświadamiającą. Jednak każdy senior, który poda się badaniu, dostanie swoje wyniki wraz z opisem. Dzięki temu każdy dowie się, jakie ma braki.

Wszystkie wyniki badań zostaną szczegółowo zanalizowane i przekazane miastu. Po tem decyzja, w jaki sposób je wykorzystać, będzie należała do poznańskiego magistratu.

– Ze wstępnej analizy badań osób, które już u nas były, wynika, że mają one m.in. wydłużony czas reakcji oraz dużą wrażliwość na oślepienie – podkreśla Pospieszna. – Lepiej natomiast wygląda kwestia widzenia o zmierzchu. Seniorzy różnie sobie radzą z jazdą praktyczną.

Badania prowadzone są na Torze Poznań, w Przeźmierowie. Żeby wziąć w nich udział, wymagana jest wcześniejsza internetowa lub telefoniczna rejestracja.

Jakub Ziębka

Zatrważająca niewiedza

Moi instruktorzy coraz częściej wspominają o podniesieniu ceny za jazdy doszkalające dla osób, które nie są kursantami naszej szkoły jazdy. Bronią się przed tym. Nie chcą wartościować kursantów, ale... Widząc poziom wiedzy prezentowany przez „cudzych” kandydatów na kierowców mam coraz mniejsze opory.



Co kwartał zapraszam moich pracowników na wewnętrzne szkolenie. Po co? Chodzi o to, żeby ugruntować ich wiedzę, omówić sytuację w firmie, przedyskutować wszystkie elementy związane z nauką jazdy. Potem idziemy się trochę zrelaksować.

Moi instruktorzy coraz częściej wspominają o podniesieniu ceny za jazdy doszkalające dla osób, które nie są kursantami naszej szkoły jazdy. Bronią się przed tym. Nie chcą wartościować kursantów, ale... Widząc poziom wiedzy prezentowany przez „cudzych” kandydatów na kierowców mam coraz mniejsze opory. Moi instruktorzy muszą włożyć w wyszkolenie takich delikwentów bardzo dużo pracy.

■ Dlaczego nie uczą? Bo sami nie umieją...

Lista spraw poruszanych na szkoleniu, które dotyczą braku wiedzy i umiejętności niektórych kursantów, jest tak długa, że aż nie chce mi się wierzyć. Jak uczący ich wcześniej przedsiębiorca zdołał utrzymać się na rynku nierzadko przez kilkanaście lat?

Od 2015 roku na egzaminie na prawo jazdy obowiązkowe jest hamowanie silnikiem. Jednak

większość kursantów została nauczona, żeby wykorzystywać sprzęgło i hamulec. Nie ma pojęcia o swoim nieprawidłowym i niebezpiecznym zachowaniu na drodze. Gdy tłumaczymy, że pierwszą czynnością, jaką powinni opanować, jest obserwacja drogi, robią wielkie oczy. Po co mają obserwować całą szerokość drogi, skoro mogą tylko kilka metrów do przodu?

Uczymy, że obserwacja drogi pozwoli uniknąć nadmiernego używania pedału hamulca. Przewidywania tego, co może się wydarzyć. Tłumaczymy różnicę między hamowaniem planowanym, nagłym a awaryjnym. Pokazujemy hamowanie z wykorzystaniem ABS-u. Większość kursantów wie, że coś takiego istnieje. Ale jak taki układ wykorzystać w praktyce? Tego na swoim kursie nie ćwiczyli. Hamowanie z redukcją biegów to również dla większości z nich abstrakcyjne pojęcie. Dlaczego instruktorzy nie uczą prawidłowego hamowania? Pewnie dlatego, że sami nie potrafią...

■ Jak kręcić, żeby skrócić?

Prawidłowe ruszanie oraz zmiana biegów to też dla większości kursantów nie lada problem. Uwi-

dacznia się on podczas egzaminu. Na placu manewrowym nie potrafią ruszyć i skarżą się na zużyte sprzęgła. Potem przychodzą do mojej szkoły. A ja mam w swoich autach nowe sprzęgła. Kursanci przychodzący na dodatkowe jazdy mają problem z ruszaniem. Dziwi ich, że pedał sprzęgła lekko chodzi. Większość z nich jest nauczona, żeby ruszać nie dodając gazu. Bo jak samochód zawyje, będziemy mieli do czynienia z błędem na egzaminie i zepsutym autem. Pytamy: jak chcesz szybko zjechać ze skrzyżowania, co robisz? Odpowiadają nam: szybko puszczałem sprzęgło.

Jak kręcić, żeby skrócić? Oto jest pytanie! Prawidłowe chwyty kierownicy jest dla kursantów nowością. Nie mówię nawet o właściwej technice skręcania. Skręt manewrowy, szosowy, awaryjny to pojęcia nieznanne i nigdy niećwiczone w praktyce. Trzymanie kierownicy jedną ręką nie było tępione, kręcenie kierownicą na „mydelko fa” również, chociaż kursanci wiedzą, że na egzaminie mają trzymać obie dłonie na kierownicy i przekładać ręce podczas skrętu.

Większość kursantów siedzi za daleko i le dwo jest w stanie dosięgnąć kierownicy. Inni siedzą tak blisko, że nie są w stanie prawidłowo skręcać. Nikt im nie wytłumaczył, nie pokazał prawidłowej pozycji za kierownicą. Nikt nie dbał o właściwą technikę kręcenia kierownicą.

■ Nie padało, nie działało, nie było klimatyzacji...

Umiejętności, takie jak włączenie podczas jazdy świateł drogowych, klimatyzacji, mechanizmu wycieraczek lub spryskiwacza są w ogóle niećwiczone. Tłumaczenie kursantów jest różne. Nie padało, nie było klimatyzacji, coś nie działało w aucie instruktora.

Najczęściej kursant wykupuje dwie godziny jazd doszkalających tuż przed egzaminem. W momencie gdy dowiaduje się, czego jeszcze nie umie, uświadamia sobie ważną rzecz. Widzi, że w czasie wcześniejszego kursu nie nauczył się praktycznie niczego.

Wśród kursantów są osoby, które widzą i rozumieją, że ich umiejętności nie wystarczą do zaliczenia egzaminu. Chcą się solidnie przygotować. Ale niektórzy reagują złością i agresją. Przecież fantastycznie jeżdżą, więc dlaczego instruktor miesza im w głowach? Inni bronią swoich wcześniejszych instruktorów. Może mieli słabszy dzień, byli starsi, a kiedyś inaczej się jeździło...

Nauka jazdy to bardzo skomplikowany proces. Wiem, że nie każdy kursant zostanie w przyszłości doskonałym kierowcą. Ale jakaś granica przyzwoitości w procesie nauczania musi być! Nie chodzi przecież o to, żeby zarabiać na nieświadomych niczego kursantach!

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

Inspekcja na stacjach

W ubiegłym roku Inspekcja Handlowa zakwestionowała 2,68 proc. skontrolowanych próbek paliw płynnych. To mniej niż w 2014 roku. Wtedy zakwestionowano 3,87 proc. próbek. Zastrzeżenia częściej dotyczyły oleju napędowego.

Nieprawidłowa jakość paliwa może wpływać na zwiększenie jego zużycia. Przyczynia się również do pogorszenia stanu technicznego silnika. To w konsekwencji może prowadzić do awarii. Dlatego już od 2003 roku Inspekcja Handlowa bada jakość oferowanego na rynku paliwa. Sprawdzane są niemal wszystkie jego rodzaje, czyli olej napędowy, benzyna, gaz LPG, biopaliwa.

W czasie pierwszej kontroli odsetek próbek paliw ciekłych niespełniających wymogów jakościowych wyniósł 30 proc. W kolejnych latach ilość stwierdzanych nieprawidłowości znacząco spadła. Teraz utrzymuje się na poziomie poniżej 5 proc. Na jakiej podstawie prowadzone są kontrole? Od dziewięciu lat obowiązuje ustawa o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw. To właśnie w oparciu o nią można prowadzić kontrole na każdym etapie dystrybucji – u wytwórcy, w magazynach, hurtowniach, transporcie i wreszcie w stacjach paliwowych.

■ Ponad 900 próbek

W 2015 roku przebadano 933 próbki pobrane na 933 stacjach. W przypadku losowo pobranych próbek paliw ciekłych wymagań nie spełniało 2,68 proc. z nich. Nieprawidłowości częściej dotyczyły oleju napędowego (4,67 proc.) niż benzyny (1,14 proc.). Ale to i tak mniej niż rok wcześniej. Wtedy zanotowano nieprawidłowości w 3,97 proc. próbek (1,89 proc. w przypadku benzyny i 6,45 proc. – ON).

Największe mankamenty stwierdzono w województwach: łódzkim (6,78 proc. zbadanych próbek), warmińsko-mazurskim (6,38 proc.), podlaskim (5,88 proc.) i podkarpackim (4,26 proc.). Z kolei Przeprowadzone w 2015 roku losowe badania jakości gazu skroplonego (LPG) wykazały nieprawidłowości w przypadku 2,63 proc. sprawdzonych próbek (rok wcześniej było to 0,98 proc.).

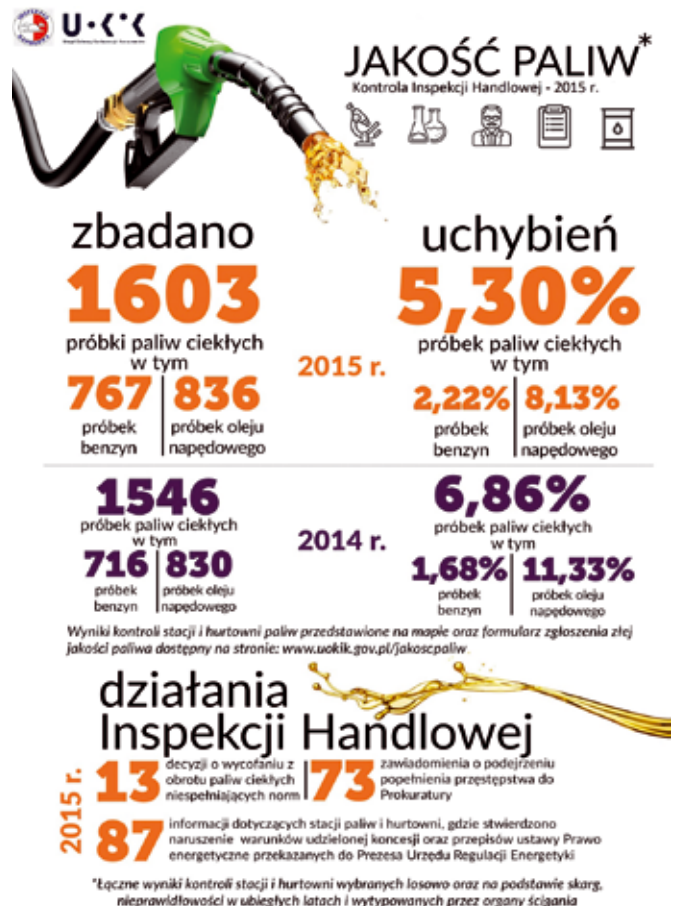
■ Stacje, na które wpłynęły skargi

Inspekcja Handlowa przeprowadziła również kontrole stacji, na które skarżyli się kierowcy, wytypowanych przez organy ścigania oraz tych, gdzie w poprzednich latach stwierdzono nieprawidłowości. Z pobranych 603 próbek oleju napędowego i benzyny na 522 stacjach zakwestionowano 9,45 proc. z nich (rok wcześniej było to 12,52 proc.). Zastrzeżenia dotyczyły częściej oleju napędowego – 12,40 proc. próbek (rok wcześniej – 18,26 proc.). W przypadku benzyny kontrola w 2015 roku ujawniła większą liczbę nieprawidłowości niż rok wcześniej (4,74 proc. w porównaniu do 0,58 proc. w 2014 roku).

Z kolei w ramach kontroli gazu LPG zakwestionowano 10,29 proc. próbek, podczas gdy rok wcześniej było to 12,5 proc. Najwięcej odstępstw od wymagań jakościowych paliw ciekłych zanotowano w województwach: śląskim (22,67 proc. próbek), świętokrzyskim (17,65 proc.), łódzkim (15,56 proc.), kujawsko-pomorskim (14,81 proc.) oraz lubuskim (13,64 proc.).

■ Kwestionowane parametry

Najczęściej kwestionowanymi parametrami w przypadku oleju napędowego były odporność na utlenianie, podawana w godzinach (minimalna wartość wynosi 20 godzin) oraz zbyt niska temperatura zapłonu. Utlenia-



nie objawia się mętnieniem paliwa i powstawaniem osadów żywicznych w zbiorniku i systemie zasilania. Prowadzić to może m.in. do zatykania filtrów paliwa, zanieczyszczenia zaworów wtryskowych oraz innych usterek w różnych elementach układu paliwowego. Zbyt niska temperatura zapłonu stwarza niebezpieczeństwo wybuchu oparów oleju podczas nalewania paliwa z dystrybutora do baku.

Jeżeli chodzi o benzynę, badania najczęściej ujawniały przypadki niedotrzymania wartości określonych dla parametru destylacji. Jego niespełnienie może mieć wpływ na wolniejsze rozgrzewanie silnika, większe zużycie paliwa, pogorszenie jego spalania, a także tworzenie szlamów, laków i osadów na elementach jednostki napędowej. Drugim najczęstszym uchybieniem było niedotrzymanie wymagań RON – badawczej liczby oktanowej. Zbyt niska liczba oktanowa może być powodem występowania w silniku spalania stukowego, co oznacza nieprawidłowy przebieg spalania, powodujący głośnie i nierównomierną pracę napędu oraz większe zużycie paliwa.

W przypadku gazu LPG zastrzeżenia dotyczyły m.in. przekroczenia dopuszczalnego poziomu całkowitej zawartości siarki, co grozi korozją niektórych elementów silnika.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Niedawno obszernie opisywaliśmy nowe rozporządzenia do ustawy o kierujących pojazdami, a już możemy zapoznać się z propozycjami nowelizacji tych aktów prawnych. Pojawiły się też nowe rozporządzenia dotyczące znaków.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji ukazały się w maju przekazane do konsultacji projekty nowelizacji trzech wydanych niedawno rozporządzeń. Wszyscy pamiętamy, jaki pośpiech i napięcie towarzyszyły powstawaniu oraz opóźnionemu wejściu w życie tych aktów prawnych. Prześledźmy zatem, co proponuje (po spokojnym namyśle) prawodawca.

■ Opóźnione rozporządzenia do nowelizacji

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców przewiduje następujące zmiany:

- w przypadku równoległego szkolenia w ramach kategorii A1, A2, A, B1, B, T lub pozwolenia, zajęcia teoretyczne i pierwsza pomoc mają być realizowane tylko raz;
- doprecyzowany został przepis dotyczący pokonywania co najmniej 50 km na każdym zajęciach – wymóg ten nie dotyczy pierwszej połowy godzin na A2 i A (to godziny, które można realizować na motocyklach niższej kategorii);
- szkolenie praktyczne na B+E może być prowadzone w obecności sześciu dodatkowych uczestników kursu (a nie jednego, jak obecnie), dla B1 i B pozostaje bez zmian ograniczenie do jednego dodatkowego uczestnika;
- nowy wzór karty przeprowadzonych zajęć;
- w programie szkolenia temat „Udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej” ograniczono do kategorii „A1, A2, A, B1, B, T i pozwolenie” (aktualnie ten

temat obowiązuje dla „AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D, T i pozwolenia”);

- w programie szkolenia temat „Akcje ratunkowe po wypadku” ograniczono do kategorii „C1, C, D1, D” (aktualnie ten temat obowiązuje dla „C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E”);
- dostosowania do CEPIK 2.0 (m. in. PKK).

Projekt nowelizacji rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach obejmuje następujące zmiany:

- do przepisu, który nakazuje, by urządzenie rejestrujące było uruchamiane i zatrzymywane bez ingerencji egzaminatora w proces rejestracji, dodano, że w celu wyjęcia informatycznego nośnika danych dopuszcza się manualne wyłączenie urządzenia przez egzaminatora po zakończeniu egzaminu i jego omówieniu;
- zamiast podglądu rejestrowanego obrazu urządzenie rejestrujące może „być wyposażone we wskaźnik informujący o aktywności funkcji rejestrowania, tak aby w trakcie trwania części praktycznej egzaminu państwowego egzaminator miał możliwość sprawdzenia, czy nie nastąpiła awaria urządzenia powodująca brak możliwości nagrywania przebiegu tej części egzaminu”;
- usunięto obowiązek składania w ośrodku egzaminowania kopii świadectwa kwalifikacji przez osoby korzystające z obniżenia wymaganego wieku przez kwalifikację wstępną;
- w zadaniach egzaminacyjnych uwzględniono, że oświetlenie pojazdu może być zautomatyzowane – „włączenie świateł odpowiednich do jazdy w ruchu drogowym” jest wymagane tylko „jeżeli światła nie włączają się automatycznie” (to rozwiązuje też podnoszony przez

niektórych problem kolejności włączania silnika i włączania świateł);

- dostosowania do CEPIK 2.0 (m. in. PKK).

Projekt nowelizacji rozporządzenia w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami przewiduje:

- drobne poprawki, m.in. wskazano, że profil kandydata na kierowcę można także wydać osobom, które ukończyły szkolenia przed wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami, co powinno być oczywiste już kiedy ustawa wchodziła w życie;
- dostosowania do CEPIK 2.0 (m. in. PKK).

Przepisy dotyczące kwestii związanych z CEPIK 2.0 w projektowanych rozporządzeniach mają wejść w życie 1 stycznia 2017 roku, a cała reszta w ciągu trzydziestu dni od ogłoszenia gotowych rozporządzeń w Dzienniku Ustaw. Szkolenia rozpoczęte przed wejściem w życie zmian będzie można dokończyć na dotychczasowych zasadach.

Należy pamiętać, że prawdopodobnie ostateczna lista zmian wydłuży się m.in. za sprawą poprawek zgłaszanych w ramach konsultacji społecznych, o czym będziemy informować na bieżąco w serwisie internetowym „Szkoly Jazdy” i w kolejnych numerach pisma.

■ Nowy znak na drogi

W Dzienniku Ustaw ukazały się następujące nowe rozporządzenia:

- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury i Budownictwa oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 kwietnia 2016 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 kwietnia 2016 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygna-

tów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Nie wnoszą one rewolucyjnych zmian. Dotyczą oznaczania rodzajów dróg. Pojawia się w nich jeden nowy znak: E-15h „numer drogi wojewódzkiej o dopuszczalnym nacisku osi pojazdu do 11,5 tony”. Zmiana ma zapewnić lepsze dostosowanie oznakowania do rzeczywistych parametrów dróg wojewódzkich. Do tej pory przewidziane już były oznaczenia dla dróg wojewódzkim o dopuszczalnych naciskach 8 i 10 ton.

■ Cwanych lisków sposoby na prawo

Poza nowościami legislacyjnymi interesujące w ostatnim czasie mogły się wydać doniesienia o luce prawnej, pozwalającej na uniknięcie zatrzymania prawa jazdy w związku z przekroczeniem prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Temat obieży media, ale niewielu pokusiło się o wyjście poza bezmyślne kopiowanie.

Aktualnie obowiązujący przepis art. 102 ust. 1 pkt. 4 brzmi:

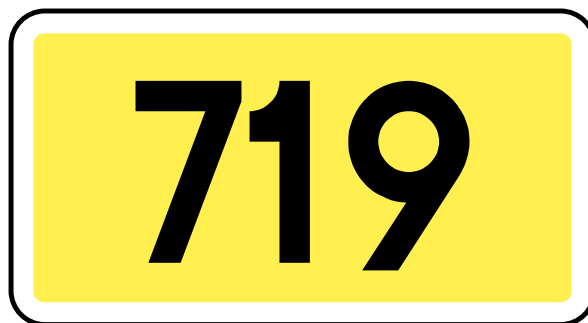
1. Starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem w przypadku, gdy:

[...]

4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

Z tak sformułowanego przepisu wynika, że starosta zobowiązany jest do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, jeśli dojdzie do popełnienia przez kierowcę wykroczenia, polegającego na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Czy wobec tak sformułowanego przepisu starosta może zignorować przekazane mu prawomocne rozstrzygnięcie policji w przedmiocie takiego wykroczenia? Oczywiście nie.

Autorzy „myku” wskazują, że ust. 1b tego samego artykułu ustawy o kierujących pojazdami, określający konkretną formę przekazywania informacji o popełnieniu wyżej wspomnianego wykroczenia (za pośrednictwem systemu CEPiK), jako podstawę wydania decyzji nie wszedł jeszcze w życie i z tego wywodzą, że informacja taka nie może być przekazana i nie ma podstawy do wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy.



Problem w tym, że przepis w okresie vacatio legis traktujemy tak, jakby nie istniał i dokonujemy wykładni obowiązujących przepisów z jego pominięciem. A łączne odczytywanie przepisów ustawy o kierujących pojazdami i prawa o ruchu drogowym bez tego przepisu nie pozostawia złudzeń.

Wprawdzie art. 136 ust. Prawa o ruchu drogowym nakazuje policji przekazywać staroście zatrzymane prawa jazdy, ale nie ma przeszkód prawnych do przekazania informacji o tym, że spełnione zostały przesłanki do zatrzymania prawa jazdy, nawet jeśli fizycznie zatrzymanie nie było możliwe, w szczególności biorąc pod uwagę treść obowiązującego przepisu art. 102 ust. 1c ustawy o kierujących pojazdami:

1c. Starosta wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 4 lub 5, na okres trzech miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności oraz zobowiązując kierującego do zwrotu prawa jazdy, jeżeli dokument ten nie został zatrzymany w trybie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym.

Prawodawca wprost dopuszcza w nim wydanie decyzji również w sytuacji, w której prawo jazdy nie zostało fizycznie zatrzymane przez policję.

Dokonując wykładni prawa należy zakładać, że prawodawca jest racjonalny,

w związku z czym wykładnia z góry ukierunkowana na uzyskanie absurdalnego rezultatu musi być uznana za wadliwą. Premiuowanie popełnienia dodatkowego wykroczenia (jazdy bez wymaganych dokumentów) przez ograniczenie odpowiedzialności za inne wykroczenie jest absurdalnym rezultatem wykładni.

Również na łamach tego numeru poruszony został temat „przechytrzenia systemu” w celu szybszego ponownego uzyskania prawa jazdy i także w tym wypadku wydaje się, że pomysłodawcy sprytnego obejścia widzą w przepisach to, co chcą widzieć.

Poza tym należy pamiętać, że chodzi tu o przekraczanie prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. To dużo, nawet biorąc pod uwagę często dyskusyjne oznakowanie naszych dróg i obowiązujące na nich ograniczenia. Takie wykroczenie w większości przypadków będzie wynikiem nie chwili nieuwagi, lecz rozmyślnie podjętego ryzyka. A podejmując ryzyko należy liczyć się z konsekwencjami. Kombinatorstwo może pomóc przekonać mniej doświadczonego policjanta albo urzędnika, ale prawo jest jasne i w rzeczywistości nie ma w tym zakresie luki. ■

Żelazne tematy

Od zawsze byłem zdecydowanym przeciwnikiem placu manewrowego. Nawet w obowiązującej do dzisiaj ograniczonej formie. Uważam, że popełniono w przeszłości błąd, który ciągle jeszcze przynosi negatywne skutki w procesie szkolenia i egzaminowania. Poświęcanie znacznej ilości czasu na ćwiczenie manewrów w ciepłarnianych warunkach placu nie powoduje zwiększenia umiejętności bezpiecznej jazdy w realnym ruchu drogowym.



Wojciech Szemetyłło

Pierwszy kwartał roku dostarczył nam dużej dawki adrenaliny. Było to związane z publikacją i wprowadzeniem w życie dwóch rozporządzeń. Tak szerokiej wymiany poglądów (z udziałem najważniejszych mediów) chyba nikt się nie spodziewał. Dobrze, że problemy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem zaczynają coraz częściej docierać do szerszej opinii publicznej. To przecież klienci OSK (rocznie jest ich ok. 400 tys.) powinni być podmiotem wszystkich działań legislacyjnych. Czy jesteśmy jednak przekonani o słuszności tak postawionej tezy?

■ Zwolennicy kontra przeciwnicy

Uważam, że pomimo szczytnych haseł o ukierunkowaniu działań resortu (oraz wielu innych agend rządowych i pozarządowych) na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i wzrostu poziomu wyedukowania przyszłych kierowców niektóre dotychczasowe rozwiązania prawne mają charakter komercyjny. O zapisach regulujących i ułatwiających biznesowe działania ODTJ i Super OSK pisałem wielokrotnie. Liczne komentarze na ten temat potwierdzają tylko moją opinię. Z takim rozmachem prowadzona dyskusja udokumentowała ostatnio powszechne niezadowolenie z istniejącego i odziedziczonego po poprzednich rządowych ekipach systemu szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców.

Dzisiaj na pierwszy plan wychodzi powracający jak bumerang problem związany z istotą zadań przewidzianych do wykonania na placu manewrowym i ich rolą w ocenie przygotowania kursanta do samodzielnej jazdy w ruchu drogowym. Trzeba jeszcze raz przeanalizować argumenty przytaczane zarówno przez zwolenników utrzymania w dotychczasowej formie placu manewrowego, niezbędnego ich zdaniem do prawidłowego szkolenia podstawowego kategorii AM, B1, B, BE, oraz zdecydowanie negatywnie nastawionej opiniotwórczej części naszego śró-

dowiska. Co ciekawe, linia podziału pomiędzy rzecznikami obu tych rozwiązań nie przebiega tradycyjnie. W żadnym wypadku nie jest to spór pomiędzy przedstawicielami WORD-ów i ośrodków szkolenia kierowców.

■ Koniec placu? To tylko kwestia czasu

Działalność organizacji zrzeszających znaczną część OSK, które powstały w latach 90., ukierunkowana była na starania o ucywilizowanie placu manewrowego. Naszym wspólnym znaczącym sukcesem, pomimo zdecydowanie negatywnych opinii ministerialnych i WORD-owskich teoretyków, stało się wymuszenie na przedstawicielach rządu koniecznych z naszego punktu widzenia oraz korzystnych dla kursantów zmian. Udało się znacznie zminimalizować i ograniczyć rolę placu manewrowego w szkoleniu i egzaminowaniu. Pamiętamy, jak wyglądał, jaka była geometria (wymiary i liczba manewrów do wykonania na placu) wtedy. Teraz wygląda to zupełnie inaczej.

Od zawsze byłem zdecydowanym przeciwnikiem placu manewrowego. Nawet w obowiązującej do dzisiaj ograniczonej formie. Uważam, że popełniono w przeszłości błąd, który ciągle jeszcze przynosi negatywne skutki w procesie szkolenia i egzaminowania. Poświęcanie znacznej ilości czasu na ćwiczenie manewrów w ciepłarnianych warunkach placu nie powoduje zwiększenia umiejętności bezpiecznej jazdy w realnym ruchu drogowym. Mogę tylko się cieszyć, że wraz z wieloma koleżankami i kolegami mającymi podobny punkt widzenia doczekaliśmy się sytuacji, w której jest tylko kwestią czasu osiągnięcie sukcesu polegającego na powrocie do normalnego i powszechnie znanego w większości zmotoryzowanej Europy modelu egzaminowania na kategorię AM, B1, B, BE bez placu manewrowego!

■ Ważne pytania

Pozostając w temacie, postawię teraz kilka ważnych pytań.

– Czy utrzymywanie generującego wysokie koszty placu wyłącznie w celu nauki jazdy do tyłu, czyli cofania, które w ruchu drogowym jest praktycznie zabronione (stwarza poważne za-

grożenia, powinno być ograniczane do naprawę niezbędnego minimum) ma sens?

– Czy jest to konieczne i niezbędne z punktu widzenia dydaktyki, skoro w większości podręczników do nauki jazdy zaleca się większą niż wymagana przepisami szczególną ostrożność w trakcie cofania i zaleca dalszą jazdę na wprost, jeśli jest to możliwe?

– Czy nie jest już najwyższy czas, żeby zauważyć zmiany w konstrukcji i wyposażeniu średniej klasy samochodów używanych do szkolenia i egzaminowania? Myślę tutaj o wszelkich elektronicznych asystentach.

– Czy naprawdę umiejętność kontroli i sterowania jednym z czterech rodzajów płynów i jednego z dziewięciu świateł jest konieczna?

– Czy to, że aż 40 proc. kandydatów na kierowców oblewa jazdę tyłem po łuku, ma jakiegokolwiek znaczenie, jeżeli ten element praktycznie nie występuje w realu?

– Czy utrzymywanie placu, który często staje się miejscem towarzyskich spotkań, gdzie instruktorzy mogą rozprostować nogi i trochę się zrelaksować po stresującej pracy, ma sens?

■ Rezygnować czy nie?

Znam również podstawowe argumenty strony przeciwnej. Zanim wyjedziemy na miasto, musimy przecież sprawdzić:

- pojęcie kandydata na kierowcę o czynnościach kontrolnych i obsłudze pojazdu, które zdaniem tej grupy fachowców są niezbędne, stanowią wręcz warunek podstawowy do dalszej oceny
- niezbędne umiejętności potrzebne do ruszania, zatrzymywania, utrzymywania pojazdu w linii prostej w trakcie jazdy tyłem i przodem na niebagatelny odcinek długości ok. 40 metrów
- umiejętności jazdy przodem i tyłem po łuku bez najeżdżania, przekraczania linii i potracania pachofków
- umiejętności precyzyjnego zatrzymania pojazdu w wybranym miejscu.

Wobec tego pojawiają się wciąż pytania:

- czy można zrezygnować z komfortu pracy egzaminatorów rozpoczynających i kończących egzamin na placu?

- czy można zrezygnować z generowanych dochodów, które według raportu NIK-u stanowią bardzo znaczną pozycję w budżetach WORD-ów?

■ Mali i duzi

Do ciekawych i zaskakujących wniosków można dojść obserwując wyniki ankiety, w której pomysłodawcy na jednym z portali zadali następujące pytanie: Czy jesteś za, czy przeciw utrzymywaniu w dotychczasowej formie placu manewrowego? Zdania większości osób popierających likwidację placu zostały zrównoważone. Dzisiaj mamy praktycznie remis! Jak obecnie można przeprowadzić linię podziału? Myślę, że należy uwzględnić stan posiadania i indywidualne interesy właścicieli. Po ponad dwudziestu latach działalności prowadzonej w wolnej, ale nie zawsze uczciwej konkurencji, mamy zróżnicowany pod względem wielkości oraz zamożności rynek OSK. Jednak to prawie 80 proc. małych i rodzinnych ośrodków szkolących rocznie ok. 100 kursantów nadaje ton i jest odpowiedzialne za prawidłowy przebieg szkolenia. To właśnie one w aglomeracjach miejskich mają problemy z wynajęciem i utrzymywaniem placu.

Oczywiście na drugim i bardzo odległym biegunie znajdują się firmy prowadzące szkolenia w pełnym zakresie. One i tak muszą posiadać place. Szkolenie kandydatów na kierowców na omawianej kategorii to dla nich istota działalności. Właściciele mogą więc uważać, że wygoda i luksus, ułatwienie pracy, wynikające z posiadania ogrodzonego placu, są ważne. W tzw. kularowych rozmowach usłyszeć też można, że kłopoty związane z trudnościami znalezienia odpowiedniego do potrzeb placu oraz koszt jego wynajęcia mogą stanowić zapórę nie do przejścia dla powstających nowych OSK. Podobne ekonomiczne problemy mogą pojawić się również w ośrodkach egzaminowania. Otwieranie od dwóch lat nowych miejsc egzaminowania uzmysłowiło przedstawicielom samorządów i dyrektorom WORD-ów kłopoty związane z pozyskaniem i posiadaniem placu.

■ Bezlitosna ekonomia

Jest już decyzja ministra umożliwiająca wynajem prywatnych placów od OSK. Ułatwia ona organizację nowych miejsc egzaminowania. W wielu komentarzach pojawia się jeszcze jeden bardzo poważny argument za możliwie szybkim zniesieniem obowiązku posiadania placu. Mianowicie to system, którego my, szkoleniowcy, jesteśmy poważną częścią, powoduje niechłubne i nikogo chyba niesatysfakcjonujące miejsce w tabelach tragicznych wypadków drogowych. W jakim kierunku pójść zmiany? Przekonamy się o tym już niedługo.

Mam jeszcze jeden temat, który pojawia się w momencie końca okresu eksploatacji samochodów egzaminacyjnych w WORD-ach. Czy to się nam podoba, czy nie, ustawa o zamówieniach publicznych obliguje ośrodek egzaminacyjny do uzupełniania swojego taboru wyłącznie na drodze przetargu. Jak to działa? Wiemy aż za dobrze. Ostatnie informacje o wynajmowaniu samochodów, bo jest i taka możliwość, za śmieszne pieniądze budzą wśród właścicieli OSK i instruktorów na-

uki jazdy emocje. Dlaczego? Bo w dalszym ciągu nie są oni partnerami sprzedawców.

Jeśli jeden zdołał kupić tanio, inny za to samo musi zapłacić więcej. Znacze tę zasadę? Handel i ekonomia nie mają litości. Wszyscy wiemy, że bilans musi wyjść co najmniej na zero! Od lat zajmuję się współpracą z przedstawicielami największych firm samochodowych. Ma ona na celu zmniejszenie uciążliwych dysproporcji w traktowaniu małych i słabych OSK. Pamiętacie próby wyjścia z impasu, jakimi były starania utworzenia konsorcjum do wspólnych z WORD-em zakupów samochodów do szkolenia i egzaminowania?

Klimat i ustawodawstwo wciąż nie przewidują możliwości połączenia jednostki samorządowej, (jaką jest WORD) z prywatnymi indywidualnymi podmiotami (OSK). Z zamierzeń nic nie wyszło. Dopiero masowe protesty w Zielonej Górze i Gdańsku oraz Pile, a także powszechne i skumulowane niezadowolenie zmusiły rząd, a następnie Sejm do nowelizacji ustawy.

■ Początek drogi do normalności

Czekaliśmy na to dwadzieścia lat, ale w końcu mamy prawo zezwalające na wykorzystywanie własnych (oczywiście odpowiednio wyposażonych) samochodów do egzaminowania. To wielki sukces! Tylko jakoś mi smutno, że po dwóch latach od uchwalenia ustawy jeszcze nie widać i nie słychać o entuzjzmie i masowym udziale samochodów OSK w egzaminowaniu.

Ustawa nie reguluje spraw finansowych. Powoduje, że tak od dawna oczekiwane rozwiązanie jest z ekonomicznego punktu widzenia całkowicie nieopłacalne! Kursant musi ponieść dwukrotną opłatę egzaminacyjną za obsługę egzaminu praktycznego w OSK i w WORD-zie. Kłopoty z precyzyjnym określeniem czasu rozpoczęcia egzaminu powodują problemy organizacyjne ośrodka i podnoszą koszty przedsięwzięcia. Dodajmy jeszcze czas potrzebny na kontrolę stanu technicznego i dodatkowego wyposażenia pojazdu szkoleniowego. Łącznie wtedy zrozumiemy, że stoimy na początku długiej drogi do normalności.

Doskonale rozumiem wszystkie obawy i uwarunkowania powodujące, że znaczna część koleżanek i kolegów zmagających się z codziennymi problemami jest bardzo sceptyczna, wręcz konserwatywnie nastawiona do podejmowania nowych ekonomicznych wyzwań. Woli sprawdzony od lat, choć kosztowny sposób wymiany samochodów. Często też przerzuca wysokie koszty zakupu lub leasingu na barki swoich pracowników!

Intryguje mnie postawa organizacji, które mają wpisane na sztandarach hasła o obronie interesów, w tym szczególnie ekonomicznych, swoich członków. Myślę o izbach gospodarczych, klastrach, fundacjach i wszystkich stowarzyszeniach regionalnych mających za zadanie tworzenie warunków sprzyjających rozwojowi szeregowych członków. I to by było na tyle, jak powiedział profesor mniemanologii stosowanej Jan Tadeusz Stanisławski. ■

BMW, VW i JAPÓŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych
miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



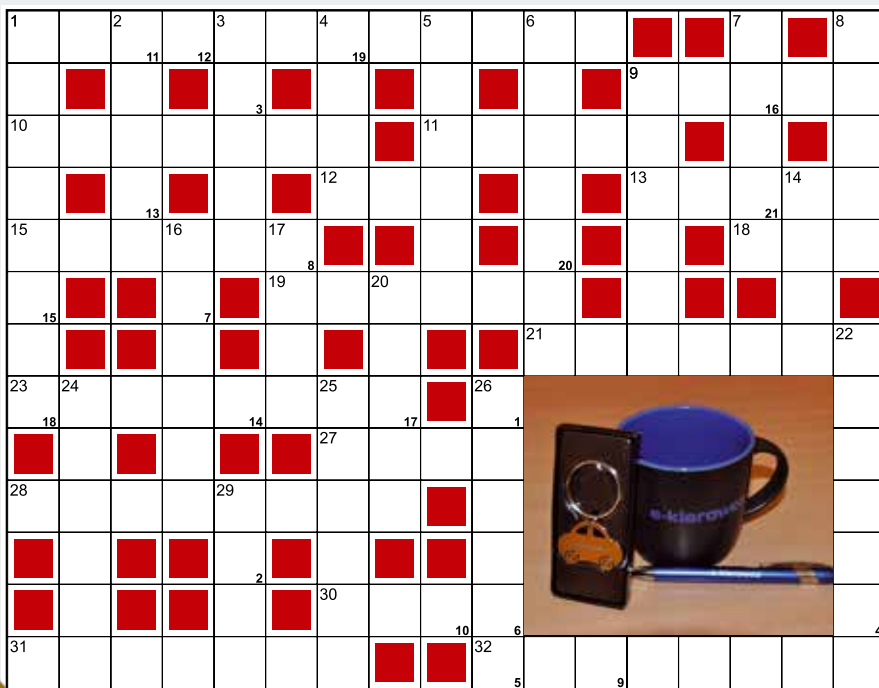
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „plac manewrowy”. Nagrodę wysłamy pocztą.

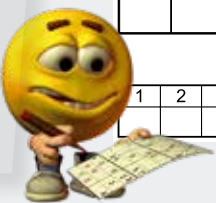
Pierwsze trzy osoby, które prześlą na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestaw upominków ufundowanych przez firmę e-kierowca.

POZIOMO:

1) manewr przejeżdżania obok pojazdu poruszającego się w tym samym kierunku. 9) krajowa lub wojewódzka. 10) oleju w samochodzie. 11) skrzynia podróżna. 12) wąż z rodziny dusicieli. 13) śpiewa „Miłość jak wino”. 15) kwaśny lub zasadowy. 18) kędzior, pukiel. 19) „Prawo o ruchu drogowym” z 20 czerwca 1997 r. 21) dawniej o chodniku. 23) forma turystyki lub podróżowania. 27) krzepa, moc. 28) umieszczony najczęściej z tyłu auta. 30) otwór w baku. 31) gitara hawajska. 32) polski samochód ciężarowy przystosowany do przewożenia pasażerów.

PIONOWO:

1) ciężarówka z przechyloną do tyłu lub na bok skrzynią ładunkową. 2) ... drogowa. 3) potrawa z mięsa wołowego. 4) roślina opryszek. 5) filary połączone łukiem. 6) wśród duchownych katolickich. 7) bujany lub samochodowy. 8) samochód terenowy. 9) surowiec na meble. 14) często warty zdjąć ją z gazu. 16) wciną się w ład. 17) bieg rzeki. 20) pajak wodny. 22) przydaje się kierowcy i bramkarzowi. 24) z licznikiem nad kreską. 25) opłata za postój wagonu. 26) etykieta lub olej napędowy. 29) gorzkie w kościele.



SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, 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, Joanna Oleszek/PORD Gdansk, WORD Katowice, archiwum Opla, archiwum Centrum Inicjatyw BRD, Karolina Kabat/Flickr, NewsPress, archiwum Urzędu Miejskiego w Piekarach Śląskich, Albin Sieczkowski, materiały KWP w Katowicach, archiwum projektu "Poznaj swoje możliwości".

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

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.

