

nr 9/2016 (129)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

INSTRUKTOR OBRAŻA KURSANTA PODCZAS SZKOLENIA

POD KONIEC LIPCA W INTERNETOWYM SERWISIE WYKOP.PL POJAWIŁO SIĘ DŹWIĘKOWE NAGRANIE – KOMPILACJA KILKUNASTU MINUT ZE SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO, PODCZAS KTÓREGO INSTRUKTOR OBRAŻA KURSANTA ORAZ UŻYWA KNAJACKIEGO JĘZYKA. OKAZAŁO SIĘ, ŻE SZKOLENIOWCEM JEST FILIP GREGA, PREZES FUNDACJI S.O.S. ODPOWIEDZIALNE SZKOŁY JAZDY.

str. 10

ETYKA PRACY EGZAMINATORA

NACZELNY SĄD ADMINISTRACYJNY ODDALIŁ W LIPCU KASACJĘ BYŁEGO JUŻ EGZAMINATORA, KTÓREMU ZOSTAŁO ODEBRANE PRAWO DO WYKONYWANIA ZAWODU, PONIEWAŻ PODCZAS EGZAMINU, WIDZĄC OSOBĘ LEŻĄCĄ NA JEZDNI, NIE UDZIELIŁ JEJ POMOCY, TYLKO POLECIŁ KANDYDATCE NA KIEROWCĘ JECHAĆ DALEJ.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SZKOLENIA OKRESOWE „35h W DOWOLNYM TEMPIE” W JĘZYKU ROSYJSKIM.

Coraz więcej polskich firm przewozowych zatrudnia kierowców zza naszej wschodniej granicy. Każdy z nich ma taki sam obowiązek przejścia szkolenia okresowego, jak polscy kierowcy. Teraz ośrodki szkolenia – partnerzy firmy E-kierowca, mogą zaoferować im naukę w ich własnym języku.



Теперь я понимаю.
Спасибо!

Ważne pytania



Krzysztof Giżycki

Zanimi wakacje, czyli okres, który potocznie nazywa się sezonem ogórkowym. Jednak w przypadku tego, co niedawno się wydarzyło, takiego sformułowania na pewno nie można użyć. Dlaczego? Bo pod koniec lipca ujawniono skompilowane dźwiękowe nagranie, na którym można posłuchać, jak znany w środowisku instruktor jazdy beszta kursanta i używa knajackiego języka.

Nagranie wywołało prawdziwą burzę. I nie ma się czemu dziwić. Abstrahując od tego, co chciał osiągnąć kursant, publikując w internecie nagranie, zachowanie szkoleniowca trudno uznać za modelowe. Dlatego w tym miejscu warto zadać sobie ważne pytania: jak instruktor powinien odzywać się do swojego klienta? Na co nie może sobie pozwolić, nawet jeśli kandydat na kierowcę nie zachowuje się wobec niego fair? Co powinien zrobić, gdy kursant nie reaguje na jego polecenia?

Niech każdy sobie na te pytania odpowie sam. Bo przecież nie tylko o etykę tutaj chodzi. Jeśli kursant czuje, że jest przez instruktora źle traktowany, może przenieść się do innej szkoły i dodatkowo odradzić swoim znajomym wizytę w naszym ośrodku. A to przekłada się na pieniądze. W czasach, gdy na rynku panuje duża konkurencja, a ceny kursów nie rosną, tylko raczej maleją, dobre zachowanie wobec klienta ma przecież niebagatelne znaczenie!

Opublikowanemu w internecie nagraniu poświęciliśmy w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy” dużo miejsca, ale nie jest to oczywiście jedynie temat, jakim się zajęliśmy. Opisujemy dwa bardzo ciekawe wyroki sądowe. Pierwszy dotyczy egzaminatora, który swego czasu podczas egzaminu nie udzielił pomocy leżącemu na drodze człowiekowi. Drugi – w sprawie unieważnienia wyniku egzaminu, który odbył się dwa lata temu. Wynik był pozytywny, choć nie powinien.

W tym numerze nie brak także wątków humorystycznych. Otóż w Rzeszowie zorganizowano konkurs na najlepszego instruktora. Wśród zadań był... test Hanki Mostowiak, jednej z głównych bohaterek popularnego serialu „M jak miłość”.

Zresztą każdy tekst jest wart polecenia. Życzymy przyjemnej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Bulwersujące nagranie w sieci. Instruktor obraża kursanta podczas szkolenia	4	Uczenie się to proces	28
Instruktor kontra kursant. Jak rozładować emocje?	7	Modny gadżet	30
Nagrody za wyniki finansowe	9	Śladami Marco Polo	31
Etyka pracy egzaminatora	10	Towar deficytowy	32
Punkty sprzedam, punkty kupię	12	Samochody na celowniku hakerów	33
Nadchodzą zmiany, ale tłoku w szkołach nie ma	13	Ala ma asa. As ma alkomat	34
Powrót po latach	14	Smutny koniec fotoradarów	35
Lubuskie WORD-y ruszyły w teren	16	Wyżej od europejskiej średniej	36
Odcinkowy problem z prędkością	18	Motoryzacja w polskim wydaniu	37
Unieważnienie po... dwóch latach	19	Przezorny zawsze ubezpieczony!	38
Rzeszowianie mają poczucie humoru!	21	Program 500+ napędza sprzedaż używanych samochodów	39
Mobilne stacje multimedialne	22	Co wolno kursantowi?	40
Elektryczny transport jutra	23	Cena ma decydujące znaczenie	41
Co zrobić, żeby było bezpiecznie?	24	Przegląd legislacyjny	42
Rysownik po samochodowym odwyku	26	Działalność przeregulowana	44

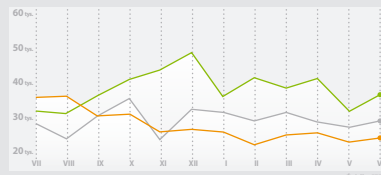
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

CZERWIEC 2016 **37 293**

CZERWIEC 2015 **29 617**

CZERWIEC 2014 **24 184**



Wyrok TK w sprawie niepełnosprawnych opublikowany. Co teraz?

W związku z ogłoszeniem wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 8 czerwca 2016 roku moc obowiązującą utracił art. 53 ust. 4 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami w zakresie, w jakim nie przewiduje udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej, wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia, w zapewnieniu pojazdu na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B.

Zgodnie z tym przepisem, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nie musiał dysponować pojazdem umożliwiającym przeprowadzenie części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B dla osoby niepełnosprawnej, wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia. Osoba niepełnosprawna musiała go zorganizować na własną rękę. Brak tego przepisu powoduje z kolei, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego muszą zapewnić sobie dostęp do odpowiednich pojazdów, chyba że ustawodawca określi inną formę, jak to ujęto w orzeczeniu, „udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia w zapewnieniu pojazdu”.

Jeśli więc ustawa o kierujących pojazdami nie zostanie w najbliższym czasie zmieniona, WORD-y mogą mieć kłopoty. Można bowiem wyobrazić sobie sytuację, w której osoba niepełnosprawna będzie chciała dochodzić roszczeń od ośrodka niezapewniającego jej pojazdu na egzamin. Taki kandydat na kierowcę mógłby wynająć pojazd na własną rękę i żądać od WORD-u zwrotu poniesionych kosztów.

rb, jaz

Bulwersujące nagranie w sieci.

Instruktor obraża kursanta podczas szkolenia

Pod koniec lipca w internetowym serwisie Wykop.pl pojawiło się dźwiękowe nagranie – kompilacja kilkunastu minut ze szkolenia praktycznego, podczas którego instruktor obraża kursanta oraz używa knajackiego języka. Okazało się, że szkoleniowcem jest Filip Grega, prezes Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy. To właśnie ta organizacja powołała rzecznika praw kursanta. Nagranie wywołało prawdziwą burzę.



Jak opisuje w internecie kursant, szkolenie odbywało się latem ubiegłego roku w Szczecinie. Nagranie jest kompilacją najbardziej bulwersujących uwag, jakie kieruje instruktor do swojego ucznia.

■ Stek wyzwisk

Na początku nagrania słyszymy wypowiedź prowadzącego szkolenie zaraz po wjechaniu przez kursanta w kałużę. „Ku*a, nie wjeżdżaj pan w kałużę! Czy jest pan debilem? Nie zauważył pan, że wjechał w kałużę? (...) Co, ku*a, co jest z panem nie tak?”

Potem nie jest wcale lepiej. „Młody człowieku, zadałem ci proste pytanie: czy jesteś debilem, czy nie? Bo nie zauważyłeś, że wjechałeś w kałużę. Myślę, że powinieneś zakończyć kurs i udać się do lekarza i wykonać badania: okulistyczne i psychologiczne”.

Następne nagranie użyte w skompilowanym i udostępnionym w internecie fragmencie szkole-

nia dotyczyło uwag instruktora, który nie może się pogodzić z tym, że jego uczeń nie dojeżdża autem do prawej krawędzi jezdni. „To może powinien pan jeździć rowerem? (...) Skoro ktoś wymyślił, że ma pan zasr*ny obowiązek zbliżyć się do prawej krawędzi, to ma pan to zrobić (...) Ja to panu mówię, bo się na panu wyzywam? Sr*m na to! Mi jest obojętne, czy pan zda, czy nie”.

W materiale słychać także inne prostackie i obraźliwe uwagi kierowane do kursanta. „Pana obecność jest naprawdę pomyłką. Nie zna pan sygnalizacji, nie wie, jak się, ku*a, zachować, nie przeszkadza to panu? (...) Myśli pan, że będzie mistrzem kierowcy? Nie ma szansy, chyba że będzie pan jeździć nielegalnie, bo nie zna pan przepisów”.

W kolejnym fragmencie instruktor wyzywa się na kursancie za jego nieumiejętne tankowanie gazu LPG i niestosowanie się do instrukcji. „Tak jest w życiu, są instrukcje do obsługi wszystkiego. (...) To nie jest mój problem, że jest pan upośledzony”.

■ Próba obrony

Nagranie wywołało w sieci prawdziwą burzę. Skomentowało go mnóstwo osób. Większość jest oburzona zachowaniem instruktora, inni próbują go bronić. Co ciekawe, po jakimś czasie od publikacji szkoleniowiec zabrał głos w sprawie. Pod swoim nazwiskiem opublikował w serwisie Wykop.pl oświadczenie. Poniżej znajduje się jego treść, zachowaliśmy oryginalną pisownię.

„Informuję, iż zdarzenia zarejestrowane na nagraniu, miały miejsce podczas szkolenia, które prowadziłem osobiście. Kursant ten, który niestety nie ma odwagi podpisać się z imienia i nazwiska, został bardzo dobrze zapamiętany przez mnie jako jeden z niewielu tak wyjątkowo bezczelnych i opornych na jakiegokolwiek sugestie kursantów. Już od pierwszej godziny zajęć kursant nie wykonywał a wręcz odmawiał wykonywania poleceń, nie uczył się zadanego materiału – w tym podstawowych

przepisów, znaków i czynności technicznych, jakiego wymaga program szkolenia określony przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, twierdząc, że nie jest mu to potrzebne, oraz uważał się za dobrze już jeżdżącego, bo jeździł przed kursem. Długo by można opowiadać o tym jak zachowywał się kursant podczas zajęć, jak ignorował polecenia, stwarzał zagrożenie i świetnie się przy tym bawił, a jednocześnie na sugestie, że powinien zmienić szkołę, gdyż – przy takiej postawie – nie jestem w stanie go niczego nauczyć – nie przystał na propozycję. Nagranie zawiera materiał z kilku godzin zajęć (ok. czterech ostatnich), z których powycinano tylko te treści. Teraz już wiadomo, że zrobił to celowo, aby podczas dwóch ostatnich lekcji zarejestrować takie nagranie. Dobrze wiedział, iż w samochodzie jest wideorejestrator, który zapisywał wszystkie wyczyny kursanta, oraz zachowanie instruktora, a w tym również wypowiadane słowa. Niestety dziś nie ma już do tych nagrań dostępu i nie mam szansy na uczciwe pokazanie sytuacji. Jak widać kursant doskonale miał tego świadomość, skoro z publikacją tego „skandalicznego” materiału czekał aż tyle miesięcy. Wiedział, że dziś już nikt nie pokaże prawdy i będzie mógł wrzucić bezkarnie swój zmanipulowany materiał. Pozostała jednak dokumentacja szkoleniowa – w tym arkusz ewaluacji szkolenia, a w nim moje uwagi do kursanta. Szkoda, że tego nie zamieścić.

Owszem, niektóre wyrażenia (słowa – skompilowane w kilku minutach materiału z pośród kilku godzin zajęć) nie powinny mieć miejsca jednak były one takie, jakimi wypowiadał się kursant. Niestety w na tym zmontowanym filmiku nie zawarto wszystkich wypowiedzi kursanta jak i instruktora, został on zmanipulowany, nie prezentuje wszystkich zachowań kursanta podczas szkolenia – w tym tych rażąco odbiegających od normalnych zachowań uczniów. Również „słownik” kursanta obfitował w wiele nieuczynalnych słów, wobec czego w krytycznych sytuacjach pozwoliłem sobie na używanie „jego języka”... Nie spodziewałem się, że to była prowokacja w celu zaistnienia w internecie. Jako profesjonalista i doświadczony instruktor powinienem po prostu wysadzić kursanta z samochodu w chwili, gdy stwarza bezpośrednie zagrożenie lub celowo nie wykonuje poleceń, ale niestety realia pracy i wykonania zamówionej usługi uniemożliwiają podjęcie takiej decyzji. Wyrażam jednak żal, iż nie udało mi się zapanować nad stresem w tak sprowokowanej sytuacji i z moich ust popynęły słowa, które nie powinny mieć miejsca. Jednocześnie zapraszam wszystkich zainteresowanych państwa do bezpośredniego kontaktu z absolwentami moich szkoleń, aby dowiedzieć się jak w rzeczywistości przebiega prowadzone przez mnie szkolenia w różnych szkołach jazdy w Polsce, w jakich miałem i mam przyjem-

ność pracować, jakie są opinie na temat mojej kultury oraz skuteczności pracy. Pana Kursanta pozdrawiam i mam nadzieję, iż zmienił podejście do tematu swoich zachowań w ruchu drogowym, gdyż jak Panu już wielokrotnie pisałem – nie jest Pan sam na drodze i ma obowiązek przestrzegać zasad bezpieczeństwa oraz rozsądku. Nie dla mnie samego – dla siebie i innych ludzi”.

■ Znany instruktor

Smaczkowi tej sprawie dodaje fakt, że pod oświadczeniem podpisał się znany w środowisku instruktor – Filip Grega, prezes fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy. Organizacja ta powstała dwa lata temu. W wywiadzie dla „Szkoły Jazdy” Grega mówił: „Ale one (organizacje zajmujące się problemami związanymi ze szkoleniem kierowców – przyp. red.) przede wszystkim są zainteresowane partykularnymi interesami zrzeszonych tam ośrodków szkolenia kierowców. My chcemy spojrzeć szerzej, zainteresować się również kursantem, jego potrzebami. Tak jak teatr nie istnieje bez widza, tak szkoły jazdy nie istnieją bez kandydatów na kierowców”.

Co ciekawe, fundacja powołała także rzeczniczkę praw kursanta. Jest nią Adam Walendzik, wieloletni instruktor jazdy i socjolog. Co należy do jego obowiązków? Zacytujmy jeszcze raz prezesa Gregę: „Podejmuje działania w przypadku naruszenia zbiorowych interesów kandydatów na kierowców i kierowców. A w sprawach indywidualnych, w tym w konfliktach pomiędzy klientami ośrodków szkolenia, doskonalenia i egzaminowania, świadczy pomoc prawną oraz w razie potrzeby prowadzi mediację między stronami. Do jego zadań należą: poradnictwo konsumenckie i udzielanie informacji prawnej w zakresie ochrony interesów kandydatów na kierowców, a także obowiązków i praw ośrodków, składanie wniosków w sprawie stanowiących i zmiany przepisów prawa w zakresie szkolenia i egzaminowania, występowanie do przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców i ośrodki doskonalenia techniki jazdy w sprawach ochrony praw i interesów ich klientów, współdziałanie z miejscowymi delegaturami Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, starostwami powiatowymi, organami Inspekcji Handlowej i organizacjami konsumenckimi w sprawie ochrony praw kursantów oraz wytaczanie powództwa na rzecz kursantów i występowanie, za ich zgodą, do toczącego się postępowania w sprawach o ochronę interesów konsumentów”.

Fundacja SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy uczestniczy także w procesach legislacyjnych, na swojej stronie internetowej publikuje informacje związane z tym, co dzieje się w branży, nierzadko dodając do tego komentarz. Na przykład w kwietniu tego roku znalazła się tam informacja o instruktorkach, który podczas szkole-

nia miał aż 0,8 promila alkoholu we krwi. Poniżej notki znajduje się komentarz fundacji: „Tego rodzaju skandaliczne zachowania są nie do przyjęcia nie tylko ze względu na zakaz prowadzenia pojazdów po użyciu alkoholu, ale również z wychowawczego punktu widzenia. Instruktor nauki jazdy jest nie tylko osobą uczącą wiedzy i umiejętności, ale należy również pamiętać, że wykonywanie tego zawodu spełnia bardzo istotną funkcję wychowawczą”.

Mało tego, w lutym fundacja SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy zorganizowała dwudniową konferencję pt. „Egzekwowanie praw kursantów i obowiązków OSK w krajowym systemie szkolenia kandydatów na kierowców. Bezpieczny kursant OSK”. O tym wydarzeniu pisaliśmy na łamach „Szkoły Jazdy”. Warto w tym miejscu zacytować krótki fragment naszego tekstu: „Prelegenci w swoich wystąpieniach poruszyli wiele kwestii, istotnych zarówno z perspektywy OSK, jak i kursanta. Dr hab. Stanisław Iwan z Akademii Morskiej w Szczecinie omówił tematykę związaną z etosem instruktora nauki jazdy. Odpowiednie predyspozycje i kwalifikacje są tu szczególnie istotne. Instruktor jest wszak nie tylko nauczycielem, ale również w wielu sytuacjach wychowawcą przyszłego uczestnika ruchu drogowego. Jego osobowość i doświadczenie są zatem kluczem do rzetelnego realizowania tej roli”.

■ Bohaterowie nagrania milczą

Kilkakrotnie próbowaliśmy skontaktować się z prezesem fundacji Filipem Gregą. Chcieliśmy zapytać, jak on postrzega sprawę nagranego szkolenia oraz o ocenę jego postawy w kontekście funkcji, jaką sprawuje. Niestety, nasze wysiłki spełzły na niczym. Początkowo Grega deklarował chęć rozmowy, oświadczając jednocześnie, że afera przyczyniła się do wzrostu liczby jego kursantów. Jednak potem, odbierając telefon, poinformował, że jest zajęty, bo prowadzi szkolenie. Poprosił o kontakt o wskazanej przez siebie porze. Niestety, wtedy nie odbierał. Wysłał mi też do niego e-maila z prośbą o kontakt, nagraliśmy się na automatycznej sekretarce telefonu komórkowego. Nie otrzymaliśmy od niego żadnej informacji zwrotnej.

Nie udało nam się także skontaktować z autorem opublikowanego w sieci nagrania. Mężczyzna nie odpowiedział na naszą propozycję rozmowy. Szkoda, bo być może poznalibyśmy motywy jego decyzji o wrzuceniu kilkunastu minut skompilowanego nagrania do sieci...

■ Czego nie wolno instruktorowi?

Nagranie wywołało prawdziwą burzę w internecie. W serwisie Wykop.pl powstały nawet memy mające ośmieszyć instruktora. Z drugiej strony, nierzadkie były komentarze, których autorzy próbowali bronić Filipa Gregę. Żywa dysku-

sja wywiązała się także na internetowej stronie „Szkoly Jazdy”. Część internautów broniła prezesa fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy. Na przykład użytkownik o pseudonimie Cobra napisał: „Widać, a właściwie słycać, że gnojek jest bezczelny i też pyskuje, chociaż się hamuje, bo wie, że nagrywa. Jak napisał, że nagrał 16 godzin, zaczynając od drugiej, to na co liczył? Dlaczego nie zrezygnował po tej drugiej? Chciał wyłudzić kasę”. Inni z kolei byli oburzeni zachowaniem Gregi, jak i części środowiska, które go broniło. „Lewak” napisał: „Najgorsze jest to, że część naszego środowiska stara się bronić pana Filipa. Jak można budować zaufanie, gdy co jakiś czas wypływają takie kwiatki? Ludzie, nieważne, jak zachowuje się kursant, nie możemy w ten sposób traktować klientów. To samozaoranie, nie tylko jednej szkoły, ale branży”.

Dyskusje na temat nagranego wydarzenia toczyły się jednak nie tylko w internecie, także w realu.

– Długo o tym rozmawialiśmy podczas wieczki szkoleniowej do Austrii i Słowenii – mówi Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Wszyscy byliśmy zgodni. Takich trudnych kursantów nie brakuje. Ale proszę napisać teraz wielkimi literami: takie słowa pod żadnym pozorem nie powinny padać! Jeśli jakaś osoba nas lekceważy, nie słuca poleceń, należy jej po prostu podziękować. Doceniam jednak odwagę cywilną instruktora. Nie każdy byłby w stanie wydać oświadczenie, wyrazić swój żal.

Podczas słuchania nagrania pojawia się natychmiast następujące pytanie: jak w modelowy sposób należy rozwiązywać proble-

my, sytuacje konfliktowe na linii kursant – instruktor?

– Instruktor powinien zastanowić się, czy stosuje odpowiednią metodę nauki dla danej osoby – uważa Agata Limanówka, psycholożka i praktyczka biznesu, trenerka rozwoju osobistego, mentorka. – Jeśli nie działa – zmienić ją. Powinien wziąć również pod uwagę, że dla kursanta nauka jazdy to sytuacja stresowa i z humorem oraz kulturą rozładować napięcie, odwrócić na chwilę uwagę kursanta od zadania, które w danym momencie sprawia mu kłopot. Następnie wrócić do zadania, pochwalić postępy. Proces uczenia się dla kursanta nie jest łatwy i nie przebiega cały czas jednakowo. Instruktor powinien mieć tego świadomość i wspierać kursanta w trudniejszych momentach.

Jakub Ziębka



Paweł Żuraw,
autor kodeksu etycznego
instruktora nauki jazdy,
rekomendowanego przez
Polską Federację
Stowarzyszeń
Szkół Kierowców

Na początku pragnę podkreślić, że nie chcę być potraktowany jako osoba sądząca, wyrokująca i nieomylna. Najłatwiej jest potępić, obwinić, ale czy rzeczywiście o to chodzi? Dlatego podejść do tej specyficznej sprawy w sposób delikatny i ostrożny. Ocena czyjegós zachowania jest bardzo niewdzięcznym zadaniem, przynajmniej ja osobiście tak to odbieram. Tego rodzaju zdarzenie mogłoby przecież zdarzyć się również mnie, każdemu z nas. W mojej ocenie, na tę sytuację należy spojrzeć nieco szerzej.

Mamy lepsze lub gorsze dni. Na pewne sytuacje nie mamy wpływu, na inne z kolei możemy bezpośrednio oddziaływać. Takie jest życie, które nierzadko nas zaskakuje. Obyśmy tych zaskoczeń mieli jak najmniej. Oby!

Sytuacja, w jakiej znalazł się instruktor, pokazuje, że w swojej pracy trzeba być bardzo czujnym, ostrożnym i przede wszystkim należy kontrolować emocje. Podobnie jak na drodze, musimy przewidywać różnorodne zdarzenia. Jeżdżąc samochodem nauki jazdy sam nieraz doświadczam różnych pokus, myśli, może nawet złości, bo przecież jestem człowiekiem. Tak, tak, doświadczenia są wielowymiarowe, zwłaszcza gdy pracuje się z ludźmi. To przecież naturalne. Jeżeli ktoś twierdzi, że nie doświadcza podobnych rzeczy, jest zwyczajnym kłamcą, jest nieautentyczny.

To, co dzieje się we współczesnym świecie, pozwala nam wszystko relatywnie usprawiedli-

Dla „Szkoly Jazdy”:

wić, dlatego zbyt łatwo tłumaczymy swoje (często negatywne) zachowania. Może teraz odniosę tę kwestię bardziej do siebie. Żyjemy coraz szybciej, coraz bardziej nerwowo. Inni od nas coraz więcej wymagają. Przy okazji zdarzają się jakieś codzienne życiowe problemy. Kumulujemy w sobie stres, czasami złość, agresję. Psychika też ma przecież swoją wytrzymałość. Coraz mniej wypoczywamy. Żyjemy na już, na teraz. Jesteśmy uzależnieni od ludzi i sytuacji. Spotkanie w dzisiejszych czasach człowieka zrównoważonego, spokojnego i wyrozumiałego prawie graniczy z cudem. Nie dziwnym się zatem, że niekiedy chcemy to wszystko wyładować. A najłatwiej jest wyładować się na kimś.

Należy jednak wyraźnie zaznaczyć, że otaczająca nas rzeczywistość nie powinna tłumaczyć takiego czy innego zachowania. Użyć nawet stwierdzenia, że współcześnie modne jest reagowanie emocjonalne. Wtedy (w naszym mniemaniu) pokazujemy siłę, pozycję, władzę. Ale przecież nie o to chodzi. Musimy więcej ćwiczyć się w pokorze, cierpliwości i spokoju. To są dzisiaj już raczej zapomniane cnoty, o których mało mówi się w szkołach i w domach rodzinnych. Brak codziennych ćwiczeń z samym sobą, brak chęci pokonywania własnych słabości powoduje, że często zapominamy o zwykłych, dobrych i poprawnych relacjach międzyludzkich.

Żaden trudny człowiek pojawiający się na naszej drodze, żaden kłopotliwy klient, z którym mamy do czynienia, nie powinien stwarzać w naszej świadomości woli walki z nim. Owszem, ten tzw. trudny człowiek powinien być motywacją do zmierzenia się, ale z samym sobą. Jeżeli czujemy, że sobie nie poradzimy, zrezygnujemy ze współpracy. Nie mamy obowiązku pozostawać w toksycznych relacjach. Powtórzę z pełną

odpowiedzialnością, że sam doświadczam różnych relacji i widzę, jak moja usilna i uparta walka z kimś kończy się wielką porażką. Nie służy to niczemu dobremu.

Jako instruktorzy i egzaminatorzy musimy cały czas pracować nad sobą, co jest bardzo trudne i strasznie mozolne. Nie chodzi o to, żeby każdemu kłaniać się w pas, spełniać wszystkie zachcianki klientów, stawać przed nimi na baczność. Trzeba też mieć swój honor i pokazywać autorytet, ale w dobrym tego słowa znaczeniu. Jeżeli zostaniemy zdemaskowani na jakimś złym, niestosownym zachowaniu, trzeba umieć się do tego przyznać, przeprosić. To jest właśnie zachowanie z klasą. Klienci w dzisiejszych czasach są bardzo świadomi, niekiedy roszczeniowi. Skoro uważamy, że to oni się w czymś mylą, musimy umieć cierpliwie, powtarzam: bardzo cierpliwie, wytłumaczyć im ich błąd. W końcu jako instruktorzy i egzaminatorzy jesteśmy pedagogami. To po naszej stronie pozostaje kwestia rozwiązania problemu. Cierpliwość powinna być w naszym zachowaniu niezbędnym standardem. Cierpliwość, spokój, wyrozumiałość i kultura powinny być naszymi atutami. Na nich właśnie powinna opierać się nasza etyka zawodowa. Ale dlaczego jest to wszystko takie trudne? Dlaczego? Nie jest to łatwe pytanie.

Niech sytuacja, która miała miejsce, będzie dla nas gorzką lekcją, że wszyscy musimy się pilnować i kontrolować. Nikt z nas nie jest idealny, wszystkich nas może spotkać to samo. Dzisiaj ty, jutro ja. Nie potępiajmy, ale w miarę możliwości postępujmy z rozwagą, namyślem i wyciągajmy wnioski. A tak już na koniec – niekiedy trzeba zwyczajnie wyluzować i odpuścić. Szkoda naszych i czyichś nerwów. I miejmy świadomość, że w dobie zaawansowanej technologii możemy być nagrywani, obserwowani, a następnie oceniani.

Instruktor kontra kursant.

Jak rozładować emocje?

– Nasilony lęk może u kursanta prowadzić do zjawiska fiksacji, czyli nieustannego powtarzania czynności, reakcji, które są błędne lub nie prowadzą do rozwiązania zadania. To oczywiście denerwuje instruktora, który podejrzewa złośliwość – tłumaczy Ryszard Cibor, psycholog transportu.

Uczestnicy kursów na prawo jazdy często narzekają na instruktorów, ich kompetencje dydaktyczne, językowe, a nawet kwalifikacje moralne. Z drugiej strony – osoby zajmujące się szkoleniem mówią o zbytnej poufałości klientów, braku kultury, niestosownym stroju i opornym przyswajaniu wiedzy. W samochodach z literą L na dachu zdarzają się klótnie, wyzwiska. Jeszcze większe nerwy towarzyszą egzaminom. Siedzącym za kierownicą, ale i na bocznym fotelu czasami bardziej przydałby się kurs savoir-vivre'u niż prawo jazdy.

O dobre maniere podczas jazdy, budowanie relacji instruktor – kursant, właściwy język i strój podczas szkolenia zapytaliśmy eksperta. Dr Ryszard Cibor, psycholog transportu ze Szkoły Wyższej Psychologii Społecznej, radzi też, jak rozładować (obustronne) emocje i po prostu polubić wspólną naukę.

Tomasz Maciejewski: Jak powinna wyglądać relacja: instruktor – uczestnik kursu, usługodawca – usługobiorca? Czy na pierwszym spotkaniu powinno się określić prawa i obowiązki obu stron, podstawowe reguły?

Dr Ryszard Cibor: Instruktor powinien być kimś, kto określi reguły gry. Warto zawrzeć swego rodzaju kontrakt, omówić zasady współpracy. Przedstawić wymogi i konsekwencje niestosowania się do nich. Określić, jakie są oczekiwania wobec kursanta. Na przykład, że nie życzymy sobie przeklinania. Warunki, zasady powinno się przedstawić z życzliwością. Nie chodzi o to, żeby zastraszyć. Prowadzący szkolenie powinien również dać kursantowi możliwość wypowiedzenia się czy wyrażenia obaw.

Podczas szkolenia kierowcy instruktor nie posługuje się tylko oficjalnym, urzędowym, sztywnym językiem. Potoczne słownictwo, frazeologia, skróty ułatwiają komunikację. A dobry żart, anegdota – rozładowują napięcie. Na jak dużo można sobie pozwolić? Czy zależy to od wieku kursanta/instrukto-



Dr Ryszard Cibor, psycholog transportu Uniwersytetu SWPS, kierownik studiów podyplomowych „Psychologia transportu z elementami psychodiagnostyki”

ra? Czy raczej od temperamentu, osobowości, nastroju? A może wypracowanych w czasie kursu relacji?

– Wszystko zależy od tego, kogo szkolimy, w jakim jest wieku. Ale zbytne spoufalenie nie

Generalną zasadą jest szanowanie godności drugiego człowieka. Kultura osobista, życzliwość wobec ludzi – to podstawa w pracy instruktora.

popłaca. Instruktor musi być autorytetem, jak kapitan na statku. Nie powinien być kolegą dla kursanta, choć oficjalna relacja może zostać zmiękczona, rozluźniona. To tak jak z wizytą u fryzjera czy w sklepie – za dziesiątym razem rozmawiamy już inaczej, zachowujemy się swobodnie, zawiązujemy się nic sympatii.

Instruktor nie powinien mówić na ty nawet do nastoletniego kursanta. Jeśli relacje się dobrze ułożą, osoba szkoląca się może powiedzieć: „co będziemy sobie panować?” Jeśli zaproponuje, by mówić jej po imieniu – to dobrze. Instruktor też może lepiej się czuć, jeśli będzie się do niego mówiło „panie Piotrze”, „panie Marku”. Ale lepiej zachować oficjalne formy. Moim zdaniem, do instruktora nie powinno zwracać się per ty.

Jak reagować na sytuacje, słowa, gesty – z obu stron – które obrażają, są dyskomfortowe, krępujące? Zwykle chodzi o drobiazgi typu nieelegancki komentarz, pukanie w czoło. Czasem o sprawy poważniejsze – obelgi, naruszenie nietykalności cielesnej.

– Generalną zasadą jest szanowanie godności drugiego człowieka. Kultura osobista, życzliwość wobec ludzi – to podstawa w pracy instruktora. Nawet nadęty kursant stanie się życzliwy, jeśli zobaczy przyjazną postawę nauczyciela. Można go rozbroić, dotrzeć do niego.

Najważniejsze jest opanowanie wewnętrznej agresji – kiedy narasta zmęczenie instruktora, bo korki, bo upał, bo znów źle jedzie. Uczeń to wyczuwa, będzie się u niego pogłębiał lęk. Albo również pojawi się agresja. U młodych często budzi się przekora: „nie będzie mi ten zgred gadał, co mam robić”. Kursant często próbuje rządzić, bo przecież „płaci i wymaga”. Wiadomo, klient może pozwolić sobie na więcej, choć zwykle to mu się nie opłaca: jest nielubiany, psuje się klimat do nauki. Instruktor powinien zachować chłodną głowę. Nie brać do siebie jakichś komentarzy, odzywek. Musi mieć świadomość swojej funkcji i celu szkolenia. Nie chodzi o to, żeby pokazać, kto ma władzę. Nie chodzi o to, żeby wygrać potyczkę słowną, tylko o to, żeby nauczyć kursanta dobrze, bezpiecznie jeździć. Instruktor ma misję do spełnienia. Ale, rzecz jasna, musi być też asertywny, pewne wartości i zachowania wymuszać.

Jak rozwiązywać problemy, sytuacje konfliktowe? Na przykład instruktor zauważa, że osoba szkolona – mimo wielokrotnych uwag i porad – popełnia te same błędy. Robi

to złośliwie? Może nie zrozumiała komunikatu? A może paraliżuje ją stres?

– Nauka jazdy wiąże się z sytuacjami stresowymi, na które różnie reagują zarówno kursant, jak i instruktor w zależności od osobowości, doświadczenia, aktualnego stanu psychicznego. Profesjonalizm instruktora powinien polegać m.in. na tym, że potrafi panować nad własnymi emocjami i brać pod uwagę emocje kursanta. Na przykład nasilony lęk może prowadzić do zjawiska fiksacji, czyli nieustannego powtarzania czynności, reakcji, które są błędne lub nie prowadzą do rozwiązania zadania. To oczywiście denerwuje instruktora, który podejrzewa złośliwość. Lęk utrudnia także lub nawet uniemożliwia efektywność procesu uczenia się, co u instruktora wywołuje negatywną ocenę poziomu inteligencji kursanta. Reakcje instruktora zależą zatem od jego wiedzy psychologicznej, ale

Profesjonalizm instruktora powinien polegać m.in. na tym, że potrafi panować nad własnymi emocjami i brać pod uwagę emocje kursanta.

także od kultury osobistej i postaw wobec innych ludzi.

Nauka jazdy to szczególna nauka, bo cały czas odbywa się w stresie. Kursant się denerwuje, bo jeszcze nie umie. Instruktor też, bo widzi błędy. Ale – jak każdy dobry nauczyciel – musi mieć to coś, wyczucie, inteligencję emocjonalną. Powołanie. Jeśli instruktor lubi swoją pracę, jest empatyczny, życzliwy – znajdzie wspólny język z kursantem. Niezależnie od wykształcenia, pochodzenia społecznego. Instruktor z każdą kolejną godziną uczy się kursanta, jego zachowań, reakcji. Modyfikuje metody pracy.

Jak znaleźć wspólny język nie metaforycznie, a dosłownie? Jak formułować zrozumiałe komunikaty?

– Czasami wydaje się nam, że przekazaliśmy jasny komunikat. A wcale tak nie jest. Dlatego warto powtarzać daną komendę, polecenie, mówić „dużymi literami”, upewniać się, czy kursant dobrze rozumiał. Jak to zrobić? Na przykład pytać kursanta o coś związanego z daną sytuacją. Prosić, by powtórzył to, co mu wyjaśniliśmy. Jeśli widzimy, że są trudności – dopytujemy. Powtarzajmy. Trzeba to, oczywiście, robić z wyczuciem.

Jeśli kursant się zirytuje: „dlaczego pan mnie non stop o coś pyta, uważa mnie pan za idiotę?”, zażartować, że żona czasami też mnie nie rozumie, a dziesięć razy jej coś wyjaśniam. Poczucie humoru, inteligencja, talent pedagogiczny w takich sytuacjach pomagają...

Nie każdy jest urodzonym nauczycielem.

– Nie każdy może pracować z ludźmi. Niektórzy mogą pracować tylko w archiwum akt starych albo w prosektorium. A mówiąc serio: poziom kompetencji instruktorów jest bardzo

zróżnicowany. Dlatego ważne jest doszkalanie, ale i kontrolowanie, monitorowanie ich pracy. Wskazane, pożyteczne byłyby hospitacje – tak jak w szkole sprawdza się nauczycieli. Żeby wychwytać błędy, zwiększać efektywność pracy. Moim zdaniem, jakość szkoleń podniosłoby filmowanie przebiegu lekcji jazdy. Na rynku są tanie minikamery filmujące dwustronnie.

Nagrywanie wyeliminowałoby przypadki, kiedy instruktor prosi kursanta o podjechanie do bankomatu, do sklepu. Jak wtedy reagować? Co zrobić, gdy godzina jazdy jest skracana do 45 minut, mimo że o to nie prosiliśmy?

– Instruktor nie powinien załatwiać prywatnych spraw w czasie pracy. A jeśli już, to sporadycznie. I grzecznie zapytać: „czy możemy gdzieś podjechać?” Pewnie rzadko się zdarzy odmowa. Warto dać instruktorowi do zrozumienia, że z powodu „wycieczki” do banku czy do marketu straciliśmy 15 minut i spokojnie powiedzieć: „mam nadzieję, że to odrobimy”. Albo że chcielibyśmy jeszcze coś przeciwzyć, a nie mamy pieniędzy na dodatkowe godziny.

A gdy atmosfera jest tak gęsta, nieprzyjemna, że chcielibyśmy zrezygnować z danego instruktora/kursanta? Zdarza się, że kursant i szkoleniowiec po prostu nie nadają na tych samych falach. Nie lubią się.

– Można zapytać kursanta, czy chce kontynuować naukę. Bo się nam nie układa. Pozostawiać mu decyzję. Jeśli powie, że nie chce rezygnować, to trzeba po prostu pogadać. Powiedzieć: „coś nam nie idzie. Zastanówmy się, dlaczego. Co zmienić?”. Zwykle udaje się rozwiązać problem.

A jeśli kryzys w relacjach trwa?

– Rozstać się.

Obie strony będą miały poczucie porażki.

– Właśnie dlatego, że takie sytuacje są trudne, instruktorzy powinni obowiązkowo uczestniczyć w szkoleniach, treningach interpersonalnych. Podnosić swoje kwalifikacje. To nie muszą być jakieś bardzo długie zajęcia. Wystarczy kilka godzin. Jeden weekend. Powinien to finansować ośrodek szkolenia, bo przecież mając świetnych fachowców będzie miał więcej klientów.

Czasami w elce atmosfera jest tak przyjazna, że pojawiają się inne problemy: dwuznaczne gesty, sprośne kawały.

– Takie sytuacje najlepiej od razu ucinać. Instruktor nie powinien pozwalać sobie na żadne dwuznaczności. A jeśli robi to kursant, kursantka... można po prostu zakończyć lekcję. Zjechać do bazy. Pokażemy w ten sposób, że nie ze mną takie numery. Pamiętajmy, że frywolne zachowania mogą okazać się prowokacją. Czasami jakiś drobniaczek – słowo, gest – wywołuje lawinę zdażeń. Zaczyna się od żartu, kończy na poważ-

nych oskarżeniach. Wszystkich scenariuszy nie przewidzimy. Z psychiką człowieka jest trudniej niż z prognozą pogody.

Uciąć, czyli jasno przedstawić, można też kwestie dotyczące ubioru? Nie tyle instruktorzy, co egzaminatorzy często muszą się zmierzyć z głębokimi dekoltami i krótkimi spódniczkami.

– Lekcje nauki jazdy czy egzamin to sytuacja oficjalna, a nie klub go-go, więc obowiązuje też stosowny ubiór. Przy pierwszym spotkaniu warto powiedzieć, co jest wymagane: jaki strój, jakie buty. To kwestia nie tylko estetyki, ale przede wszystkim bezpieczeństwa.

W szpilkach czy w klapkach nie powinno się siadać za kierownicą.

– Instruktor może to obrócić w żart, że po górach też niektórzy chodzą w szpilkach, lecz nie zawsze schodzą. Albo zademonstrować, jak obcas może się zaklinować. I wytłumaczyć, że nie chodzi o to, żeby tylko na kursie nie jeździć w szpilkach, a później to już można. Celem jest wykształcenie dobrych nawyków. „To jest dla pani dobra, dla wygody”. Trzeba przekonać kursanta/kursantkę – to jest dobre dla ciebie, to ci się opłaca. Tak jak przekonano polskich kierowców do zapinania pasów. Dziś już właściwie nie trzeba tego kontrolować na drogach. A do nierozmawiania przez komórkę jeszcze się nie udało. Tak na marginesie – są świetne filmy edukacyjne, pokazujące konsekwencje np. wysyłania SMS-ów w trakcie jazdy. Ludzie nie mają wyobraźni, często tę wyobraźnię trzeba im umeblować.

A propos filmów – w internecie jest mnóstwo nagrań, jakie cuda wyprawiają elki na drodze. I jak nerwowo reagują na to inni kierowcy. Dochodzi nawet do rękoczynów. Jak temu zapobiegać? Jak się zachowywać?

– Każdemu kierowcy wydaje się, że jeździ świetnie. I tak było zawsze. A inni uczestnicy ruchu to barany. Zapominamy rzeczy, które o nas niezbyt dobrze świadczą. Nasz mózg nie

Lekcje nauki jazdy czy egzamin to sytuacja oficjalna, a nie klub go-go, więc obowiązuje też stosowny ubiór.

lubi do tego wracać. A przecież każdy kiedyś zaczynał, każdy popełniał błędy. Widząc elkę, inni uczestnicy ruchu powinni być ostrożni i wyrozumiali. A jeśli już dojdzie do jakiegoś spięcia, gróźb – reagować ma instruktor, nie kursant. Jak? Nie tyle pyskówką, co komunikatem, że... wszystko się nagrywa, bo w aucie są kamery. Można nawet prowokacyjnie chwycić telefon, który zwykle wyposażony jest w aparat, i pstrykać agresorowi zdjęcia. To powinno ostudzić jego zapędy. Nakręcanie spirali agresji nic nie daje, trzeba na zimno reagować, a interwencję pozostawić policji oraz innym organom państwa. ■

Nagrody za wyniki finansowe

Nagrody pieniężne dyrektorom wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego przyznają zarządy województw. W ich rozdzielaniu pod uwagę brane są przede wszystkim wyniki finansowe WORD-ów.



■ W województwie kujawsko-pomorskim bez nagród

Również w województwie łódzkim dyrektorzy zostali docenieni dodatkowymi wypłatami. Tamtejszy urząd wojewódzki nie ukrywa, że przy ustalaniu wysokości nagrody brane są pod uwagę: liczba przeprowadzonych egzaminów i ich zdawalność, liczba skarg i osiągnięty zysk ośrodka. To spowodowało różnice w wysokości nagród. Najwięcej otrzymali dyrektorzy WORD-ów w Piotrkowie Trybunalskim i Skierniewicach (1,9-krotność miesięcznych zarobków). Następni w kolejności byli dyrektorzy ośrodków w Sieradzu i w Łodzi. Wysokość zainkasowanych nagród nie przekłada się jednak bezpośrednio na wielkość zysków, bo największe wykazał w ubiegłym roku sieradzki WORD (685 tys. zł).

Jedną dodatkową pensją to natomiast nagroda przyznana szefom WORD-ów w województwie wielkopolskim.

– Zarząd Województwa Wielkopolskiego przyznał nagrody roczne dyrektorom WORD-ów w Kaliszu, Koninie Lesznie i Pile za działania podejmowane w 2015 roku w wysokości jednokrotności przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia – wyjaśnia Małgorzata Sowier, rzeczniczka prasowa Wielkopolskiego Urzędu Marszałkowskiego. – W latach ubiegłych dyrektorzy WORD spełniający kryteria ustawowe otrzymali nagrody w wysokości nieprzekraczającej ich średniego miesięcznego wynagrodzenia.

Nagrody ominęły za to w tym roku dyrektorów z województwa kujawsko-pomorskiego.

– Nagrodę roczną, zgodnie z przyjętymi zasadami, może otrzymać kierownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, jeśli ośrodek uzyskał dodatni wynik finansowy za dany rok kalendarzowy – tłumaczy sekretarza województwa Marek Smoczyk. – W 2016 roku nie były przyznawane nagrody dla dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W 2015 roku nagrodę roczną – w wysokości jednej miesięcznej pensji – otrzymał dyrektor WORD-u w Toruniu.

Anna Łukaszuk

Na posiedzeniu, które odbyło się 12 lipca, Zarząd Województwa Lubelskiego podjął uchwałę w sprawie przyznania nagród za 2015 rok dla dyrektorów trzech ośrodków: w Chełmie, Lublinie i Zamościu. Każdy z nich otrzymał dodatkowo 13.200 zł, czyli półtora-krotność ich miesięcznych zarobków.

Rzeczniczka marszałka województwa nie wyjaśnia, za co dyrektorzy otrzymali nagrody, jednocześnie wskazuje, że wszystkie ośrodki w roku ubiegłym zarobiły więcej niż w poprzednim.

– Za ubiegły rok wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego uzyskały dodatnie wyniki finansowe – wlicza Beata Górka, rzeczniczka prasowa marszałka województwa lubelskiego. – Suma zysków netto wyniosła 2.027.657 zł i jest to kwota wyższa niż w 2014 roku (zysk 401.369,64 zł) o 1.626.287,36 zł. Wszystkie ośrodki w województwie zarobiły też więcej, niż zakładano.

■ Więcej egzaminów, więcej pieniędzy

Na czym wzbogaciły się WORD-y w województwie lubelskim? Jak podają urzędnicy, w porów-

naniu do 2014 roku nastąpił wzrost dochodów z działalności egzaminacyjnej (o 2.061.269 zł). W 2015 roku ośrodki przeprowadziły łącznie 158.202 egzaminy kandydatów na kierowców i kierowców, co stanowi 112,7 proc. egzaminów przeprowadzonych w 2014 roku. Największy wskaźnik dynamiki zanotował WORD w Białej Podlaskiej (o 25,4 proc. więcej przeprowadzonych egzaminów niż w 2014 roku). WORD Lublin przeprowadził o 15,2 proc. więcej egzaminów niż w 2014 roku, natomiast WORD Chełm o 8,4 proc. więcej. Spadek liczby przeprowadzonych egzaminów w porównaniu do 2014 roku zanotował jedynie WORD Zamość – o 0,8 proc.

– Wzrost liczby przeprowadzanych egzaminów w 2015 roku był spodziewany w związku z mającą wejść od 4 stycznia 2016 roku zmianą przepisów, dotyczącą osób po raz pierwszy uzyskujących uprawnienia w zakresie kategorii B prawa jazdy – argumentuje Beata Górka. – Poza działalnością egzaminacyjną i szkoleniową ośrodki prowadziły dodatkową działalność gospodarczą: udostępniały odpłatnie sale wykładowe i place manewrowe. Ponadto wynajmowały wolne pomieszczenia dla celów biurowych.

Etyka pracy egzaminatora

Naczelny Sąd Administracyjny oddalił w lipcu kasację byłego już egzaminatora, któremu zostało odebrane prawo do wykonywania zawodu, ponieważ podczas egzaminu, widząc osobę leżącą na jezdni, nie udzielił jej pomocy, tylko polecił kandydatce na kierowcę jechać dalej.

Sprawa miała początek kilka lat temu. Wówczas pracownicy katowickiego WORD-u przeglądali filmy z egzaminów praktycznych, rejestrowane przez kamery zainstalowane w pojazdach. Natknęli się na nagranie, na którym widać, jak kandydatka na kierowcę zauważyła leżącego na drodze człowieka.

– Zatrzymać się, czy raczej nie? To jest pan o kulach chyba. Pijak – mówiła kobieta.

– No właśnie, pijany jest, jedziemy powoli – orzekł egzaminator, który nawet nie wysiadł z auta.

Egzamin był kontynuowany.

■ Człowiek pod wpływem alkoholu nie potrzebuje pomocy?

Widząc nieodpowiednie zachowanie egzaminatora, dyrektor katowickiego WORD-u postanowił zwolnić go dyscyplinarnie z pracy, ponadto skierował do prokuratury zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa, a do kancelarii urzędu marszałkowskiego wysłał pismo wraz z płytą DVD, na której znalazło się nagranie.

Urząd wszczął postępowanie. Zanalizował nagranie, ponadto przesłuchał egzaminatora oraz uczestniczkę egzaminu. Egzaminator twierdził, że jego postępowanie było słuszne. Jak to argumentował? Powiedział, że osobę, która leżała na drodze, wielokrotnie spotykał i była ona pod wpływem alkoholu.

Urząd marszałkowski był jednak innego zdania. Postanowił skreślić mężczyznę z ewidencji egzaminatorów.

■ Utrata zaufania skutkuje skreśleniem z ewidencji

Na jakiej podstawie? Wedle urzędu, mężczyzna wykonujący obowiązki egzaminatora, będąc funkcjonariuszem publicznym, nie udzielił pomocy człowiekowi, któremu groziło bezpo-



Na nagraniu jednej z kamer (w lewym górnym rogu) widać leżącego na jezdni mężczyznę, któremu egzaminator nie udzielił pomocy.

średnie niebezpieczeństwo utraty życia czy też ciężki uszczerbek na zdrowiu. Zgodnie z kodeksem karnym, grozi za to pozbawienie wolności do trzech lat. Z kolei w ustawie o kierujących pojazdami możemy przeczytać, że egzaminatorem jest osoba, która daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków.

Zdaniem urzędu, nieudzielenie pomocy człowiekowi, któremu groziło bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężki uszczerbek na zdrowiu, spowodowało utratę zaufania do egzaminatora. Innymi słowy, mężczyzna nie daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków.

„Nie jest dopuszczalne pozostawienie osoby w sytuacji zagrożenia zdrowia lub życia dlatego, że domniemuje się, iż pozostaje ona w stanie nietrzeźwości. Osoba leżąca na jezdni nie

może być pozostawiona sama sobie i jej stan psychiczny lub fizyczny nie może mieć w tym momencie znaczenia. Obowiązkiem jest udzielenie pomocy takiej osobie jako osobie potrzebującej” – argumentował urząd marszałkowski. I doszedł do przekonania, że nagrane zachowanie dyskwalifikuje egzaminatora. Nie można mu zatem powierzyć oceny adeptów sztuki kierowania pojazdami.

■ Odwołanie. „Nieobiektywna ocena dowodów”

Mężczyzna nie potrafił pogodzić się z decyzją urzędu, więc postanowił się odwołać do Samorządowego Kolegium Odwoławczego. Zarzucił naruszenie ustawy Prawo o ruchu drogowym, gdyż, jego zdaniem, zebrany materiał dowodo-

wy w żaden sposób nie pozwala na stwierdzenie, jakoby utracił rękomię należytego wykonywania obowiązków egzaminatora. To jednak nie wszystko. Zgłoszone zostało też naruszenie art. 7 kodeksu postępowania administracyjnego, polegające na dokonaniu dowolnej oceny dowodów, sprzecznej z zasadą prawdy obiektywnej. Chodziło m.in. o nieuwzględnienie przy wydaniu decyzji zeznań kandydatki na kierowcę, która stwierdziła, że osoba jadąca za pojazdem egzaminacyjnym zatrzymała się, wysiadła z samochodu, żeby udzielić poszkodowanemu pomocy. Jak się z tego tłumaczył urząd? „Osoba egzaminowana nie mogła potwierdzić czy też zanegować tego faktu, gdyż po około 15 sekundach odjechała pojazdem egzaminacyjnym”.

■ Egzaminator powinien dawać przykład!

Samorządowe Kolegium Odwoławcze odwołała jednak nie uwzględniło. Organ drugiej instancji stwierdził co prawda, że w ustawie o kierujących pojazdami nie pojawia się prawna definicja pojęcia „rękojmią należytego wykonywania obowiązków”, ale należy je odnosić do sfery moralno-etycznej. Zatem na rękomię egzaminatora składa się całościowy cech charakteru, takich jak: szlachetność, prawość, sumiennosc czy bezstronność, a także zdarzenia i okoliczności z nimi związane. Taki właśnie wizerunek powinien dać gwarancję, że dana osoba będzie wykonywała swoje obowiązki rzetelnie i bezstronnie, bezwzględnie przestrzegając prawa.

Jeśli jednak pojawia się podejrzenie o nierzetelność, można uznać, że egzaminator nie daje rękomią należytego wykonywania swoich obowiązków. „Rękomię, o jakiej mowa w przepisie, odnieść zatem można jedynie do osoby bez istotnych wad, która gwarantuje należyte wykonywanie swoich obowiązków” – uznało SKO.

A egzaminator, wskazuje Samorządowe Kolegium Odwoławcze, tego nie gwarantuje. Nieudzielenie pomocy człowiekowi leżącemu na drodze mogło spowodować utratę zaufa-

Kolegium stwierdziło także bezzasadność argumentów podnoszonych w odwołaniu. Nie ma przecież znaczenia, czy pomocy osobie poszkodowanej chciała udzielić inna osoba, skoro nie kwapił się do tego egzaminator.

nia oraz wzbudzić obawę o wiarygodność i jego rzetelność.

Kolegium stwierdziło także bezzasadność argumentów podnoszonych w odwołaniu. Nie ma przecież znaczenia, czy pomocy osobie poszkodowanej chciała udzielić inna osoba, skoro nie kwapił się do tego egzaminator. To właśnie on powinien dawać osobie zdającej przy-



kład, jak należy się zachowywać. „Nawet jednorazowe, ocenione jako negatywne zachowanie egzaminatora uprawniało organ I instancji do przyjęcia, że egzaminator ten nie daje rękomią należytego wykonywania swoich obowiązków oraz obowiązków do skreślenia egzaminatora z ewidencji” – czytamy w uzasadnieniu SKO.

■ Obrona

Były egzaminator nie dał jednak za wygraną. W skardze do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego zarzucił SKO naruszenie przepisów ustawy o kierujących pojazdami oraz kodeksu postępowania administracyjnego. Jego zdaniem, błędnie uznano, że nawet jednorazowa negatywna ocena pracy uprawnia do twierdzenia o braku rękomią należytego wykonywania obowiązków. Dodatkowo, w swoim zachowaniu nie dopatrywał się żadnych nieprawidłowości.

Mężczyzna uznał ponadto, że kolegium dokonało wybiórczej oceny materiału dowodowego i jego nadinterpretacji, wyprowadzając na tej podstawie błędny wniosek dotyczący wykonywania przez niego obowiązków. Już podczas rozprawy w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym były egzaminator dodał, że osobę leżącą podczas analizowanego egzaminu na jezdni znał i wielokrotnie interweniował w jej sprawie.

Do sprawy włączyło się także Stowarzyszenie Egzaminatorów i Rzeczników Ruchu Drogowego. Broniło mężczyznę, twierdząc, że marszałek i SKO nie odniosły się do jego dotychczasowej postawy, tylko do jednego nagranego egzaminu. Zarzuciło ponadto niejednołitą ocenę egzaminatorów przez kierownictwo WORD oraz powołało się na konflikt ze skarżącym. Zdaniem stowarzyszenia, skoro egzaminator jest jedynie obserwatorem, a nie kierującym albo instruktorem, nie ciąży na nim obowiązek usunięcia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazało także na fakt, że nie doszło do unieważnienia egzaminu, a nastąpiło odebranie uprawnień dla egzaminatora.

■ „Procedury nie zostały naruszone”

Wojewódzki Sąd Administracyjny stwierdził jednak, że skarga nie jest uzasadniona. Dlaczego? Organy administracji nie naruszyły reguł procedury w stopniu mogącym mieć istotny wpływ na wynik sprawy bądź skutkującym wznowieniem tego postępowania.

Przed wszystkim urząd marszałkowski nie pominął zeznań świadka, czyli osoby egzaminowanej, tylko podważył ich wiarygodność, odwołując się do nagranego materiału z egzaminu. Zdaniem WSA, dokonano też prawidłowej wykładni pojęcia „rękojmią należytego wykonywania obowiązków”. Przesłanka ta musi być spełniona w dacie wpisu do ewidencji egzaminatorów, zaś późniejsze, nawet jednorazowe naganne zachowanie może być oceniane jako utrata gwarancji należytego wykonywania obowiązków egzaminatora, skutkująca skreśleniem z tej ewidencji.

Dodatkowo WSA zwrócił uwagę na postawę byłego egzaminatora. Cały czas twierdził on, że postąpił słusznie, gdyż wcześniej widywał leżącego na jezdni mężczyznę pijanego. „Tego rodzaju postawa i brak krytycznej oceny własnego nagannego zachowania daje podstawę do stwierdzenia, że mimo jednokrotności zdarzenia winno być zakwalifikowane w kategoriach utraty rękomią należytego wykonywania obowiązków” – ocenił WSA.

Sąd uznał także bezzasadność twierdzenia, że zaskarżona decyzja jest efektem nagonki na skarżącego, skonfliktowanego z kierownictwem WORD. Nie podzielił także poglądu stowarzyszenia dotyczącego podstaw do przerwania egzaminu. Takie stanowisko prowadziłoby do wniosku, że widząc wypadek, egzaminator nie przerywa egzaminu, jeżeli został on spowodowany przez innych kierujących. Przerwanie musi nastąpić w każdej sytuacji, gdy istnieje obawa o zdrowie i życie innych osób.

Były egzaminator walczył jednak do końca. Wniósł do Naczelnego Sądu Administracyjnego skargę kasacyjną, która jednak została w lipcu tego roku oddalona. I tak kilkuletnia batalia dobiegła końca...

Jakub Ziębka

Punkty sprzedam, punkty kupię

Za większość wykroczeń drogowych, poza mandatem, kierowca otrzymuje punkty karne, które mimo że nie naruszają domowego budżetu, uchodzą za najbardziej dotkliwą sankcję. Niektórzy próbują pozbyć się balastu.

Próby są często podejmowane już na etapie kontroli. Gros kierowców pyta, czy nie ma szans na zmniejszenie liczby punktów za dane wykroczenie lub powiększenie mandatu przy jednoczesnym ograniczeniu pakietu przyznawanych punktów. O ile w przypadku kwot za wybrane wykroczenia funkcjonariusze mają pewne pole manewru, tak liczba punktów jest ściśle określona.

■ Internetowy handel

Dlaczego kierowcy tak bardzo boją się punktów? Zebranie ponad 24 powoduje konieczność przystąpienia do egzaminu na prawo jazdy, poprzedzonego badaniem psychotechnicznym. Im większa liczba kategorii, tym sankcja jest bardziej dotkliwa – do każdego egzaminu trzeba podchodzić osobno. Dla przepisowo jeżdżących próg 24 jest wysoki. Kto łamie prawo, jest w stanie szybko zgromadzić krytyczną liczbę punktów. Wystarczy, że zostanie przyłapany przez fotoradar na przekroczeniu prędkości o ponad 50 km/h oraz rozmowę przez telefon komórkowy, a na jego konto trafi 15 punktów.

Sposobów na chociaż częściowe uniknięcie kary jest kilka. Jednym z nich jest „sprzedaż” punktów karnych. Za pośrednictwem internetu można znaleźć osoby, które przy stawce od 50 do 150 zł za punkt, powiększonej oczywiście o koszt mandatu, gotowe są przyznać się do wykroczenia, którego nie popełniły. W ogłoszeniach podawana jest nie tylko płeć, ale często również kolor włosów czy wiek – gdyby faktyczny sprawca wykroczenia chciał dopasować osobę do zdjęcia z fotoradaru, które właśnie otrzymał. Na przyjęcie punktów najczęściej decydują się osoby, które mają prawo jazdy, jednak nie dysponują autem. W odpowiedzi na zapotrzebowanie powstały nawet wyspecjalizowane serwisy internetowe. Za niewielką opłatą ułatwiają kontakt zainteresowanym nielegalną transakcją. Co ciekawe, w regulaminie serwisu można znaleźć zapisy, że celem istnienia portalu jest umożliwienie użytkownikom kontaktu między sobą, administrator nie jest odpowiedzialny za dopuszczenie się przez któregokolwiek z użytkowników czynów zabronionych, a handel punktami karnymi jest przestępstwem ściganym z oskarżenia publicznego na mocy art. 272 kodeksu karnego.

■ Strzelanie z armaty do wróbla

Mniej czy bardziej skryte próby sprzedaży punktów karnych przypominają strzelanie z armaty do wróbla



bla. Do wykroczenia drogowego dochodzi poważne naruszenie prawa – poświadczenie nieprawdy, za które kierowca może być pociągnięty do odpowiedzialności karnej i ryzykuje od trzech miesięcy do pięciu lat więzienia! Na problemy naraża się też osoba kupująca punkty. Już za samo zamieszczenie ogłoszenia grozi do dwóch lat ograniczenia wolności.

Niewykluczone, że fala osób zainteresowanych transakcjami punktowymi przybierze na sile. W przyszłym roku miejsce prowadzonych przez WORD-y szkoleń redukujących sześć punktów zajmą obowiązkowe kursy reedukacyjne dla osób, które zebrały komplet punktów. Nowe rozwiązanie nie będzie na rękę piratom, gdyż przez kolejnych pięć lat znajdą się na cenzurowanym, a w przypadku przekroczenia liczby 24 punktów czeka ich zarówno kurs, jak i egzamin na prawo jazdy.

Alternatywnym krokiem podejmowanym w celu uniknięcia punktów karnych jest odmowa wskazania osoby, której został powierzony pojazd, za co grozi mandat do 500 zł bez punktów karnych bądź sprawa w sądzie, która może zakończyć się grzywną w wysokości 5 tys. zł. Niektórzy próbują też gry na czas. ITD ma 180 dni na wystawienie mandatu za stwierdzone wykroczenie. Później musi skierować sprawę do sądu. Jeżeli postępowanie zostało wszczęte, przedawnienie następuje po dwóch latach. Najprostszym z możliwych rozwiązań jest ignorowanie korespondencji. Nieodesłanie dokumentów do ITD może zakończyć się wezwaniem do inspektoratu w Warszawie, a w przypadku niestawienia się mandatem 250 zł, a później do 500 zł. Bardziej wyszukana

metodą jest tworzenie – w porozumieniu z innymi osobami – łańcucha potencjalnych sprawców wykroczenia. Każdy z nich po otrzymaniu wezwania wskazuje kolejną osobę.

■ Dyscyplinowanie ma sens!

Podsycana od lat atmosfera wokół fotoradarów z promowanymi przez media wypowiedziami prawników, przedstawicieli przeróżnych organizacji czy wreszcie wyroki sądów, na mocy których m.in. odebrano możliwość wykonywania pomiarów prędkości strażom miejskim, kreuje niekorzystny wizerunek urządzeń do mierzenia prędkości oraz instytucji za nie odpowiedzialnych. Czyżby wszyscy zapomnieli, że każdy sposób dyscyplinowania kierowców dodatnio wpływa na bezpieczeństwo? Kto ma wątpliwości, powinien przyjrzeć się, jak wygląda sytuacja wokół wyłączonych fotoradarów straży miejskich. Prędkość przejazdów na tych odcinkach zauważalnie wzrosła, a na skrzyżowaniach wcześniej monitorowanych przez fotoradary znów można zaobserwować próby przejeżdżania na „późnym żółtym” czy wjeżdżania na nie, gdy jego opuszczenie nie będzie możliwe. Dyskusyjne jest również zniesienie możliwości ustawiania fotoradarów, które nie są poprzedzone tablicą informującą. Gdy oznaczenia nie ma, kierowca stale musi liczyć się z możliwością sankcji za przekroczenie prędkości. Taki system z powodzeniem funkcjonuje m.in. w Niemczech, gdzie fotoradary można spotkać nawet za barierami energochłonnymi na autostradach.

Łukasz Szewczyk

Nadchodzą zmiany, ale tłoku w szkołach nie ma

Przyszli kierowcy najwyraźniej zapomnieli o czekających ich zmianach w przyznawaniu uprawnień do prowadzenia pojazdów, oznaczających zwiększone restrykcje. Tym razem nie spieszą się z zapisami na kursy.

W wejście w życie nowych przepisów było zapowiadane już kilkakrotnie, ostatnio w ubiegłym roku. Zasady przyznawania uprawnień do prowadzenia pojazdów miały zmienić się na początku 2016 roku. Wywołało to spore poruszenie wśród przyszłych kierowców, którzy szturmem ruszyli do szkół jazdy, aby zdobyć prawo jazdy jeszcze na starych zasadach.

■ Zeszłoroczny boom

– W ostatnich tygodniach odnotowaliśmy wzrost liczby kursantów na poziomie 10 proc., wśród nich jest bardzo wiele osób poniżej 18. roku życia, które mają nadzieję, że jeszcze „załapią się” na stare zasady – tak we wrześniu ubiegłego roku wyglądała sytuacja w Szkole Jazdy „Efekt” z Lublina. – Chcemy im pomóc, dlatego uruchomiliśmy wszystkie nasze moce, ludzkie i techniczne, aby czas kursu nie wydłużał się znacząco. Ale i tak bywa trudno z terminami jazd.

Podobnie było w całym kraju. Również WORD-y zanotowały znaczny wzrost liczby chętnych na egzaminy, a czas oczekiwania na nie znacznie się wydłużył. Tymczasem w ostatnich dniach grudnia okazało się, że zmian nie będzie. Wszystko ze względu na opóźnienie w uruchomieniu systemu informatycznego CEPiK 2.0. Nowy termin podany przez Ministerstwo Cyfryzacji to styczeń roku 2017.

■ Młody kierowca w okresie próbnym

Zapowiadane zmiany dotkną przede wszystkim początkujących kierowców, którzy w pierwszym okresie po zdobyciu upragnionego prawka będą podlegali dodatkowym restrykcjom. I tak, każda osoba, która zdobędzie uprawnienia po 1 stycznia 2017 roku, przez dwa lata będzie na tzw. okresie próbnym. Jeśli w tym czasie popełni dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, będzie musiała odbyć dodatkowy kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Trzecie wykroczenie będzie skutkowało natychmiastowym odebraniem prawa jazdy. Z prawkiem natomiast od razu pożegna się każdy początkujący kierowca, który



popełni przestępstwo przeciw bezpieczeństwu w komunikacji.

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

■ Obowiązkowe szkolenia

Młodzi kierowcy będą mieli również obowiązek doszkalania się. Pomiedzy czwartym a ósmym miesiącem od dnia wydania prawa jazdy będą musieli przejść dwugodzinny teoretyczny kurs doszkalający oraz godzinne szkolenie praktyczne. Będzie to m.in. jazda po łuku na śliskiej nawierzchni, efektywne hamowanie z wykorzystaniem systemu ABS, wychodzenie z nieplanowanego poślizgu. Zaświadczenie o zaliczeniu szkoleń trzeba będzie przedstawić staroście, a koszty kursu będą pokrywać sami kierowcy.

Osoby, które uzyskają prawo jazdy na nowych zasadach, w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy od zdobycia uprawnień nie będą mogły podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B, będą też miały w tym okresie zakaz pro-

wadzenia działalności gospodarczej ściśle związanej z kierowaniem autem.

■ Ograniczone możliwości

Okazuje się, że roczne odroczenie zmian uśpiło nieco czujność przyszłych kierowców. W szkołach jazdy nie odnotowano jeszcze wzmożonego zainteresowania kursami.

– W ubiegłym roku pod koniec sierpnia był już bardzo duży ruch i kursanci nie ukrywali, że zmobilizowała ich zapowiedź wejścia w życie nowych przepisów – mówi Henryk Cichacki ze Szkoły Jazdy „Arka” w Bydgoszczy. – Teraz jeszcze nie zauważyłem zwiększonego zainteresowania, choć radziłbym zabrać się za to z większym wyprzedzeniem, bo przecież każda szkoła ma swoje ograniczenia. Możemy oczywiście pracować więcej, ale na cuda nie ma co liczyć. Szczególnie jeśli nagle zbierze się więcej osób, bo również WORD-y nie będą się wyrabiać. Oceniam, że osoby, które zapiszą się do września, mają szansę zdobyć uprawnienia do końca roku, ale później może już być trudno.

Podobna sytuacja jest w Kielcach.

– W ubiegłym roku mieliśmy w tym czasie dużo więcej kursantów, obecnie nie ma takiego nawału – mówi Karolina Wojnarowska ze szkoły Jazdy „Korona MM”. – Oczywiście możemy się postarać, wydłużyć godziny pracy instruktorów, ale jeśli ktoś zacznie w październiku czy listopadzie, to może po prostu nie zdążyć z egzaminem.

Anna Łukaszuk



Powrót po latach

Rynek motoryzacyjny zalewa ostatnio fala nostalgii. Producenci reaktywują auta, które pamiętamy z przeszłości. Tak postąpił między innymi Fiat, prezentując modele 124 i tipo. Podobną strategię zastosowało Suzuki, wskrzeszając model baleno. Samochód ten zaczął być wykorzystywany w ośrodkach egzaminacyjnych w Chełmie i Zamościu, a na przełomie września i października pojawi się również w Nowym Sączu. W związku z tym postanowiliśmy przyjrzeć mu się bliżej.

Pierwsza generacja suzuki baleno została zaprezentowana w 1995 roku. Występowała w trzech wersjach nadwozia – jako trzydrzwiowy hatchback, czterodrzwiowy sedan i pięciodrzwiowe kombi. Auto pozycjonowane było w segmencie C. W Polsce nie zrobiło oszałamiającej kariery. Mimo dobrych opinii na temat jego trwałości i niezawodności nie było w stanie konkurować z prymusami w tym segmencie, takimi jak volkswagen golf lub opel astra. Po części wpływ na to miały: archaicznie wyglądające wnętrza, wykonane z materiałów przeciętnej jakości, i tylko jedna znajdująca się w ofercie jednostka wysokoprężna, zapożyczona z peugeota. Auto wycofano z rynku europejskiego w 2002 roku, a jego produkcję ostatecznie zakończono pięć lat później. Nowe baleno przedstawiono światu w 2015 roku.

■ Zagadka nieproporcjonalności

W przeciwieństwie do poprzednika, występuje jako pięciodrzwiowy hatchback i pozycjonowane jest w segmencie B. Stanowi więc bezpośrednią konkurencję m.in. dla toyoty yaris, renault clio, hyundaia i20, opła corsy czy peuge-

ota 208. Producent w katalogach deklaruje przy tym, że auto nie będzie średniakiem, a wyznaczy nowe standardy w klasie. „Baleno pokaże Ci, jaki naprawdę powinien być samochód. Chwila, w której po raz pierwszy zasiądziesz za kierownicą Baleno, odmieni Twoje życie, zwiastując nową, ekscytującą przyszłość”. Brzmi obiecująco, a jak jest w rzeczywistości?

Pierwszy rzut oka na nadwozie może wpawić w lekką konsternację. Trudno w jego kształtach odnaleźć cechy świadczące o przynależności do Suzuki. W porównaniu do innych modeli koncernu baleno jest zdecydowanie najbardziej obłe. Sylwetka nie zachwyca. O ile przód wygląda dość intrygująco, o tyle linia boczna, przechodząca w zadarty tył, już niekoniecznie. Nadwozie wygląda na lekko „napompowane”. Zagadka tej nieproporcjonalności rozwiązuje się po zajęciu miejsca wewnątrz auta. Suzuki dysponuje jedną z najbardziej przestronnych kabin wśród samochodów tego segmentu. Pasażerowie, zarówno przednich foteli, jak i tylnej kanapy, nie mają powodów do narzekania. Miejsca na nogi, jak i przestrzeni nad głową jest wystarczająco dużo. Deska rozdzielcza jest uporządkowana i czytelna. Z perspektywy

ergonomii niewiele można jej zarzucić, esteci wytkną jej zaś bezstylowość i siermiężność zastosowanych materiałów, wśród których przeważają czarne twarde plastiki. Siermiężność najlepiej daje się odczuć w najuboższej wersji, niewyposażonej w radio i obrotomierz. Pochwalić należy dobrą widoczność, gwarantowaną przez szyby o dużej powierzchni i stosunkowo duże lusterka boczne. Przestrzeń bagażowa, którą oferuje suzuki, wynosi 355 litrów. Dostęp do niej jest dosyć mocno utrudniony przez bardzo wysoko poprowadzoną krawędź bagażnika. Załadunek cięższych bagaży nie będzie należał do najprzyjemniejszych.

■ Instalacja gazowa? Poza salonem

Silnik, który napędza samochody wykorzystywane przez WORD-y, to benzynowa, wolnosąca jednostka DualJet o pojemności 1,2 litra, współpracująca z 5-biegową skrzynią. To prosty motor coraz rzadziej spotykany w obecnej erze downsizingu. W samochodach dla ośrodków szkolenia to optymalna jednostka. Z jednej strony, nie powinna nastroić problemów z kłopotliwym osprzętem, z drugiej zaś, generu-

jąc 90 KM i zapewniając maksymalny moment 120 Nm, pozwala na całkiem sprawne przemieszczanie się lekkim, bo ważącym zaledwie około 900 kg pojazdem. Baleno przyspiesza do 100 km/h w 12,3 sekundy i osiąga prędkość maksymalną 180 km/h. Producent deklaruje przy tym średnie spalanie 5,4 l/100 km. Testy pokazują, że osiągnięcie wartości zbliżonej do 6 l/100 km jest możliwe. Koszty związane podróżowaniem nowym Suzuki możemy zmniejszyć, montując instalację gazową. Nie zrobimy tego jednak w salonie – oficjalnie nie ma jej na liście dostępnego wyposażenia. Poza salonami doposażenie pojazdu nie powinno stanowić problemu. Dla poszukiwaczy większych wrażeń Suzuki przygotowało 3-cylindrowy, 112-konny silnik z turbosprężarką – 1.0 Boosterjet. Ciekawostką jest wersja 1.2 Dualjet SHVS, wyposażona w alternator, który może działać też jako silnik elektryczny, wpływając tym samym na obniżenie spalania.

Układ jezdny bazuje na standardowych rozwiązaniach. Z przodu są to kolumny McPhersona ze sprężynami śrubowymi, a z tyłu belka skrętna z amortyzatorami i sprężynami. Auto jeździ poprawnie i przewidywalnie, pomimo wyraźnych przechyłów na szybciej pokonywanych zakrętach. Zawieszenie w większości wypadków radzi sobie z charakterystycznymi dla naszych dróg wybojami. Sensownie dobrana siła wspomaganie kierownicy zapewnia poczucie bezpośredniej kontroli nad przednimi kołami.

■ Optymalna wersja Premium

Cennik nowego Suzuki Baleno z silnikiem 1.2 Dualjet rozpoczyna kwota 43.900 zł za podstawową wersję Comfort. W skład jej wyposażenia wchodzi między innymi: sześć poduszek powietrznych, system stabilizacji toru jazdy ESP + TCS, system ABS + EBD + BAS, światła do jazdy dziennej LED, klimatyzacja manualna, instalacja radio z anteną i cztery głośniki, centralny zamek, elektrycznie regulowane szyby przednie. Chcąc doposażyć auto w fabryczne radio, zestaw głośnomówiący Bluetooth, obrotomierz, dzielone oparcie tylnej kanapy i elektrycznie regulowane lusterka, musimy zdecydować się na wersję Premium, wycenioną na 46.900 zł. To właśnie ona wydaje się optymalnym wyborem, w pełni zaspokajającym potrzeby ośrodków szkolenia kierowców. Za tę kwotę staniemy się posiadaczami dobrze wyposażonego pojazdu, który może nie jest nazbyt innowacyjny i przełomowy, ale oferuje duży komfort pracy ze względu na przestronne wnętrze i pozbawiony jest potencjalnie awaryjnych rozwiązań technicznych. Jak uczy historia motoryzacji, właśnie takie niewyróżniające się auta stawały się z czasem synonimami solidności i długowieczności. Mamy nadzieję, że nowe Suzuki Baleno dołączy do tej grupy.

Dariusz Piorunkiewicz



Lubuskie WORD-y ruszyły w teren

W maju radni Sejmiku Województwa Lubuskiego przyjęli uchwałę, zgodnie z którą praktyczne egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w każdym mieście. Z takiej opcji zaczęły już korzystać dwa WORD-y. W sierpniu gorzowski ośrodek egzaminował w Kostrzynie, zielonogórski – w Gubinie.

Możliwość organizowania praktycznych egzaminów na kat. AM w miejscach, gdzie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie posiadają własnej infrastruktury, powstała dzięki nowemu rozporządzeniu w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. W akcie prawnym wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobierane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania. Skrócono też minimalny czas trwania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym do 10 minut. Zdaniem resortu, takie rozwiązanie powinno pozwolić na znacznie łatwiejszy dostęp do uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM i zlikwidowanie patologii, polegającej na kierowaniu motorowerami bez wymaganych uprawnień.

■ Pierwsze egzaminy w Kostrzynie i Gubinie

– W pierwszej turze przeegzaminowaliśmy w Kostrzynie osiem osób, z czego siedem zakończyło egzamin praktyczny wynikiem pozytywnym – mówił na początku sierpnia Stanisław Gortat, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gorzowie.

Kolejną grupę, także ośmiu osób, przeegzaminował WORD w Zielonej Górze.

– Wykorzystaliśmy oczywiście infrastrukturę należącą do OSK – tłumaczy Rafał Gajewski, dyrektor zielonogórskiego ośrodka. – Wszyscy egzaminowani byli bardzo dobrze przygotowani i w konsekwencji zdali egzamin.

Do przeprowadzenia egzaminów na kategorię AM konieczna była zgoda radnych Sejmiku Województwa Lubuskiego. Przychylił się oni do uchwały zaproponowanej przez dwa lubuskie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Dzięki temu egzaminy na kategorię AM mogą się odbywać w kilkudziesięciu miastach.

■ Oszczędność czasu i pieniędzy

– To udogodnienie. Oszczędność czasu i pieniędzy. Nie trzeba jechać do siedziby WORD – wyjaśnia Rafał Gajewski. – Zabiegamy o to, by koszty uzyskania prawa jazdy kategorii AM zamknęły się w 600 złotych. Tyle nastolatek zarobi sobie przy zbieraniu truskawek. Jeśli



Od lewej: Roman Uździcki – egzaminator nadzorujący WORD Zielona Góra, pierwszy zdający, Rafał Gajewski – dyrektor WORD Zielona Góra i Dariusz Waszkowiak – współwłaściciel OSK Moto-Wiwa w Gubinie, instruktor nauki jazdy.

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.

■ Mobilne stanowiska do egzaminów teoretycznych

Okazuje się, że ścieżką przetartą przez WORD-y w Gorzowie i Zielonej Górze zamierza iść także ośrodek w Opolu.

– Pracujemy nad tym, żeby już niedługo udostępnić naszym klientom możliwość zdobycia prawa jazdy na kategorię AM w każdym mieście powiatowym – mówi Andrzej Rak, zastępca dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu. – Na początku wakacji zwróciliśmy się do wszystkich starostw powiatowych z prośbą o pomoc w znalezieniu odpowiednich placów manewrowych. Preferujemy place umiejscowione przy szkołach.

W połowie sierpnia odpowiedź przyszła już z czterech starostw. Chodzi o Kluczbork, Głubczyce, Krapkowice i Prudnik. Do tego dochodzi jeszcze oddział terenowy opolskiego ośrodka w Kędzierzynie-Koźlu. Tam niezbędna infrastruktura już jest. Pracownicy WORD-u muszą jeszcze wskazać miejsca zweryfikować.

Na tym działania Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Opolu się nie kończą. Kupiony już został bus, w którym mają odbywać się egzaminy teoretyczne. W środku zostaną zainstalowane cztery stanowiska komputerowe.

– Pozostaje nam jeszcze udać się do marszałka i stworzyć uchwałę dopuszczającą do egzaminów na kategorię AM w każdym mieście powiatowym w województwie opolskim – tłumaczy Rak. – Jest szansa, że radni uchwalą ją jeszcze we wrześniu.

Z danych zebranych przez WORD w Opolu wynika, że w 2015 roku odbyło się 321 egzaminów praktycznych na kategorię AM.

– Nie było ich może bardzo dużo, ale więcej niż na kategorię A1 (122) i D (309) – mówi Rak. – Liczymy, że po szykowanej zmianie liczba wzrośnie. Powinniśmy robić wszystko, żeby zapobiegać sytuacji, w której młodzi ludzie jeżdżą bez uprawnień!

Jakub Ziębka

Nowy Podręcznik Kursanta na kategorii C i D



01

Znajdź grafiki oznaczone
ikonkami



02

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

Rodzaje multimedów



Pytanie



Animacja



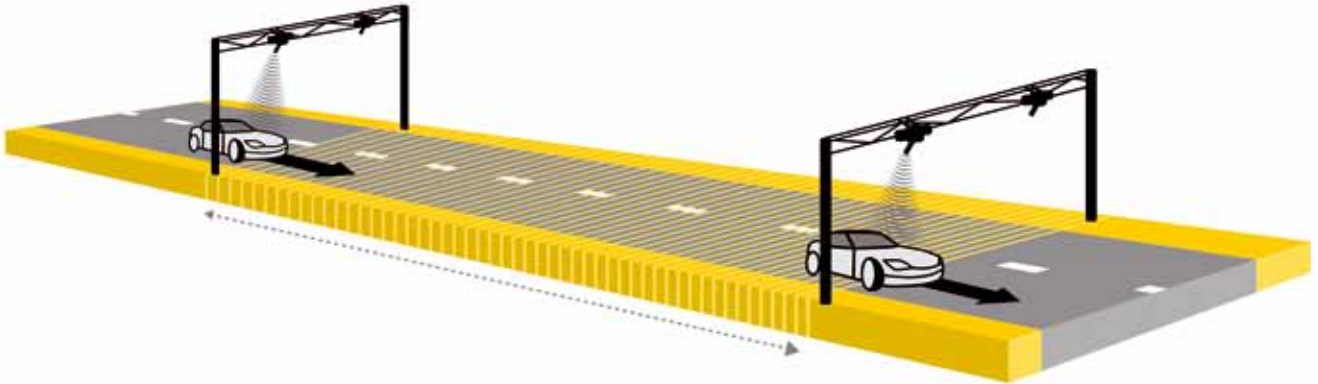
Video

- ✓ Nowe opracowanie tematów "Normy czasu pracy" i "Obsługa tachografu" - wyczerpująca treść wzbogacona ilustracjami ułatwiającymi zrozumienie zagadnienia.
- ✓ Tablica czynności kontrolno-obsługowych najpopularniejszego w Polsce samochodu szkoleniowo-egzaminacyjnego - MAN TGL.
- ✓ Nowy układ tematów ułatwia zarówno kursantowi jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i „płynne” poznawanie materiału.
- ✓ Dzięki zastosowaniu innowacyjnej technologii można sprawdzać swoją wiedzę na pytaniach w formie egzaminu państwowego i oglądać opisywane sytuacje drogowe na animacjach i filmach wideo.



Odcinkowy problem z prędkością

Na 29 fragmentach dróg krajowych działa odcinkowy pomiar prędkości. System okazał się aż nadto skuteczny. Kierowcy zaczęli jeździć wolniej, niż pozwalają znaki!



Disponentem urządzeń dokonujących odcinkowego pomiaru prędkości jest Generalny Inspektorat Transportu Drogowego. System składa się z umieszczonych nad drogą kamer. Jedna rejestruje czas wjazdu, druga – czas wyjazdu. Znając długość odcinka objętego monitoringiem, komputer błyskawicznie oblicza średnią prędkość. Jeżeli nie przekracza dozwolonej – zdjęcia zostają usunięte. Jeżeli wykryte zostało natomiast naruszenie prawa, rusza machina mająca na celu ukaranie kierowcy mandatem.

■ (Za) wolna jazda

O dojeżdżaniu do fragmentu drogi objętego odcinkowym pomiarem prędkości kierowcy są informowani znakiem D-51 (automatyczna kontrola prędkości) z tablicą podającą długość odcinka, na którym prowadzona jest kontrola. Wybrano je tak, by nie znajdowały się na nich skrzyżowania czy strefy z różnymi ograniczeniami prędkości. Aby uniknąć mandatu, wystarczy więc utrzymanie stałej dozwolonej prędkości. Jej chwilowe przekroczenie również nie spowoduje sankcji – przypomnijmy, że pod uwagę brana jest średnia prędkość, a kalibracja systemu daje kierującym margines przynajmniej 10 km/h. Niestety, zdarza się, że mimo limitu 70, 80 czy 90 km/h niektórzy zwalniają do niecałych 50 km/h, powodując spore zamieszanie na drogach. Dzieje się tak m.in. w Łosiovie (woj. opolskie). Ruch traci płynność, kierowcy się denerwują, a policja apeluje w lokalnych mediach o szybszą jazdę i przypomina, że za utrudnianie ruchu innym można otrzymać 200 zł mandatu i 2 punkty karne.

■ Złe zachowania, zaburzona płynność ruchu

Dlaczego kierowcy mają problem z dopasowaniem prędkości do obowiązującego limitu? Przyczyn jest kilka. Przede wszystkim jesteśmy przyzwyczajeni do fotoradarów stojących w obszarach ze znacznym ograniczeniem prędkości (zwykle do 40 – 60 km/h). Kto nie zwraca uwagi na znaki, odruchowo zdejmując nogę z gazu bądź rozpoczynając hamowanie przed fotoradarem. Kolejną przyczyną jest brak wiedzy o czynnikach znoszących ograniczenie – głównie skrzyżowaniach. Zdarza się, że fotoradar jest umieszczony w sporej odległości za skrzyżowaniem, przed którym obowiązuje ograniczenie do 70 km/h. Jego celem jest głównie kontrola prędkości samochodów nadjeżdżających z drugiej strony. Kierowcy jednak profilaktycznie odwołują moment rozpoczęcia przyspieszania od 70 do 90 km/h. Takie zachowania nie tylko zaburzają płynność ruchu

– przy dużym natężeniu perturbacje związane ze zmianami prędkości potrafią objąć nawet kilkukilometrowy odcinek drogi, ale również prowadzą do niebezpiecznych sytuacji. Prawidłowo jadący kierowca może zostać zaskoczony manewrem gwałtownego hamowania, na który zdecydował się inny użytkownik drogi.

■ Systemowe braki

Do perfekcji sporo brakuje także wprowadzonemu nakładem 5,5 mln zł systemowi. Chociażby dlatego, że studzi zapał kierowców na krótkich odcinkach – od 0,9 do 7,4 km. Z technicznego punktu widzenia wydłużenie monitorowanej strefy byłoby możliwe i ukłóciło przypadki znaczącego przekroczenia prędkości w okresie niskiego natężenia ruchu czy na szerokich drogach, które umożliwiają wyprzedzanie na trzeciego. Teraz po minięciu kamery wyjazdowej kierowcy przyspieszają, a najbardziej niecierpliwymi podejmują karkołomne próby wyprzedzania, by za wszelką cenę nadrobić stracony czas. Działanie prewencyjne systemu ogranicza także brak informacji o popełnionym wykroczeniu (w przypadku klasycznego fotoradaru jest nim światło lampy błyskowej).

Za wzorcowy można uznać system działający w Norwegii. Odcinkowy pomiar prowadzony jest na fragmentach liczących od kilku do nawet kilkunastu kilometrów. Aby zwiększyć jego prewencyjne działanie, 50 metrów za bramką wyjazdową ustawiony jest żółty sygnalizator. Włącza się na krótko, gdy zostało stwierdzone przekroczenie prędkości. Kierowca może zastanowić się nad swoimi poczynaniami, nim otrzyma mandat. Przeprowadzone badania wykazały, że na widok urządzenia pomiarowego – wyraźnie oznakowanego jako system pomiaru średniej prędkości! – prawie połowa kierowców zwalnia w odległości 50 m od niego o ok. 10 km/h, by ponownie przyspieszać po jego minięciu. Ustawiając w odpowiednim miejscu elementy systemu – np. na skrzyżowaniach – można bez ponoszenia dodatkowych kosztów jeszcze bardziej zwiększyć bezpieczeństwo. Analizowano też zaburzenia tempa jazdy. Były największe tuż po zamontowaniu systemu. Z biegiem czasu kierowcy zrozumieli istotę jego działania. Norweski system odcinkowego pomiaru prędkości nie przewiduje możliwości nałożenia mandatu, jeżeli z nadmierną prędkością zostanie minięta tylko jedna kamera. Nie zachęca to jednak lokalnych kierowców, którzy mają w planie zjechać na boczną drogę przed minięciem drugiej kamery, do zbyt szybkiej jazdy. Stwierdzane odstępstwa od ograniczenia wynosiły najwyżej kilka km/h. To dowód, że wydłużanie strefy kontroli nie jest pozbawione sensu.

lukasz Szewczyk



Unieważnienie po... dwóch latach

Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim, urząd marszałkowski, który po dwóch latach od zdania przez kobietę egzaminu praktycznego na prawo jazdy go unieważnił, miał rację.

Egzamin praktyczny odbył się w październiku 2013 roku. Zdaniem egzaminatora, kandydatka na kierowcę kwalifikowała się do tego, żeby uzyskać ocenę pozytywną. Tak też się stało.

Jeszcze w tym samym miesiącu egzaminator nadzorujący w WORD-zie wszczął postępowanie w sprawie prawidłowości przeprowadzenia egzaminu. Do akcji wkroczyło także Centralne Biuro Antykorupcyjne. Do WORD-u weszli funkcjonariusze tej służby, zabezpieczając dokumenty, w tym płytę DVD z nagraniem egzaminu oraz notatkę służbową egzaminatora nadzorującego.

■ Wiele błędów

Gdy skończyło się śledztwo Centralnego Biura Antykorupcyjnego, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego wy-

słał wniosek do marszałka o unieważnienie egzaminu.

Marszałek zakończył postępowanie kilka miesięcy później, bo w kwietniu 2015 roku. Decyzja była jasna: egzamin należy unieważnić. Na jakiej podstawie? Zdaniem marszałka, istnienie podstaw do wydania decyzji o unieważnieniu egzaminu sprowadza się do merytorycznej oceny prowadzącego postępowanie administracyjne, czy ujawnione przy przeprowadzaniu egzaminu nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik (art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami). A w takim przypadku stosować powinno się przepisy rozdziału 5 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.

Dlaczego egzamin skończył się wynikiem pozytywnym, choć nie powinien? Uzasadnienie można znaleźć w notatce służbowej, którą sporządził w toku swojego postępowania egzaminator nadzorujący. Lista błędów popełnionych przez kobietę była długa. Chodzi o pięciokrotny nieprawidłowy przejazd przez skrzyżowanie (w tym czterokrotny przez skrzyżowanie oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu), czterokrotne przekroczenie dopuszczalnej prędkości, trzykrotne niewłaściwe użycie kierunkowskazu bądź brak sygnalizowania zmiany kierunku jazdy oraz nieprawidłowe wykonanie zadania „hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania we wskazanym przez egzaminatora miejscu” (nie zostało ono nawet powtórzone).

Zdaniem marszałka, wskazane nieprawidłowości miały wpływ na wynik egzaminu,

ponieważ osoba egzaminowana ponaddwukrotnie wykonała nieprawidłowo to samo zadanie egzaminacyjne, jedno z zadań wykonanych nieprawidłowo nie zostało powtórzone, ponadto ze względu na brak wykonania wszystkich zadań egzaminacyjnych nastąpiło skrócenie minimalnego czasu trwania jazdy w ruchu drogowym o około 10 minut.

■ Wniosek może być złożony w dowolnym czasie

Z taką decyzją marszałka nie zgodzili się jednak kobieta, która była egzaminowana, oraz egzaminator. Wskazali na naruszenie przez niego przepisów postępowania poprzez niewyjaśnienie stanu faktycznego sprawy. Zwróciła także uwagę na długi okres pomiędzy przeprowadzeniem egzaminu na prawo jazdy a złożeniem wniosku do marszałka o jego unieważnienie.

Sprawą zajęło się Samorządowe Kolegium Odwoławcze. Ale decyzja tego organu nie była dla kobiety pomyślna. SKO utrzymało w mocy decyzję marszałka. Na jakiej podstawie? Samorządowe Kolegium Odwoławcze uznało, że marszałek powołał się na właściwy przepis, czyli art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami. Z kolei nagranie egzaminu zapisane na płycie DVD potwierdza podjęcie przez egzaminatora niewłaściwej decyzji. Tam, jak na dłoni, widać wszystkie złe wykonane manewry.

„Biorąc pod uwagę konieczność dbałości o bezpieczeństwo w ruchu drogowym, nie można uznać, iż osoba, która kilkakrotnie wykonuje nieprawidłowo podstawowe manewry w ruchu drogowym, nie stosuje się do znaków drogowych i nie przestrzega przepisów ruchu drogowego dotyczących ograniczenia prędkości, powinna otrzymać ocenę pozytywną z egzaminu na prawo jazdy. Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy potwierdza nieprawidłowości w przeprowadzonym egzaminie na prawo jazdy kat. B oraz brak podstaw do uzyskania przez osobę egzaminowaną pozytywnego wyniku tego egzaminu” – argumentowało SKO.

Samorządowe Kolegium Odwoławcze odniosło się także do wskazywanego przez kobietę i egzaminatora długiego okresu pomiędzy przeprowadzeniem egzaminu na prawo jazdy a złożeniem wniosku do marszałka o jego unieważnienie. Zdaniem SKO, wynikało to z okoliczności, które były niezależne zarówno od marszałka, jak i wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Wszystko wiązało się przecież z postępowaniem, jakie prowadziło Centralne Biuro Antykorupcyjne. Samorządowe Kolegium Odwoławcze zwróciło także uwagę na fakt, że w ustawie o kierujących pojazdami nie ma zapisu o terminie, w jakim wniosek o wszczęcie postępo-

wania o unieważnienie egzaminu państwowego powinien być złożony. Czyli że można to zrobić w dowolnym czasie...

■ Skarga nie ma uzasadnienia

Jednak egzaminowana kobieta i egzaminator nie zamierzali składać bronii. Zaskarżyli decyzję SKO do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim. Ich zdaniem, Samorządowe Kolegium Odwoławcze naruszyło przepisy kodeksu postępowania administracyjnego. Chodzi o wydanie decyzji bez należyte przeprowadzonego postępowania dowodowego z pominięciem istotnych faktów i argumentów i rozstrzygnięciu sprawy jedynie na podstawie materiału dowodowego dostarczonego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Ale to nie wszystko. Skarżący uważali, że naruszone zostały także przepisy prawa materialnego. Ich zdaniem, art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami wyraźnie przewiduje możliwość unieważnienia egzaminu tylko w sytuacji, gdy był on przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a nadto ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik. Twierdzili, że w tym przypadku przepisy ustawy nie zostały naruszone.

Skarżona wniosła także o wstrzymanie wykonania decyzji SKO. Dlaczego? Jej zdaniem, zachodziło bowiem niebezpieczeństwo wyrządzenia jej znacznej szkody i spowodowania trudnych do odwrócenia skutków. Kobieta jest bowiem, jak podkreśla, osobą młodą i aktywną, studiującą za granicą. Dlatego też możliwość poruszania się samochodem jest dla niej niezbędna, a unieważnienie egzaminu na prawo jazdy i konieczność ponownego do niego podejścia zmuszałaby ją do powrotu do Polski i przerwania studiów.

Wojewódzki Sąd Administracyjny zdecydował jednak, że skargi nie zasługują na uwzględnienie. „Przeprowadzone w określonych wyżej ramach badanie zgodności z prawem zaskarżonego rozstrzygnięcia wykazało, że nie jest ono dotknięte uchybieniami uzasadniającymi jego wzruszenie. Zaskarżone rozstrzygnięcie nie narusza bowiem zarówno przepisów prawa materialnego, jak i przepisów postępowania, które miały wpływ na wynik sprawy” – czytamy w uzasadnieniu sądu.

Zdaniem WSA, marszałek postąpił właściwie, unieważniając egzamin państwowy, jeżeli był przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik. Dodatkowo, nagrany materiał jest kompletny i nie pomija żadnego z aspektów mogących przyczynić się do wyjaśnienia sprawy.

„Słusznie zatem przyjęły organy obu instancji, iż materiał dowodowy potwierdza,

Dla „Szkoty Jazdy”



Radosław Biernat,
specjalista ds.
prawnych

Sytuacja jest o tyle ciekawa, że decyzja o unieważnieniu egzaminu w świetle ustawy o kierujących pojazdami nie rozstrzyga o losie wydanego w oparciu o jego wynik prawa jazdy. Jako konsekwencję unieważnienia egzaminu prawodawca wskazał jedynie (art. 72 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami) ponowne jego przeprowadzenie na koszt wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Przepisy ustawy dotyczące zatrzymania prawa jazdy (art. 102), a także cofnięcia prawa jazdy (art. 103) określają zamknięte katalogi przesłanek do wydania takich decyzji. Zaskakiwać może, że wśród tych przesłanek nie ma unieważnienia egzaminu. Czy zatem pomimo unieważnienia egzaminu można zachować uprawnienia? Oczywiście nie. Z pewnością błędnymi rozwiązaniami byłyby potraktowanie wyżej wspomnianego ponownego egzaminu jako egzaminu przeprowadzanego w trybie art. 49 ust. 1 pkt 2 i wydanie decyzji o cofnięciu prawa jazdy dopiero w przypadku negatywnego wyniku takiego egzaminu albo wydanie decyzji o cofnięciu prawa jazdy ze względu na sam fakt unieważnienia egzaminu.

Prawidłowym rozwiązaniem wydaje się jednak odwołanie do ogólnych regulacji z kodeksu postępowania administracyjnego. Prawo jazdy wydawane jest bowiem w drodze decyzji administracyjnej, a Samorządowe Kolegium Odwoławcze może na podstawie art. 156 § 1 pkt 2 KPA stwierdzić nieważność takiej decyzji jako wydanej bez podstawy prawnej lub z rażącym naruszeniem prawa.

że skarżąca nie wykonała prawidłowo wszystkich zadań egzaminacyjnych, a kilka zadań zostało kilkakrotnie wykonanych nieprawidłowo. Organy wyjaśniły zatem, że egzamin praktyczny został przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na wynik egzaminu skarżącej” – uzasadnił WSA.

Wyrok jest nieprawomocny, ale już WSA w Gorzowie i Naczelny Sąd Administracyjny odmówiły wstrzymania wykonania decyzji o unieważnieniu egzaminu. Czy konsekwencją będzie unieważnienie prawa jazdy? Pewnie tak, ale tutaj przepisy nie są już niestety precyzyjne...

Jakub Ziębka

Rzeszowianie mają poczucie humoru!

W sierpniu w rzeszowskim WORD-zie odbyła się druga edycja konkursu o laur najlepszego instruktora. Wśród konkurencji był test Hanki Mostowiak, czyli zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą, którą były kartonowe pudła. Jest to nawiązanie do znanego serialu obyczajowego „M jak miłość”.

Hanka Mostowiak była jedną z głównych bohaterek serialu. W jej rolę wcieliła się znana aktorka Małgorzata Kożuchowska. Przyczyną nagłej śmierci granej przez nią postaci było pęknięcie tętniaka mózgu do którego doszło po wypadku samochodowym.

■ Zatrzymanie tuż przed kartonowymi pudłami

Śmierć bohaterki „M jak miłość” stała się powodem wielu żartów w mediach i internecie. Dlaczego? Chodzi o wspomniany wypadek samochodowy. Bo Mostowiak zderzyła się z... kartonowymi pudłami.

Ten epizod nagrodzony został statuetką Plejada „Top Ten” 2012 za wydarzenie roku w show-biznesie. W uzasadnieniu stwierdzono: „to o tym wszyscy mówili, to o tym wszyscy pisali i komentowali. Ten odcinek oglądało ponad 8 milionów widzów”.

Okazuje się, że instruktorzy też potrafią nawiązać do tego wydarzenia. Świadczy o konkurencja, która miała wyłonić najlepszego instruktora w Rzeszowie i okolicach. To test Hanki Mostowiak, czyli zatrzymanie pojazdu od minimalnej prędkości najazdowej 30 km/h przed kartonowymi pudłami. Ważna była odległość, jaka dzieliła auto od przeszkody. Im mniejsza, tym lepszy wynik.

– Na pomysł rozegrania takiej właśnie konkurencji wpadliśmy razem z egzaminatorem nadzorującym – śmieje się Janusz Stachowicz, dyrektor WORD-u w Rzeszowie. – Okazało się, że zawodnicy bardzo dobrze ją przyjęli. Choć niektórzy nie uniknęli zderzenia z kartonowymi pudłami. Cóż, taki urok zawodów.

Nie była to oczywiście jedyna konkurencja zawodów, które odbyły się na początku sierpnia. Uczestnicy rywalizacji mieli też za zadanie uporać się z testem teoretycznym, mającym na celu sprawdzenie ich wiedzy z zakresu przepisów o ruchu drogowym, próbą stewarda (ślalom między pachółkami na czas z talerzem przymocowanym do pokrywy komory silnika) oraz prze-



jazdem po wyznaczonej trasie zgodnie z zasadami eco-drivingu.

Po zaciętej walce najlepszym instruktorem nauki jazdy został Grzegorz Pałasz z rzeszowskiego OSK „Auto Turbo”. Drugie miejsce zajął Łukasz Szura z ABC Prawo Jazdy z siedzibą w Boruku Starym, trzecie Paweł Rusin z OSK „Avanti” z Wólki Niedźwiedzkiej.

– Z niecierpliwością czekamy na to, co jeszcze zdarzy się w serialu – żartuje Stachowicz. – Może znajdziemy materiał na kolejną konkurencję?

■ Impreza z tradycją

Konkursy mające wyłonić najlepszego instruktora – czy to regionalne, czy ogólnopolskie – organizowane są już od dłuższego czasu. Organizatorem największej tego typu imprezy jest Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Co roku instruktorzy zrzeszeni w regionalnych organizacjach stają w szranki w innym miej-

scu. W 2015 roku konkurs odbył się w Bełchatowie. Zawodnicy musieli wykazać się umiejętnościami m.in. z udzielania pierwszej pomocy. Zadanie utrudniała im osoba, która wcieliła się w sprawcę wypadku. Instruktorzy startowali także w takich konkurencjach, jak: stabilność stewarda (na biegu wstecznym), jazda na trolejach i próba sir Lancelota (wykonywana z siedzenia pasażera). Szczególnie dużą trudność sprawiało zawodnikom ostatnie zadanie, polegające na przejeździe samochodem z lancą zamontowaną po jego prawej stronie i zbieraniu kółek zawieszonych na statywach. Wszystko przez nierówną nawierzchnię, która w niektórych miejscach uniemożliwiała prawidłowe wykonanie próby. Dlatego też sędziowie postanowili anulować wyniki tej konkurencji, a w zamian zaproponowali slalom (na biegu wstecznym).

W tym roku impreza odbędzie się w Warszawie 16 i 17 września.

Jakub Ziębka

Mobilne stacje multimedialne

Czy w ostatnich latach rozwój motoryzacji uległ spowolnieniu? Od czasu wprowadzenia silników poddanych downsizingowi czy modularnych płyt podwoziowych faktycznie nie byliśmy świadkami prezentacji rewolucyjnych rozwiązań technicznych. Ciężar prac rozwojowo-badawczych został przeniesiony na rozwój szeroko rozumianej elektroniki.



Z kolei aplikacja GoPro ułatwia nagrywanie filmów czy wykonywanie zdjęć z torów wyścigowych bądź ciekawych tras. Służy do sterowania kamerą zamontowaną na lub w samochodzie za pośrednictwem systemu multimedialnego. Bezprzewodowo można nie tylko włączać i wyłączać urządzenie, ale również odczytywać informacje o stanie jego naładowania czy wybierać poszczególne tryby działania.

Krok dalej poszedł Citroen. W nowym C3 będzie dostępna kamera rejestrująca obraz w pełnym HD. Poza możliwością wykonywania filmów i zdjęć urządzenie automatycznie zapisze 30 sekund przed wypadkiem i 60 s po nim. Nieco zaskakujący jest fakt, że w innych modelach samochodów nie są jeszcze dostępne podobne rozwiązania.auta posiadające systemy rozpoznawania znaków drogowych czy ostrzegające o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu zwykle mają już na pokładzie kamerę.

Naszpikowany elektroniką samochód otwiera nowe możliwości, ułatwia życie i uprzyjemnia podróżę – pokładowe sieci WiFi zaczynają być dostępne nawet w autach kompaktowych. Jest i druga strona medalu. Kierujący jest nieustannie bombardowany informacjami i kuszony przez różne funkcje czy aplikacje do korzystania z nich. Czy możliwość wyświetlenia na centralnym ekranie wskaźników aktualnie wykorzystywanej mocy czy momentu obrotowego jest niezbędna do prowadzenia samochodu? Nie. Odciąga jednak uwagę kierującego od drogi. Nieprzypadkowo rosnącej popularności systemów multimedialnych towarzyszy zwiększająca się dostępność systemów ostrze-



W nowoczesnych samochodach standardem powoli stają się dotykowe ekrany. Nie służą już wyłącznie do wybierania stacji radiowych, plików audio czy prezentowania wskaźników nawigacji. Coraz częściej z poziomu wyświetlacza sterujemy różnymi funkcjami samochodu (np. intensywnością podświetlenia panelu wskaźników, podgrzewaniem foteli czy trybem pracy ESP). Do wirtualnej rzeczywistości powoli przenoszone są pokręta i przyciski do sterowania wentylacją, a nawet panele wskaźników. To tańsze i bardziej funkcjonalne rozwiązanie. Ekrany nie wymagają przełączników, pokręteł, kontrolki z pojedynczymi żarówkami czy mechanicznych napędów wskaźników. Pozwalają natomiast na zmianę kolorystyki, kompozycji czy sposobu prezentowanych informacji – np. wyświetlenie mapy między wskaźnikami. W niedalekiej przyszłości tego typu rozwiązania zdominują świat motoryzacji.

Kolejnym niezwykle wyraźnym trendem jest rozwój samochodowych aplikacji. Dostępne są już programy prezentujące m.in. prognozę pogody, najnowsze informacje, ceny paliw, bieżącą lokalizację, tajniki ekonomicznej lub sportowej jazdy, przeciążenia towarzyszące jeździe po zakrętach czy przyspieszaniu bądź hamowaniu, a nawet modulujące dźwięk silnika, dodające mu głębi odgłosami generowanymi przez głośniki samochodu. Co zaskakujące, nie są to programy tworzone przez niezależne firmy, tylko

producentów samochodów, którzy za punkt honoru biorą sobie stworzenie stabilnego i bezpiecznego w użytkowaniu oprogramowania.

Lista dostępnych rozwiązań stale rośnie. Wiele systemów multimedialnych zapewnia już dostęp do internetowych stacji radiowych. Wystarczy aktywować transfer danych (w sparowanym z samochodem telefonie lub włożonej do slotu w aucie karcie SIM), by cieszyć się dostępem do rozgłośni z całego globu. Na podobnej zasadzie działają wirtualne „wypożyczalnie” muzyki – plików nie pobieramy na znajdujący się w samochodzie dysk twardy, tylko w pełni legalnie odtwarzamy w czasie rzeczywistym z internetowego źródła, dysponując możliwością tworzenia playlist czy selekcjonowania utworów po gatunku, wykonawcy, wytwórni muzycznej, a nawet roku wydania.

Producenci aut starają się dopasowywać rozwiązania do oczekiwań swoich klientów. Przykładowo, oferowana przez BMW aplikacja M Lap-timer jest narzędziem do zbierania i analizowania danych z torów wyścigowych. Poza automatycznym pomiarem czasu okrążeń daje możliwość przejrzenia kątów skrętu kierownicy, sposobu operowania pedałem gazu czy przeciążeń. Wszelkie błędy – na przykład paniczne odjęcie gazu w środku zakrętu – będą widoczne czarno na białym. Analizując je, kierowca jest w stanie poprawić własne umiejętności. Wyniki można opublikować na portalach Facebook i Twitter.



gających o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu czy rozpoczynających awaryjne hamowanie w przypadku zagrożenia kolizją z poprzedzającym pojazdem.

Tylko niewielkim pocieszeniem są ograniczenia, jakie producenci większości samochodów nałożyli na aplikacje dostarczane przez zewnętrzne firmy – można z nich w pełni korzystać jedynie w trakcie postoju. Na szczęście! Funkcja Mirror Link daje możliwość wyświetlenia zawartości ekranu komórki na monitorze samochodowego systemu multimedialnego. Gdyby zabrakło blokady, strach pomyśleć, jakie konsekwencje mogłoby mieć uruchomienie na wyświetlaczu w aucie gry Pokémon Go, na której punkcie oszalało wielu fanów multimedialnych gadżetów. Pełne odcięcie kierowców od możliwości korzystania z możliwości urządzeń multimedialnych podczas jazdy wydaje się jednak skazanie na porażkę. Podjęte kilka lat temu pojedyncze próby ograniczenia dostępu do menu nawigacji znalazły się pod ogniem krytyki.

Niestety, ustawodawstwo nie nadąża za rozwojem techniki. Korzystanie z telefonu komórkowego może zakończyć się nałożeniem na kierowcę mandatu i punktów karnych. Funkcjonariusze mają natomiast związane ręce w przypadku osób, które zamiast obserwować sytuację przed maską skupiają uwagę na pokładowej elektronice. Możliwość ukarania pojawia się dopiero w sytuacji, gdy korzystanie z funkcji systemu multimedialnego powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa lub porządku ruchu. Pozostaje liczyć na rozsądek kierowców. A z tym niestety bywa różnie. Ze świata napływają doniesienia o „wyczynach” amatorów wspomnianej gry Pokémon Go – w Australii 19-latek wjechał w budynek szkoły, w USA rozradowany kierowca doprowadził do kolizji z radiowozem, a 28-latkowi przed maską samochodu „wyrósł” okazałe drzewo.

Lukasz Szewczyk

Elektryczny transport jutra

Samochody z silnikami zasilanymi prądem, szczególnie w krajach Europy Zachodniej, przestały kogokolwiek dziwić. Są ciche, dynamiczne, efektywne i przyjazne środowisku. Przy rozbudowanych sieciach stacji ładowania zasięg rzędu 160 – 200 kilometrów przestaje być problemem.

Daimler-Benz próbuje popularyzować alternatywny napęd w branży transportowej. W 2010 roku koncern przedstawił elektryczny Vito E-Cell (95 KM, 280 Nm, 900 kg ładowności i 130 km zasięgu). W 2014 roku w Portugalii rozpoczęto testy ośmiu fuso canter e-cell (150 KM, 650 Nm, 3 t ładowności, ponad 100 km zasięgu). Samochody marki należącej do Daimlera pokonywały średnio 50 km dziennie. Koszty ich eksploatacji okazały się o 64 proc. niższe od użytkowania analogicznego cantera z silnikiem Diesla.

Nie powinno więc dziwić, że Daimler próbuje rozwijać obiecujący projekt. Koncern przedstawił prototyp elektrycznej ciężarówki o DMC 25 ton (ściśle rzecz biorąc 26 t, ale unijne regulacje przewidują margines jednej tony w przypadku użycia alternatywnego napędu). Urban eTruck jest napędzany dwoma zintegrowanymi z osią silnikami indukcyjnymi, które generują łącznie 680 KM i 1000 Nm. Miejsce po zbiorniku paliwa zajęły elementy układu chłodzenia ogniw i elektryczny kompresor układu pneumatycznego. Pakiet litowo-jonowych akumulatorów osadzono w miejscu silnika i skrzyni biegów. Waży 2500 kg i magazynuje 212 kWh energii, co pozwoli na pokonanie do 200 km. Powtórne ładowanie będzie kwestią dwóch godzin. Czy samochód wyjdzie poza fazę prototypu? Prawdopodobnie poczekamy na to jeszcze kilka lat.

Popularyzacja ciężarówek z napędem elektrycznym ma rację bytu nawet w krajach produkujących energię głównie w wyniku spalania węgla. W takim przypadku spaliny są „wyprowadzane” poza centrum aglomeracji. Ładowanie akumulatorów w nocy pozwala na wykorzystanie nadprodukcji prądu. Alternatywny napęd jest cichy, a z racji rozkładu momentu obrotowego (dostępnego od zerowych obrotów i w szerokim zakresie obrotów) samochód jest łatwiejszy w prowadzeniu od dieslowskiego odpowiednika. Zauważyli to już władze niektórych państw. Z końcem 2014 roku w Niemczech weszło w życie rozporządzenie, które posiadaczom prawa jazdy kategorii B dało możliwość legalnego prowadzenia ciężarówek o DMC do 4250 kg. Warunkiem jest wzięcie udziału w pięciogodzinnym szkoleniu, prowadzonym przez instruktora kategorii B+E lub inne spełniające urzędowe wymogi osoby (np. delegowane przez producenta pojazdu). Odbycie kursu potwierdza kod 192 na rewersie prawa jazdy. Rozszerzenie uprawnień będzie ważne przynajmniej do końca 2019 roku. Zmiana w prawie ma na celu zachowanie konkurencyjności ciężarówek z napędem elektrycznym – przyrost masy, wynikający z ciężaru ogniw, przestaje być palącym problemem.

Lukasz Szewczyk



Co zrobić, żeby było bezpiecznie?

Od początku roku straże miejskie i gminne nie mogą już dokonywać rejestracji wykroczeń za pomocą fotoradarów. Co z tego wyniknęło? Pierwszy od dawna wzrost liczby wypadków, rannych i zabitych...



Marek Rupental

Większość masztów nie została usunięta. O tym, że żaden nie działa, świadczą jedynie opakowania, najczęściej z czarnej folii, które trudno nazwać ozdobnymi. Na razie maszty są tylko nieeleganckim elementem w pasie drogowym. Mało tego, w razie niekontrolowanego opuszczenia drogi przez pojazd może dojść do wypadku z ich udziałem.

Tendencja jest taka, żeby w pasie drogowym eliminować niepotrzebne przeszkody. Co więc można pomyśleć, gdy spojrzysz się na nieczynne fotoradary? Ma się wrażenie, że czekają na lepsze czasy, powrót świetności, który raczej nie nastąpi...

■ Tendencja wzrostowa

Odebranie uprawnień strażnikom budziło obawy wielu osób. Chodziło oczywiście o stan bezpieczeństwa na drogach. Podsumowując pierwsze półrocze 2016 roku, należy stwierdzić, że były one słuszne. Od 2009 roku, kiedy statystyki zaczęły się poprawiać, po raz pierwszy mamy do czynienia z tendencją odwrotną. Wszystko doskonale widać w dołączonym do tekstu zestawieniu.

Nie jestem na razie w stanie podjąć się oceny skutków dopuszczenia do kierowania motocyklami przez osoby posiadające więcej niż trzy lata prawo jazdy kategorii B. Potrzeba na to trochę więcej czasu.

■ Syndrom lewego pasa

Policja, która jest głównym podmiotem realizującym zadania z zakresu dbałości o stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dostrzega wspomniane przeze mnie wcześniej niebezpieczeństwa. Podejmuje wszelkiego rodzaju działania, których efektem będzie poprawa bezpieczeństwa. Ich wynikiem jest m.in. propozycja uregulowania niektórych przepisów, które są zbyt liberalne, a ich efektem są niebezpieczne zachowania na drodze. Pamiętam czasy, kiedy wyprzedzanie innego pojazdu do-



zwolone było tylko i wyłącznie z lewej strony. Z prawej można było wyprzedzać tylko pojazd skręcający w lewo lub tramwaj (w określonych sytuacjach). Dopuszczenie do wyprzedzania zarówno z lewej, jak i z prawej strony spowodowało na naszych drogach m.in. syndrom lewego pasa. Co to znaczy? Pojazdy poruszające się z prędkością mniejszą niż dozwolona w danym miejscu jadą lewym skrajnym pasem. To niezwykle uciążliwa sytuacja dla innych kierowców. Dlaczego? Jeśli chcemy wykonać manewr wyprzedzania (zgodnie z przepisami), zmuszani jesteśmy do zrobienia tego z prawej strony wyprzedzanego pojazdu. Na jezdniach, gdzie mamy do czynienia z więcej niż dwoma pasami, sytuacja taka może powodować poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szczególnie przy większych prędkościach.

Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym zezwalają m.in. na wyprzedzanie z prawej strony

na jezdni jednojezdniowej. Ale nie tylko. W grę wchodzi także autostrady i drogi ekspresowe dwujezdniowe. A tam obowiązują największe prędkości (odpowiednio 140 km/h i 120 km/h). Manewr ten, choć dozwolony, jest bardzo niebezpieczny. Propozycja policji dotyczy wprowadzenia zakazu wyprzedzania z prawej strony na autostradach i ekspresówkach.

■ Niebezpieczne manewry kierowców ciężarówek

Skoro już jesteśmy przy drogach szybkiego ruchu, to wspomnijmy, że zmorą kierowców samochodów osobowych i mniejszych ciężarówek (do 3,5 tony DMC) są prowadzący samochody ciężarowe. W pojazdach o dużym tonażu (powyżej 3,5 tony) i autobusach istnieje obowiązek posiadania ogranicznika prędkości. Sprawia to, że nie pojadą szybciej niż 100 km/h (autobusy) lub 90 km/h (samochody ciężarowe i cią-

gniki samochodowe). Na autostradach dozwolona prędkość, z którą może poruszać się ciężarówka, spada do 80 km/h.

Ci, którzy poruszają się po autostradach, wiedzą, że ciężarówka jeździ z prędkością maksymalną, na jaką pozwala im ogranicznik (zgodnie z warunkami technicznymi, nie powinno to być więcej niż 93 km/h). I tyle jadą. Wyprzedzanie ciężarówki przez inną blokuje pas ruchu na znacznych odległościach. Nie brakuje też sytuacji, kiedy kierowca ciężarówki znużony jazdą podejmuje wyprzedzanie, zajeżdżając drogę osobówce. Ta, zgodnie z przepisami, może poruszać się z prędkością większą o 60 km/h.

Droga zatrzymania samochodu osobowego, poruszającego się z prędkością 140 km/h, wynosi około 150 m. Często dochodzi w związku z tym do zdarzeń drogowych lub chociażby sytuacji sprawiających, że włos się jeży na głowie. Dlatego policja proponuje, żeby zakazać wyprzedzania na autostradach samochodom ciężarowym, jeśli manewr ten wymagałby przekroczenia maksymalnej dozwolonej prędkości (czyli 80 km/h).

■ Korytarz ratunkowy

Ułańskiej fantazji nie brakuje również kierowcom samochodów osobowych poruszających się po autostradach. Chodzi mi o sytuację, w której dochodzi do zatrzymania ruchu, np. z powodu wypadku. Kierowcy poszukują wówczas ostatniego mijanego zjazdu. Zawracają i jadą pod prąd. Bez zastanowienia, że z naprzeciwka mogą nadjechać pojazdy służb ratowniczych. Ważne jest przecież to, żeby nie stać w korku.

Już sam fakt zatrzymania ruchu na drodze powoduje niemożność dotarcia na miejsce służb ratowniczych. Pojazdy ustawiają się na wszystkich pasach, w tzw. wachlarz, umożliwiając kierowcom obserwację drogi i powodując jej cał-



	Styczeń – czerwiec 2015	Styczeń – czerwiec 2016	Różnica między 2016 a 2015 r.
Wypadki	14.912	15.137	225
Ranni	18.040	18.386	346
Zabici	1.259	1.291	32

kowitą nieprzejezdność. Stąd też propozycja przepisu nakazującego, żeby w takiej sytuacji kierowcy jadący prawym pasem mieli obowiązek zbliżyć się do jego prawej krawędzi. Z kolei ci, którzy poruszają się lewym pasem, powinni zbliżyć się do jego lewej krawędzi. Na środku utworzy się wówczas korytarz dla pojazdów służb ratowniczych.

W ratowaniu życia liczy się każda sekunda, dlatego utworzenie korytarza ratunkowego może ocalić niejednego człowieka.

■ Maksimum bezpieczeństwa dla pieszych

W czerwcowym numerze „Szkoły Jazdy” pisałem o pieszych i zawirowaniach prawnych związanych z uzyskaniem przez nich pierwszeństwa. Przypominam, że ostatecznie pomysł nie wszedł w życie. Policja chce jednak zapewnić im maksimum bezpieczeństwa. Dlatego wnosi o obowiązkowe zwalnianie przed przejściami dla pieszych i przejazdami dla rowerów. Obowiązek taki wynika już co prawda z rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Zapisano w nim, że ustawodawca nałożył na kierującego pojazdem zbliżającym się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 (przejście dla pieszych), D-6a (przejazd dla rowerzystów) albo D-6b (przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów) zmniejszenie prędkości, żeby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach (lub na nie wchodzących czy wjeżdżających). Proponowana zmiana ma mieć charakter kosmetyczny, wpisujący się

w obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przed przejściem dla pieszych.

■ Bądźmy odpowiedzialni!

Kolejną propozycją jest usankcjonowanie prawne nadsyłanych nagrań, na których zostały zarejestrowane wykroczenia drogowe. Obecne przepisy nie regulują tej kwestii na tyle precyzyjnie, żeby można było wyciągnąć konsekwencje wobec sprawcy wykroczenia, a wszczynane procedury są czasochłonne.

Warto jeszcze wspomnieć o wydłużeniu czasu na ukaranie sprawcy mandatem z obecnych czternastu dni do trzydziestu. Przepis ten pozwoli odciążyć częściowo sądy, ale także będzie przyjazny dla sprawców wykroczeń. Obecnie, jeżeli mandat nie zostanie nałożony w ciągu czternastu dni, uprawniony organ zobowiązany jest skierować wniosek o ukaranie sprawcy do sądu. Często wiąże się to z obowiązkiem stawienia się w sądzie, o ile sprawa nie jest rozpatrywana w trybie nakazowym.

Na etapie konsultacji międzyresortowych jest obecnie projekt nowego taryfikatora mandatu, w którym dopisano kilka wykroczeń. Przewiduje on także podniesienie niektórych kar za wykroczenia skutkujące zdarzeniami drogowymi.

Czy te zmiany sprawią, że liczba zdarzeń drogowych i ofiar wypadków będzie znowu malała? Sądzę, że tak. Jednak stoję na stanowisku, że najważniejszym czynnikiem jest ludzka świadomość zagrożeń w ruchu drogowym i odpowiedzialne zachowanie. ■



Rysownik po samochodowym odwyku

– Wstyd się przyznać, ale jakiegoś nadzwyczajnego talentu do prowadzenia samochodu nie mam. Jestem rozkojarzony, więc co chwilę wjeżdżałem nie tam, gdzie trzeba. Ale problem zaczął się robić, gdy doszło do kilku poważnych wypadków. Więc któregoś pięknego dnia moja żona, córka i mama powiedziały jednogłośnie: dość tego dobrego, musisz oddać prawo jazdy – wspomina znany rysownik Andrzej Mleczo.

Jakub Ziębka: Muszę się do czegoś przyznać. Jakiś czas temu przyszło mi do głowy, że mógłbym porozmawiać o samochodach ze znanym rysownikiem. Od razu pomyślałem o Andrzeju Mleczo. Gdy tylko przeczytałem, że dwadzieścia lat temu na prośbę rodziny oddał pan prawo jazdy i od tamtej pory nie prowadzi samochodu, utwierdziłem się w przekonaniu, że to dobry wybór.

Andrzej Mleczo: A ja myślałem, że to pana zrazi.

Wręcz przeciwnie. Jeszcze nikt z moich rozmówców nie zrezygnował z kierowania samochodem. Jak się pan z tym czuje?

– Przez pierwszych kilka miesięcy było źle. Czułem się tak, jakbym stracił coś bardzo ważnego. Ale po pewnym czasie odetchnąłem z ulgą. Nagle okazało się, że mogę się napić, kiedy chcę. Nie martwię się też, czy ktoś ukradnie lub zarysuje mi auto. A mieszkam w samym centrum Krakowa, więc z natury rzeczy nie posiadam garażu.

Od tamtej pory mam też więcej czasu na spacer. Bo kiedyś, chcąc udać się do kiosku oddalonego o kilkaset metrów, wybierałem się tam autem. Sam nie wiem, dlaczego wcześniej postępowałem zgodnie z zasadą „bez samochodu ani rusz”.

Nie przesiadł się pan na rower?

– Nie. Mieszkam po jednej stronie krakowskiego rynku, po drugiej znajduje się moja galeria. W związku z tym traktuję ten rynek jak chłop klepisko, po którym trzeba się czasem przejść, żeby zobaczyć, co się dzieje.

Wracając do oddania przez pana prawa jazdy...

– Zacznę od tego, że prawo jazdy uzyskałem bardzo wcześnie. Miałem wtedy piętnaście lat, były to czasy licealne. Komuna znęcała się nad ludźmi w ten sposób, że dawała im w szkole darmowe jedzenie oraz organizowała kursy na prawo jazdy.

Ale na swój pierwszy samochód musiałem trochę poczekać. Z tego, co pamiętam, był to koniec lat 70. Kupiłem sobie ładę 2107. Z lotniczymi siedzeniami! Jak przejeżdżałem przez wieś, dzieci się zbiegały, żeby ten cud techniki obejrzeć. Później kupiłem jeszcze kilka ład, w tym samarę, potem miałem już ople.

Pewnie takie łady trudno było dostać.

– O ile pamiętam, można je było kupić tylko nowe i tylko w Peweksie. Kosztowały chyba 4 tys. dolarów, a przeciętna pensja w Polsce wynosiła zaledwie 20 dolarów. Mogłem sobie na takie auto pozwolić, bo zachodnie pisma, głównie niemieckie, zamawiały moje rysunki. Za taki jeden przedruk dostawałem 40 – 60 dolarów.

W sumie skasowałem aż dwie łady. Mój przyjaciel Andrzej Sikorowski mówił zawsze, że jeżeli po Krakowie jechał najbardziej podrapany, poobijany i zmasakrowany samochód, na pewno za jego kierownicą znajdował się Andrzej Mleczo.

To nie brzmii jak laurka na cześć legendarnego kierowcy.

– Wstyd się przyznać, ale jakiegoś nadzwyczajnego talentu do prowadzenia samochodu nie mam. Jestem rozkojarzony, więc co chwilę wjeżdżałem nie tam, gdzie trzeba. Ale problem zaczął się robić, gdy doszło do kilku poważnych wypadków. Przeciąłem np. na pół furmankę, która niespodziewanie wyjechała mi z boku. Innym razem za szybko wymijałem we mgle i siedłem na czołówkę z innym autem.

Właściwie w większości przypadków nie byłem winny. Jednak wiem, że gdybym uważał, to by tych wypadków po prostu nie było. Kiedyś w Krakowie potrafiłem jakiegoś pijanego człowieka. Niby pijak, niby nagle mi wybiegł, ale jakbym jechał wolniej i był bardziej skoncentrowany na jeździe, a nie na wymyślaniu kolejnego rysunku, nic złego by się nie stało. Takich poważnych zdarzeń miałem pięć, a mniej poważnych... też kilka.

Rzeczywiście, sporo na koncie.

– No właśnie. Więc któregoś pięknego dnia moja żona, córka i mama powiedziały jednogłośnie: „dość tego dobrego, musisz oddać prawo jazdy”. Jedno trzeba im oddać. Żona i córka obiecały, że będą mnie wozić.

Najważniejsze, że zapewniły jakiś komfort.

– Poza tym okazało się, że istnieją jeszcze taksówki. Jak trzeba było pojechać gdzieś dalej, korzystałem z usług pana Władka, który zamieniał się mojego kierowcę.

Ale jak się ma pecha, to nawet w drewnianym kościele cegła na teb spadnie. Wyruszyłem w dłuższą podróż na obchody stulecia mojego liceum. Prowadził pan Wladek. Nie dalej jak 50 km od Krakowa mieliśmy wypadek. Skończyło się dachowaniem. Samochód skasowany, a ja spędziłem trochę czasu w szpitalu z urazem kręgosłupa.

Nie kusi pana, żeby się raz jeszcze za kierownicą?

– Niedawno moja teściowa, która świetnie prowadzi, czym mnie zawstydza, namawiała mnie, żebym przejechał się jej autem. Ale doszedłem do wniosku, że wyszedłem z pracy i nie ma to sensu. Przypomina mi się jeszcze sytuacja, kiedy to w Warszawie, wracając z imprezy z moją żoną, jechałem pod prąd. Byłem niepijący, więc wybór kierowcy przyszedł naturalnie. Problem w tym, że to żona zauważyła mój błąd, nie ja.

Jak pan widzi, słusznie mi to prawo jazdy odebrano...

Wychodzi więc na to, że nie każdy powinien być kierowcą...

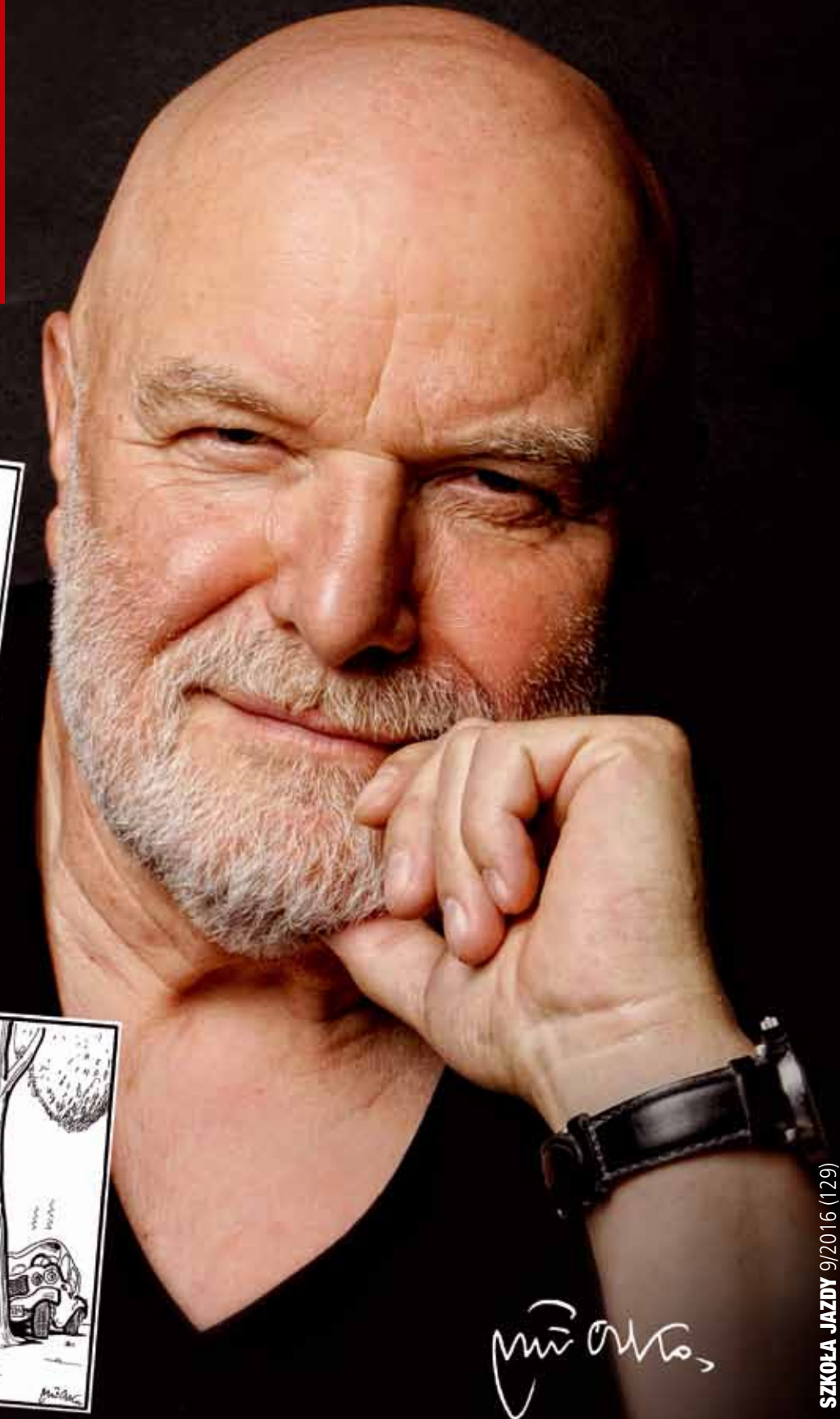
– Pocięszam się tym, że w moim przypadku jest to związane z niesłuchaniem intensywnym życiem intelektualnym. Jestem tak zaaferowany swoimi niezwykle głębokimi przemyśleniami, że brakuje mi uwagi na drodze.

No i proszę, przekonujące wyjaśnienie się znalazło! ■

ANDRZEJ MLECZKO

ukończył Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej. W 1971 roku zadebiutował na łamach tygodnika „Student”. Od tego czasu zajmuje się przede wszystkim rysunkiem satyrycznym, ale także plakatem, scenografią, grafiką oraz rysunkiem reklamowym. Jest autorem ponad 20 tys. rysunków i ilustracji opublikowanych w kilkudziesięciu pismach i magazynach.

Dotychczas zbiory jego prac ukazały się w 55 książkach i albumach. Twórczość artysty była prezentowana na 135 wystawach indywidualnych w kraju i 30 za granicą. W 1982 roku utworzył swoją Galerię Autorską w Krakowie przy ulicy św. Jana. Galeria miała być tylko krótkotrwałym eksperymentem, ale w związku z dużym zainteresowaniem funkcjonuje do dzisiaj. Mało tego, w 2000 roku powstała filia w Warszawie przy ulicy Marszałkowskiej.



Uczenie się to proces

Nauczenie się czegoś nowego to droga od punktu A do punktu B. A – nie wiem nic, nie potrafię, a B – umiem to robić doskonale. Nie wiem, czy wiecie, skąd wywodzi się nazwa pedagogika. Otóż paidagogos z greckiego to prowadzący chłopca. Mamy zatem drogę uczącego się i prowadzącego go przewodnika.



kontrolują proces. Wiemy już, o co chodzi, jak coś trzeba wykonać, lecz robimy to z dużym namysłem, zastanawiając się nad każdym kolejnym krokiem, popełniając jeszcze błędy, zapominając o czymś. Tutaj każdy element wymaga pełnej koncentracji. Na przykład prowadząc samochód pomagamy sobie na głos nazywając kolejne czynności.

Doskonale widać to na przykładzie małego dziecka, które dopiero co nauczyło się pisać własne imię i z językiem na brodzie, w pełnym skupieniu, kreśli koślawe litery składające się na wyraz, określający, kim jest.

O ile w poprzedniej ćwiartce ŚN mieliśmy silną motywację do uczenia się, to teraz, na etapie świadomej kompetencji (ŚK), łatwo możemy się zniechęcić i zaniechać działań. Tu bardzo przydaje się wsparcie i zachęta dobrego nauczyciela. Wiele osób w tym momencie rezygnuje, np. przestaje się uczyć języka obcego czy nie podchodzi do egzaminu końcowego, bo wciąż uznaje, że nie jest jeszcze w pełni gotowe.

■ Wycucie instruktora

W procesie uczenia się dorosłych szkoleniowców ma do czynienia z uczącym się tylko podczas dwóch etapów, ŚN i ŚK. Wtedy, gdy zmotywowany dorosły chce osiągnąć nową umiejętność i nic jeszcze nie umie. I wtedy, gdy poznawane umiejętności wykonuje w sposób niezdarny, a jego motywacja może spaść.

Ostatni element – faza nieświadomej kompetencji, to moment, gdy np. jadąc autem wszelkie ruchy wykonujemy płynnie, zmiana pasa ruchu, czy biegu nie angażuje 100 proc. naszej świadomości. Robimy to automatycznie. Etap ten następuje długo po zakończeniu przez kursanta zajęć nauki jazdy. Aby doszło do automatyzacji czynności, potrzebny jest czas.

Żeby nauczyć się jakiegokolwiek umiejętności, potrzebny jest czas. Znajomość procesów zachodzących podczas uczenia się – spadek motywacji, nieodłączność popełniania błędów – pozwala z większą świadomością oraz mniejszą frustracją przejść całą drogę. Dobry instruktor potrafi przeprowadzić kursanta przez kolejne etapy i z sukcesem opanować nową umiejętność.

Czy to wystarczy, żeby z sukcesem pokonać drogę, czyli nauczyć się czegoś nowego? Nie zawsze jest to takie proste. I jaką rolę w tej podróży odgrywa instruktor/wykładowca?

■ Cztery fazy kompetencji

Znajomość prawideł rządzących procesem uczenia się, wpływu nastawienia i motywacji, wsparcia i wskazówek sprawiających, że uczenie się będzie efektywniejsze, jest gwarancją powodzenia. Pedagogika jest bardzo obszerną dziedziną, więc wybrałam jedną interesującą koncepcję. Jest to model psychologiczny opisany jako cztery etapy poznawania nowych umiejętności, stworzony przez Noela Burcha¹, obecnie częściej nazywany modelem czterech faz kompetencji. Jeśli uczenie się pojmujemy jako proces, drogę od punktu A do punktu B, mamy do pokonania na tej drodze pewne etapy.

■ Frustracja jako etap uczenia się

Etap² NN, czyli nieświadomej niekompetencji, jest błądliwym stanem, gdy nie wiem, czego nie potrafię. Nie wiemy, że czegoś nie umiemy i nie potrafimy

rozpoznać swoich braków. Gdy nasza niewiedza zostanie nam uświadomiona, mamy dwa wyjścia. Albo uznamy, że warto nauczyć się nowej rzeczy, albo że nie jest to ważne, użyteczne dla nas. W tym miejscu jednostka sama musi zdecydować, czego chce. I tu przechodzimy do kolejnego etapu.

ŚN, czyli świadoma niekompetencja, jest to moment, w którym wiem, czego nie potrafię i chcę się nauczyć. Nie wiem, jak coś zrobić, ale chcę wiedzieć. Nowa wiedza, nowe umiejętności mają wartość dla uczącego się. Widzi on sens i cel w wysiłku, który go czeka. Nieodłącznym elementem tego etapu poznawania nowych umiejętności jest popełnianie błędów. To jest ważna rzecz. Ucząc się, musimy popełniać błędy. Jest to nieprzyjemny etap dla uczącego się dorosłego, który bardzo często ma nierealistyczne podejście – chce nowe rzeczy robić od razu doskonale. Pewna doza frustracji jest nieodłącznym elementem tego etapu uczenia się.

■ Nauczyciel powinien zachęcać

Kolejna faza to ŚK – świadoma kompetencja. Wiem, w jaki sposób coś robię, świadomie

¹ Więcej na: http://www.governica.com/Cztery_fazy_kompetencji (9.12.2014)

² Plewka Cz., Taraszkiewicz M. Uczymy się uczyć, Szczecin 2010, s. 95 – 98

NOWOŚĆ

PAŃSTWOWE **TESTY** **EGZAMINACYJNE** NA PRAWO JAZDY

Dokładamy wszelkich starań, aby Partnerzy firmy E-kierowca mieli zapewnione wszystko, co może być potrzebne do prowadzenia szkoleń na wszystkich poziomach uprawnień. Teraz oferujemy także testy dla ubiegających się o pozwolenia na kierowanie tramwajem.



KATEGORIA
PT

PAŃSTWOWE TESTY
EGZAMINACYJNE
NA PRAWO JAZDY

■ Testy na tramwaj

■ Pełna baza pytań
na egzamin
państwowy.

e-kierowca



Modny gadżet

Smart fortwo cabrio nie należy do praktycznych, wybitnie oszczędnych czy tanich samochodów. To jednak świetny gadżet, który stanowi idealne dopełnienie smartfona, komputera spod znaku nadgryzionego jabłka czy miejsca parkingowego pod nowoczesnym mieszkaniem w modnej dzielnicy.

Smart pojawił się na rynku w 1998 roku. Zaszokował świat motoryzacji компактowymi rozmiarami. Zaledwie 2,5 metra długości oznaczało, że smarta można było ustawić w poprzek miejsca parkingowego! Innowacją była też klatka bezpieczeństwa Tridion z ultra-wytrzymałej stali. Smart nie miał klasycznych stref zgniotu. Kluczowe elementy jego nadwozia nie odkształcały się, a impet uderzenia był wytracany w trakcie deformacji karoserii większego pojazdu. W 2007 roku pojawiła się druga generacja smarta fortwo. Udoskonalona względem poprzednika, jednak daleka od ideału – drażniła m.in. twardym zawieszeniem i powolną, zautomatyzowaną skrzynią biegów. Produkcja najlepszego smarta w historii rozpoczęła się w 2014 roku. Auto jest owocem kooperacji Daimlera (właściciel marki Smart) oraz Renault. Pięciodrzwiowy smart forfour to bliźniak nowego twingo. W ofercie jest też skrócony, dwuosobowy smart fortwo, dostępny również w wersji cabrio.

Postanowiliśmy przetestować najmniejszy kabriolet na rynku. Składanie brezentowego zadachowania trwa 12 sekund i może być przeprowadzone przy dowolnej prędkości. By doświadczyć bliższego kontaktu z naturą, można zdemontować boczne pałaki dachu i umieścić je w specjalnym schowku w pokrywie bagażnika, który mieści 260 litrów – tyle co kufry aut większych o rozmiar. Choć gabaryty nadwozia sugerują coś innego, Smart jest w stanie zaoferować przyzwoite warunki podróży dwóm dorosłym



osobom. Kabinę nieźle wykończono i wyciszono, przestrzeni, wgłębień na napoje czy skrytek na drobne przedmioty nie brakuje, a ból w kręgosłupie nie pojawia się nawet po jednorazowym pokonaniu przeszło 500 km, co sprawdziliśmy empirycznie. Najbardziej irytowało niezbyt harmonijne wybieranie nierówności, głównie poprzecznych, co jednak było w dużej mierze zasługą opcjonalnych 16-calowych alufelg.

Wersja z 90-konnym trzycylindrowym turboładowanym silnikiem 0,9 l i dwusprzęgłową skrzynią Twinamic przyspiesza do 100 km/h w 11,3 s i rozpędza się do 155 km/h. Mogłoby być więcej, gdyby nie elektroniczny ogranicznik. Jego wprowadzenie nie było jedynie ka-

prysem inżynierów. Lekki samochód (920 kg) z krótkim rozstawem osi (1873 mm) łatwo zmienia kierunek jazdy – wystarczająco większe nierówności czy podmuchy wiatru. Do skupienia podczas jazdy z wyższą prędkością zmusza też bezpośredni układ kierowniczy, który nie pozwala sobie nawet na odrobinę ospałości blisko centralnego położenia. Zwinnosć potęgują też koła rozstawione w narożnikach karoserii, która jest o 10 cm szersza niż u poprzednika. Smart zaczął wyglądać znacznie masywniej, a na zakrętach potrafi zapewnić niemal gokartowe wrażenia z jazdy.

Wystarczy kilkanaście minut, by wyczuć charakterystykę samochodu i zacząć na nowo czer-



Warto przeczytać

Śladami Marco Polo

W 2015 roku konwój ośmiu samochodów wyruszył do Pekinu śladami sławnego weneckiego kupca i podróżnika Marco Polo. Po 28 dniach uczestnicy wyprawy dojechali do stolicy Państwa Środka. Zamoczyli koła swych pojazdów w Pacyfiku i po siedmiu tygodniach przygody wrócili do domów. Owocem tej podróży jest książka Przemysława Osuchowskiego „Wenecja – Pekin. Być jak Marco Polo”.

pać radość z prowadzenia. Czujemy, że jedziemy, a auto faktycznie wykonuje nasze polecenia. Większym i cięższym modelom brakuje tej przyjemnej bezpośredniości. Smart trzeciej generacji zachował przy tym wszystkie walory pierwowzoru. Przy karoserii o długości 2,69 m można planować wciśnięcie się w większość luk parkingowych. Najpierw trzeba jednak wyczuć reakcje samochodu. Rekordowo mała średnica zawracania (6,95 m!) sprawia, że odruchowo wykonywana praca rąk na kierownicy kończy się nabyt głębokimi kątami skrętów.

Producent nie próbował oszczędzać na wyposażeniu z zakresu bezpieczeństwa. Obejmuje ono asystenta ruszania pod wzniesienia, bazującą na ESP funkcję kompensowania wpływu wiatru bocznego powyżej 80 km/h poprzez selektywne hamowanie wybranych kół czy opcjonalne systemy ostrzegające o możliwości kolizji z poprzedzającym pojazdem oraz niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu. Test zderzeniowy EuroNCAP Fortwo w zamkniętej wersji nadwoziowej (Cabrio nie badano) ukończył z wynikiem 4/5 gwiazdek, tracąc punkty głównie za niedociągnięcia w kwestii ochrony bocznej (producent zadeklarował poprawki od rocznika modelowego 2015).

Dlaczego smarta rzadko widzimy na polskich drogach? Powodem nie są wyłącznie konserwatywne motoryzacyjne zapatrywania Polaków. Gdyby tak było, nie spotykalibyśmy na ulicach smartów pierwszej i drugiej generacji. Kluczowym czynnikiem jest ograniczona zamożność społeczeństwa. Cennik wersji cabrio otwiera kwota 55,5 tys. zł. Smart aż prosi się o 90-konny silnik, atrakcyjne felgi, wyrazisty lakier i wzbogacone wyposażenie. Niestety, kończy się to, jak w przypadku testowanego egzemplarza, fakturą na kwotę bliską 90 tys. zł! Powstaje swoisty paradoks. Smart jest na tyle ciekawym samochodem, że część osób po bliższym poznaniu wzięłoby pod uwagę możliwość zakupu. Gdyby nie ta cena...

Łukasz Szewczyk

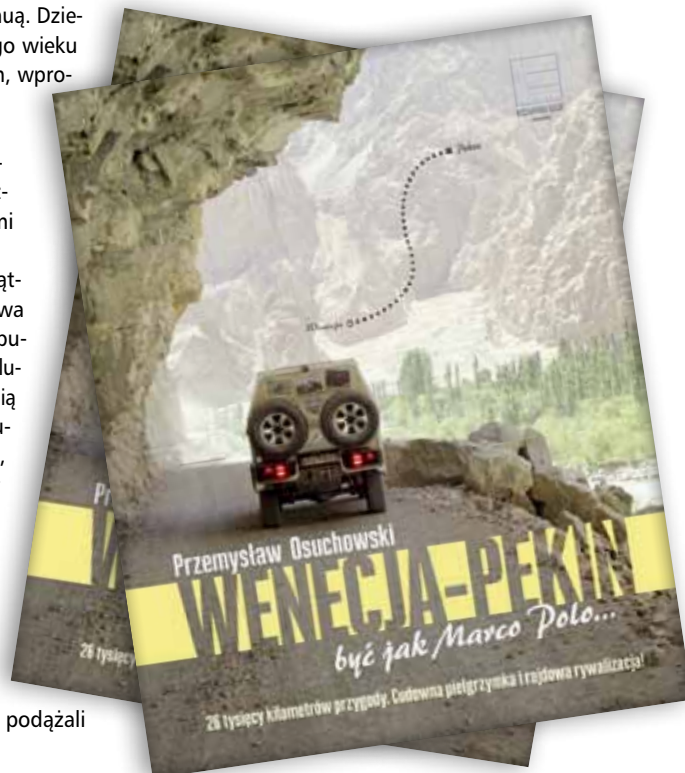
Marco Polo uważany jest za najwybitniejszego podróżnika średniowiecza. Wraz ze stryjem wyruszył w 1271 roku drogą lądową do Chin, przemierzając Jedwabny Szlak. Była to droga handlowa łącząca Państwo Środka z Europą i Bliskim Wschodem. Szlak miał długość ok. 12 tys. km i był wykorzystywany od III wieku p.n.e. do XVII wieku n.e.

Wenecki podróżnik spędził w Chinach prawie dwadzieścia lat. Historie z jego podróży spisał książkę znanej jako „Opisanie świata” Rustycjan z Pizy w czasie, gdy Marco Polo przebywał w niewoli w Genui po przegranej bitwie morskiej pomiędzy Wenecją i Genuą. Dzieło w ciągu następnego wieku uległo wielu zmianom, wprowadzanym przez kolejnych kopistów. Dzisiaj trudno nawet stwierdzić, co jest autentycznymi wspomnieniami podróżnika...

Nie ulega jednak wątpliwości, że wyprawa Marco Polo wciąż pobudza wyobraźnię wielu ludzi. Zafascynował się nią także Przemysław Osuchowski, reportażysta, podróżnik i pierwszy laureat polskiego Pulitzera. W 2015 roku postanowił on zorganizować pierwszą edycję Rajdu Wenecja – Pekin, w którym pasjonaci niepospolitych podróży podążali śladami Marco Polo.

Trasa, którą musieli pokonać współcześni podróżnicy, trochę różniła się od tej, którą podążał Weneccjanin. Konwój ośmiu samochodów wyruszył bowiem do Pekinu nie z Wenecji we Włoszech, tylko z polskiej, położonej w okolicach Żnina. Nie zmienia to jednak faktu, że uczestnicy podróży przeżyli niesamowitą przygodę. Mieli m.in. okazję zobaczyć Wielki Mur Chiński, Żółtą Rzekę, pustynię Takla Makan, niebotyczny Pamir, Tienszan, Karakorum, stepy Azji Środkowej oraz Syberię. Naprawdę warto relację z ich podróży przeczytać!

red



Towar deficytowy

Młodzi, a nawet starsi, namiętnie ostatnio poszukują pokemonów, z kolei właściciele ośrodków szkolenia kierowców próbują znaleźć instruktorów nauki jazdy. Zainteresowanie kursami jest bardzo duże, ale... szkoleniowców jest na rynku jak na lekarstwo...



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Przyczyn braku fachowców na rynku szkoleniowym jest kilka. Pierwsza to zmiana przepisów w 2013 roku, która dla wielu szkół okazała się katastrofalna w skutkach. Strach kursantów przed rozpoczęciem szkolenia był tak wielki, że wiele ośrodków tego nie przetrwało i zniknęło z rynku. Znam instruktorów, którym telefon milczał przez dwa, a czasami nawet cztery miesiące! Ludzie po prostu zamknęli szkoły i się przebranżowili.

■ Długie trzy lata

Rynek nie lubi próżni. Kiedy więc zamykali swoje szkoły jazdy lub ograniczali działalność, na ich miejsce wchodzili inni przedsiębiorcy. Przecież najlepszym momentem na rozwój jest kryzys!

Zmiana przepisów w 2013 roku wprowadziła kolejną istotną poprawkę. Żeby otworzyć ośrodek szkolenia kierowców, trzeba mieć co najmniej trzyletnią praktykę instruktorską. A młodzi stażem szkoleniowcy pobrali już dotacje unijne. I nagle okazało się, że nie spełniają wymogów ustawy... Właściciele OSK, które prowadziły kursy dla instruktorów, wyczuli, że brak trzyletniej udokumentowanej praktyki uniemożliwi ich kursantom otwarcie swoich ośrodków. Proponowali więc płatne lub bezpłatne staże dla osób, które zdadzą egzamin państwowy na instruktora nauki jazdy. Takie praktyki na krótką metę sprawiły, że szkoleniowców na rynku było coraz więcej. Ale ile osób wytrzyma stawkę za godzinę na poziomie 5 – 7 zł? Perspektywa pracy za takie pieniądze przez trzy lata bardzo szybko zniechęcała zainteresowanych. Osoby mające uprawnienia podejmowały inne, lepiej płatne i mniej odpowiedzialne zajęcia. Bo chyba nikt nie powie mi, że za takie pieniądze można przeżyć, a co dopiero odłożyć jakąś kwotę na otwarcie własnego ośrodka...



■ Ciężka praca, słaba płaca

Sytuację miały uratować kursy na instruktorów, finansowane ze środków urzędów pracy. Nie oszukujemy się jednak, 99 proc. osób uczestniczących w tych zajęciach nie było zainteresowanych podjęciem pracy w zawodzie instruktora. Odbywali kurs, bo urząd za niego płacił. Ba, nawet za uczestnictwo! Szkolenia dla instruktorów ratowały jedynie szkoły jazdy żyjące z unijnych lub państwowych pieniędzy.

Biznes nauki jazdy jest bardzo niepewny. To też ma wpływ na stabilność zatrudnienia. Większość szkół to jednoosobowe firmy. Ale na rynku mamy coraz więcej ośrodków, które posiadają kilka lub kilkanaście samochodów, więc potrzebują kilku lub kilkunastu, a w skrajnych przypadkach kilkudziesięciu instruktorów.

W szkołach jazdy pracuje się przez cały tydzień od rana do wieczora. Tak więc potrzeba przynajmniej dwóch lub czterech instruktorów na jedno auto. Oczywiście można przyjąć, że jeden szkoleniowiec pracuje po 14 – 16 godzin dziennie plus całe weekendy... Ale przy takim systemie pracy jakość szkolenia spada, poważnie zagrożone jest zdrowie instruktora. W tym roku wypadki, w których biorą udział pojazdy szkoleniowe, zdarzają się często. Część z nich jest za-

pewne spowodowana przemęczeniem instruktorów. Sam znam szkoleniowca, który ma 72 lata i w listopadzie 2015 roku wyjeździł 392 godziny przy stawce 8,5 złotego za godzinę. Pracuje tak dużo, ponieważ zmarła mu żona. Żeby nie zwariować, jeździ tyle, ilu kursantów jest w stanie umówić mu szef. Pracuje na dwa etaty.

■ Kolejny odpływ?

Teraz czekamy na zapowiadane zmiany w przepisach. Do spodziewany boomu na pewno dojdzie. Dlatego większość właścicieli szkół jazdy poszukuje instruktorów, żeby do końca roku obsłużyć jak największą liczbę kursantów i jak najwięcej zarobić.

Warto także dodać, że prezydent podpisał ustawę o stawce minimalnej za godzinę. A to będzie miało negatywny wpływ na zatrudnienie, zmniejszy liczbę instruktorów na rynku. Ludzie będą pracowali na czarno albo znajdą pracę w innej branży.

Instruktor nauki jazdy jest obecnie na rynku pracy towarem deficytowym. Dobry szkoleniowiec to prawdziwy skarb. A takich trudno znaleźć. Jedyną receptą na zatrudnianie bardzo dobrych fachowców jest uczciwe wynagradzanie za ich ciężką i odpowiedzialną pracę. A to z kolei wiąże się z dobrze skalkulowaną ceną za kurs. ■



Samochody na celowniku hakerów

Hakerzy obrali nowy cel. Są to auta osobowe. Analitycy rynku, IHS Automotive, oszacowali, że 20 proc. samochodów sprzedanych na świecie w 2015 roku (ok. 23 mln) miało jakąś możliwość podłączenia zewnętrznych urządzeń. To właśnie z ich pomocą można nawet wyłączyć hamulce pojazdu!

Liczba samochodów potencjalnie narażonych na takie ataki do 2020 roku może wzrosnąć nawet do 150 milionów – alarmuje przedstawiciel firmy Check Point Software Technologies.

■ Zmieniające się realia

Wkrótce sposób, w jaki pojazd jest zabezpieczony przed cyberatakami, będzie dla klienta cechą tak samo ważną, jak wewnętrzny system rozrywki czy nawigacja – podkreślają analitycy Check Point. Potwierdzają to dane Inchcape Motor Polska o wzroście popytu na samochody segmentu Premium.

– Popyt na samochody Premium, wyposażone w zaawansowane rozwiązania technologiczne, cały czas rośnie. Zarówno wśród klientów indywidualnych, jak i firm – podkreśla Marcin Słomkowski, prezes Inchcape Motor Polska. – Producenci dokładają starań, aby zabezpieczyć te systemy, lecz bardzo wiele zależy od indywidualnych użytkowników.

■ Nowe zagrożenie

Konsekwencje potencjalnych ataków mogą być poważne. Szczególnie w czasie, gdy coraz głośniejszemu mówi się o pojazdach sterowanych komputerem bez kierowcy. Potencjalne wla-

manie do samochodu zostało zaprezentowane wcześniej w 2015 roku przez drużynę specjalistów bezpieczeństwa, którzy włamali się do samochodowego systemu rozrywki i jego panelu kontrolnego. W wyniku ataku uzyskali kontrolę nad modułami hamulców i napędu, powodując, że pojazd tracił moc na autostradzie. Ten precedens zwrócił uwagę na zagrożenia cyberbezpieczeństwa podłączonych samochodów i zmusił producenta do wezwania 1,4 mln właścicieli do serwisu.

■ Śledzenie tras, fałszowanie informacji

– Istnieje wyraźna potrzeba zabezpieczenia samochodów przed takimi próbami przejęcia kontroli nad systemami, jak ABS czy system utrzymania pasa – podkreśla Marcin Słomkowski.

Zdalne przejęcie kontroli nad samochodem to jednak tylko jeden z problemów. Podczas gdy mała część hakerów skupia się na złośliwych atakach podobnych do opisanych wyżej, większość cyberprzestępców woli pozostać w ukryciu i czerpać z ataków korzyści majątkowe.

Jak? Samochodowe komputery pokładowe i nawigacje satelitarne mogą dostarczyć bardziej szczegółowych informacji, przydatnych

do ataków socjotechnicznych. Hakerzy są w stanie prześledzić często pokonywane trasy, ingerować w systemy zarządzania flotą oraz fałszować informacje przekazywane drogą elektroniczną do ubezpieczycieli.

■ Producenci się zabezpieczają. A właściciele aut?

Żeby zapobiec temu zjawisku, koncerny samochodowe wprowadzają system zamkniętej platformy Extended Vehicle (ExVe). Ma on zapewnić kontrolę zarówno nad dostępem do danych, jak i funkcjonalnością systemu. Producenci samochodów będą zatem sami decydowali kto, na jakich warunkach i w jakim zakresie będzie mógł skorzystać z danych diagnostycznych. Informacje z pojazdu mają trafiać bezpośrednio do serwera, na którym będą gromadzone i przetwarzane. Tak zwane strony trzecie, w tym warsztaty niezależne, mają uzyskać dostęp do danych pojazdu na serwerze producenta.

– Odrębną kwestią będzie przestrzeganie zasad bezpieczeństwa korzystania z urządzeń mobilnych przez indywidualnych użytkowników, na co producenci nie mają już wpływu – podsumowuje Marcin Słomkowski, przedstawiciel Inchcape Motor Polska, diler BMW i MINI.

Jakub Ziębka

Ala ma asa. As ma alkomat

Billboardy z grafiką autorstwa Henryka Sawki, znanego polskiego rysownika, satyryka i ilustratora, promują tegoroczną kampanię na rzecz trzeźwości „Nie jeżdżę po alkoholu”, prowadzoną przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego w partnerstwie z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Szczecinie. Jej inauguracja odbyła się w lipcu.



ko spędzali tu miło czas, ale też czuli się bezpiecznie – wyjaśnia wicemarszałek województwa zachodniopomorskiego Jarosław Rzepa. – Kampania „Nie jeżdżę po alkoholu” to kontynuacja wielu wcześniejszych akcji. Staramy się uczulać wszystkich, że spożywanie alkoholu to narażanie nie tylko swojego zdrowia i życia, ale i innych użytkowników ruchu drogowego.

W lipcu w całym województwie pojawiło się 35 billboardów z grafiką znanego rysownika Henryka Sawki. Outdoor można oglądać w Szczecinie, Koszalinie, Goleniowie, Chojnie, Gryficach, Kamieniu Pomorskim, Policach, Myśliborzu i Stargardzie. W ramach akcji kierowcy otrzymają bezpłatne alkotesty. Będą one wręczane także podczas rutynowych kontroli policji. Zakupiono ich 20 tys.

– W tym roku alkotesty będziemy rozdawać wszystkim, którzy zdadzą egzamin – dodaje dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie Cezary Tkaczyk.

■ Bawiąc, uczyć

Kierowcy otrzymają także ulotki (5 tys. sztuk) z przydatnymi informacjami o negatywnych skutkach spożywania alkoholu, zostały także wydrukowane plakaty (500 sztuk). Akcja informacyjna potrwa do listopada, także w trakcie akcji „Znicz”.

– Bawiąc, uczyć. Straszanie i krzyczenie nie skutkuje tak jak ośmieszenie. Śmiech i żart są najskuteczniejsze. Dużo się dzieje na Pomorzu Zachodnim, dlatego apeluję o trzeźwość – mówi i Henryk Sawka, autor koncepcji artystycznej kampanii. – Cieszę się, że swoim rysunkiem mogę uczestniczyć w akcji. Ala ma asa. As ma alkomat – powinniśmy uczyć tego od dziecka.

Kampanię przygotował wydział współpracy społecznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

– Samorząd województwa zachodniopomorskiego przeznaczył na kampanię „Nie jeżdżę po alkoholu” ponad 55 tys. zł – informuje Łukasz Jucha z biura prasowego urzędu. – Ponadto partner akcji – Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Szczecinie – zabezpieczył na ten cel 30 tys. zł.

Jakub Ziębka

Zadaniem tegorocznej akcji informacyjnej jest przypomnienie, że jazda pod wpływem alkoholu, jak i innych środków psychoaktywnych, naraża na śmiertelne niebezpieczeństwo innych użytkowników ruchu drogowego. Kampania „Nie jeżdżę po alkoholu” potrwa do listopada 2016 roku.

■ Znany rysownik w akcji

– W ubiegłym roku na terenie województwa zachodniopomorskiego pod wpływem alkoholu doprowadzono do 117 wypadków drogowych, w których zginęło jedenaście osób, a 132 osoby zostały ranne – mówi marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz. – Wszyscy też pamiętamy tragiczny wypadek w Kamieniu Pomorskim, z kierowcą będącym pod wpływem narkotyków (w styczniu 2014 roku wjechał w grupę spacerujących osób, zabijając sześcioro z nich – przyp. red.). Jest nam

niezmiernie miło, że Henryk Sawka, „produkt eksportowy regionu”, włączył się do realizacji kampanii na rzecz trzeźwości. Mam nadzieję, że dzięki charakterystycznej kresce widocznej na outdoorze i plakatach promujących kampanię akcja stanie się lepiej widoczna, a co za tym idzie, będzie efektywniejsza.

■ Alkotesty dla świeżych kierowców

Tegoroczna akcja ma zwrócić uwagę na wiele szkodliwych i nieprawdziwych przekonań na temat skutków spożywania alkoholu. Należą do nich stwierdzenia, że po kilku godzinach snu po wypiciu alkoholu można prowadzić auto albo że tłusty posiłek, zimny prysznic lub mocna kawa postawią kierowcę na nogi.

– Szczególną troską województwa zachodniopomorskiego jest, aby mieszkańcy i turyści odwiedzający Pomorze Zachodnie nie tyl-



Smutny koniec fotoradarów

Nieprzekupne, niemal nieomyłne i zawsze gotowe do akcji. Niestety, przegrały wojnę z piratami drogowymi. Skończyły w plastikowych workach. Co mam na myśli? Oczywiście fotoradary.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

W miejscach, gdzie fotoradary zamieniły się w metalowe, nieczynne budki, kierowcy czują się bezkarnie, przekraczając prędkość. Czyli sprawdza się teoria, że kultury inaczej jak siłą (czyt. przepisami i mandatami) się nie nauczymy. Jednak z drugiej strony: czy kulturę promowaną na siłę można określać jeszcze tym mianem?

■ Niechciane rejestratory

Od 1 stycznia tego roku straż miejskie i gminne utraciły prawo do kontroli prędkości. Co z tego wyniknęło? Blisko 400 fotoradarów zostało ustawionych w pozycji off. Pewnie większość Polaków się z tego cieszy, bo nie musi teraz zwalniać w niebezpiecznych miejscach, tylko spokojnie, przez nikogo nie niepokoiona może mknąć dalej.

Jednak warto postawić się na chwilę w sytuacji ludzi, którzy mieszkają nieopodal niedziałających już fotoradarów. Dla większości

kierowców hamowanie w niebezpiecznym miejscu było przymusowe, dla nich otwierała się szansa na w miarę bezpieczne przejście na drugą stronę jezdni. Niestety, te czasy się skończyły. Pozostaną tylko miłe wspomnienia. Bo prawie nikt dziś fotoradarów nie chce.

■ Typowe myślenie pirata drogowego

Często pokonuję samochodem trasę Kielce – Warszawa. Mogę więc zaobserwować duże zmiany, które widać gołym okiem na drodze S7. Kiedy fotoradary były aktywne, tuż przed wjazdem do Warszawy od strony Radomia kilka razy trzeba było zwolnić. Po 1 stycznia kierowcy na chwilę naciskali pedał hamulca w obawie, że może ten worek zleciać, może to tylko tak chwilowo... Odruchowo zwalniali aż do momentu, gdy zobaczyli, upewnili się, że faktycznie dziś ten worek też tam wisi. Trwało to miesiąc, może dwa. Jednak już po kilku miesiącach wszyscy wiedzieli, że fotoradary są nieaktywne. Wtedy zaczęli myśleć: „nic się nie stanie, jeśli widząc ograniczenie prędkości nie zwolnię, tak jak wymaga tego znak. Przecież wszyscy teraz tak jeżdżą, a ja blokować ruchu nie zamierzam”. To typowe myślenie pirata drogowego.

■ Zmiana zachowań

Spróbuj jechać teraz z maksymalną dozwoloną prędkością w miejscu, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h, a kiedyś stał fotoradar! Po chwili ustawi się za tobą sznur samochodów, których kierowcy uwielbiają obserwować twój tylny zderzak. Będą chcieli cię rozjechać. Muszą przecież pokazać, że dobry kierowca jeździ szybko. Ale to oczywista nieprawda!

Instytut Transportu Samochodowego przeprowadził niedawno badania w miejscach, gdzie kiedyś aktywny fotoradar pilnował bezpieczeństwa. Co się okazało? Ponad 70 proc. kierowców przekroczyło dozwoloną prędkość. Pisząc inaczej – tam, gdzie był aktywny fotoradar, wystawiano w ciągu doby kilka mandatów. Żadne pieniądze. A teraz? Teraz zebrałaby się niezła sumka. Starczyłoby na dobry radiowóz.

■ Jak uczyć?

Jaki z tego morał? Duża część kierowców ma kulturę i bezpieczeństwo na drodze w głębokim poważaniu. Niestety. Jak więc tego uczyć? Karać wysokimi mandatami, punktami? Też nie za bardzo. Przecież miejsc, gdzie nie można parkować, jest bardzo dużo. Problem w tym, że nie wszyscy mają to na uwadze. Efekt jest aż nadto widoczny... ■



Wyżej od europejskiej średniej

Według raportu Światowej Organizacji Zdrowia z 2015 roku, największa liczba pojazdów w przeliczeniu na mieszkańców jest w San Marino. Na każdego mieszkańca przypadają tam prawie dwa samochody. W Polsce ten współczynnik, który najczęściej wyrażany jest liczbą pojazdów na 1000 mieszkańców, wynosi 599. Ten wynik jest wyższy od średniej europejskiej, która wynosi 564. Polacy mają więcej samochodów niż Francuzi, Szwajcarzy czy Hiszpanie.

Szacuje się, że na Ziemi mieszka około 7,3 mld ludzi. A w 2015 roku liczba samochodów przekroczyła 1,1 mld. Okazuje się więc, że na 6,5 mieszkańca naszej planety przypada jeden samochód. Jednak z roku na rok liczba aut się zwiększa... Według szacunków, w roku 2025 będzie ich aż 1,5 mld, a w 2040 2 mld. Oczywiście liczba samochodów nie rozkłada się równomiernie po całym globie. Związana jest z siłą ekonomiczną danego państwa. Na przykład 320 milionów mieszkańców Stanów Zjednoczonych, które są kolebką przemysłu motoryzacyjnego, posiada ponad 265 milionów samochodów.

■ Wzrosty w krajach rozwijających się

Według raportu Światowej Organizacji Zdrowia z 2015 roku, największa liczba pojazdów w przeliczeniu na mieszkańców jest w San Marino. Na każdego mieszkańca przypadają tam prawie dwa samochody. W Polsce ten współczynnik, który najczęściej wyrażany jest liczbą pojazdów na 1000 mieszkańców, wynosi 599. Ten wynik jest wyższy od średniej europejskiej,

która wynosi 564. Polacy mają więcej samochodów niż Francuzi, Szwajcarzy czy Hiszpanie.

W przyszłości największy wzrost liczby samochodów spodziewany jest w krajach rozwijających się. Chodzi np. o takie kraje azjatyckie, jak Chiny czy Indie. Według Światowej Organizacji Energii, w Chinach w 2000 roku na 1000 osób przypadały cztery pojazdy, w 2010 już 40. Według szacunków, w 2035 będzie ich 310. W 2013 roku w Chinach zarejestrowanych było 250 milionów pojazdów.

■ Coraz starsze samochody

– Pisząc o liczbie pojazdów, trzeba również wziąć pod uwagę inne elementy, chociażby ich wiek czy paliwo, jakim są napędzane – tłumaczy instruktor ŠKODA Auto Szkoły, Radosław Jaskulski. – Według statystyk Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów (ACEA), średni wiek używanych w Europie aut rośnie. W 2006 roku przeciętny samochód miał 8,4 roku, w tej chwili średnia to podniosła się do 9,75. W Polsce około 16 milionów samochodów ma 10 lat i więcej, a śred-

ni wiek określa się na 15 lat. Wzrost wieku pojazdów dotyczy nie tylko Europy, również w Stanach Zjednoczonych średni wiek pojazdu zwiększył się z 10 lat w 2008 roku do 11,6 w 2016 roku.

■ Przyszłość to ekologiczne napędy?

Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów, 54,1 proc. europejskich pojazdów napędzane jest benzyną, 40,97 proc. olejem napędowym, paliwa alternatywne stanowią 4,94 proc. W Polsce udział paliw alternatywnych wynosi ponad 13 proc., mniej samochodów napędzanych jest olejem napędowym.

Wzrost liczby samochodów, szczególnie w czasie, gdy tak dużo mówi się o potrzebie ochrony środowiska, wymusza konieczność poszukiwania nowych, ekologicznych napędów. Być może odpowiedzią będzie ciągle udoskonalany napęd elektryczny. Według Międzynarodowej Agencji Energii, po drogach jeździ już ponad milion takich samochodów, a w 2030 roku ma być ich ponad 100 milionów.

Jakub Ziębka

Motoryzacja w polskim wydaniu

Z rankingu „TOP 30 największych producentów z branży motoryzacyjnej z większościowym polskim kapitałem”, przygotowanego przez Bank Zachodni WBK we współpracy z Polską Izbą Motoryzacji i Bisnode Polska, wynika, że polską specjalnością obok wytwarzania części i podzespołów samochodowych jest produkcja naczepek, przyczep i zabudów do samochodów ciężarowych oraz autobusów i pojazdów specjalnych.

Wśród trzydziestu sklasyfikowanych w rankingu polskich producentów z branży motoryzacyjnej ponad połowa (szesnaście) to firmy wytwarzające części i podzespoły. Znaczny udział w rankingu mają producenci pojazdów innych niż samochody osobowe i dostawcze. Są to dwie firmy produkujące autobusy, siedem firm produkujących naczepek, przyczepy i zabudowy do samochodów oraz dwie produkujące pojazdy specjalne. Są też trzy spółki, które specjalizują się w produkcji akumulatorów.

Najwięcej sklasyfikowanych firm reprezentuje województwo wielkopolskie (siedem), śląskie (sześć) oraz mazowieckie (cztery). Trzy firmy działają w Małopolsce, po dwie w Łódzkiem, na Dolnym Śląsku i Podkarpaciu, a po jednej w województwach kujawsko-pomorskim, opolskim, podlaskim i świętokrzyskim.

■ Produkcja na trzech kontynentach

Listę TOP 30 otwiera Grupa Boryszew, której działalność opiera się na czterech głównych filarach. Wśród nich, obok segmentów metali nieżelaznych, chemicznego i dystrybucyjnego, znajduje się właśnie automotive. Jest to jedyna polska firma, która przekroczyła próg 2 mld zł przychodów ze sprzedaży w segmencie motoryzacyjnym w 2015 roku (przy przychodach całej grupy wynoszących 5,7 mld zł). Mocną pozycję w tym obszarze osiągnęła dzięki przejściom firm na rynku europejskim. W tej części biznesu grupy największe przychody generuje Grupa BAP, wytwarzająca części plastikowe do samochodów, a w dalszej kolejności Grupa Maflow, jeden z największych producentów przewodów do klimatyzacji, wspomagania kierownicy oraz aktywnego zawieszania dla przemysłu motoryzacyjnego. Swoje zakłady produkcyjne Maflow ma aż na trzech kontynentach. Istotne przychody w segmencie motoryzacyjnym Boryszewa pochodzą też z produkcji łożysk.

■ Niemieccy pasażerowie w polskich autobusach

Drugie miejsce w rankingu zajął Solaris Bus & Coach SA. Podpoznański producent autobusów miejskich, międzymiastowych i specjalnych oraz niskopodłogowych tramwajów uzyskał w 2015 roku roczny przychód ze sprzedaży w wysoko-



ści 1,8 mld zł. Solaris nieprzerwanie od wielu lat jest liderem rynku autobusowego w Polsce. Firma prowadzi aktywną działalność eksportową. Autobusy Solaris jeżdżą po drogach 29 krajów, a w Niemczech spółka należy do grona największych dostawców autobusów miejskich.

Podium rankingu zamyka Wielton SA, wieloński producent naczepek, przyczep i zabudów do samochodów ciężarowych z przychodem w wysokości 613 mln zł w 2015 roku. Produkty Wieltonu trafiają m.in. do firm transportowych, budowlanych i produkcyjnych z aż 35 krajów. Poza rynkiem europejskim także do Azji i Afryki. Spółka posiada zakłady produkcyjne w Polsce oraz we Francji oraz montownie we Włoszech i Rosji.

■ Ekspansja szansą na rozwój

Jak podkreślają przedstawiciele Banku Zachodniego WBK, którzy współtworzyli ranking, wysokie miejsca zajmują te firmy, które dokonały udanej ekspansji na rynki międzynarodowe. I nie chodzi już tylko o kraje europejskie. Coraz więcej producentów eksportuje lub lokuje swoje fabryki także na innych kontynentach.

– Automotive jest branżą, w której łańcuchy produkcji są mocno umiędzynarodowione. To w naturalny sposób powoduje, że sektor działa w oparciu o handel zagraniczny. Polscy producenci części i podzespołów czy pojazdów potrafią wykorzystać tę specyfikę – mówi Roman Maciejewski, dyrektor departamentu bankowości korporacyjnej w Banku Zachod-

nim WBK. Co więcej, zaczynają sięgać naprawdę daleko, np. do Meksyku.

Również prezes Polskiej Izby Motoryzacji zwraca uwagę, że funkcjonowanie polskich firm z sektora automotive tylko na terenie Polski powoduje ograniczenia biznesowe, dlatego firmy z kapitałem krajowym już jakiś czas temu rozpoczęły ekspansję zagraniczną.

– Za kooperacją międzynarodową naszych firm z pewnością przemawiają takie czynniki, jak: szeroka oferta dostawców części i komponentów, atrakcyjne ceny przy dobrej jakości i terminowości wykonania. Ponadto polscy inżynierowie i dostawcy w swoich działaniach wyróżniają się fachowością, rzetelnością, elastycznością i co ważne – kreatywnością. Spodziewam się, że polska branża motoryzacyjna będzie z roku na rok coraz bardziej widoczna na mapie Europy, gdyż sektor produkcji samochodów jest po prostu sektorem globalnym i właśnie w skali makro należy na niego patrzeć i w takiej skali również działać – mówi Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji.

Miejsca w rankingu zostały przydzielone według wielkości rocznych przychodów ze sprzedaży za ostatni dostępny okres. Informacje o przychodach ze sprzedaży powyższych firm są danymi publicznymi, pochodzącymi z legalnych i ogólnodostępnych źródeł, m.in. sądów gospodarczych i monitora gospodarczego, gromadzonymi w bazach danych przez Bisnode Polska. Z zestawienia zostały wyeliminowane firmy, które mają dominujący kapitał zagraniczny.

Jakub Ziębka

Przezorny zawsze ubezpieczony!

Każdy powinien zabezpieczyć się przed konsekwencjami wypadku, np. roszczeniami ze strony osób szkolonych lub wobec nich. W swojej firmie wdrożyłem już pewne zasady postępowania. To działa!



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

Ostatnio coraz częściej słyszymy o wypadkach z udziałem pojazdów nauki jazdy. Może nie ma w tym nic dziwnego, przecież przeciętny Kowalski wie, że podczas szkolenia popełniane się błędy, które mogą skutkować różnymi zdarzeniami drogowymi. „Szkoła Jazdy” to branżowy miesięcznik dla osób zajmujących się szkoleniem przyszłych kierowców. Dlatego nie zamierzam analizować przyczyn wypadków, ale chcę podjąć temat ochrony. Kogo? Waszej – instruktorów i właścicieli OSK. Bo każdy powinien zabezpieczyć się przed konsekwencjami wypadku, np. roszczeniami ze strony osób szkolonych lub wobec nich.

W swojej firmie wdrożyłem już pewne zasady postępowania. To działa! Dzięki temu, kiedy ostatnio doszło do bardzo poważnego wypadku na moim placu manewrowym, w którym motocyklista (tuż przed egzaminem państwowym) zderzył się z płotem, urywając zawieszenie motocykla i lądując w szpitalu z połamaną ręką i innymi obrażeniami, mogłem spokojnie wezwać policję oraz pogotowie. Nie martwiłem się o to, że wykryją jakieś nieprawidłowości. Czasem, kiedy widzę, jak wygląda szkolenie (w szczególności motocyklistów) w innych OSK, myślę sobie, że instruktor i jednocześnie jego szef – właściciel OSK, wiele ryzykuje.

■ Ważne formalności

Wiem, musimy wypełniać wiele różnych dokumentów... Ale wykonywanie obowiązków ustawowych, takich jak wypełnianie karty przeprowadzonych zajęć, jest zupełnie czym innym niż zabezpieczenie własnych interesów w razie zdarzeń w czasie szkolenia. Dlatego warto zadbać o kilka dokumentów.

W pierwszej kolejności chodzi o umowę o kurs/szkolenie uzupełniające. Ważne, żeby regulowała kwestię uszkodzenia pojazdów szkoleniowych w czasie szkolenia i odpowiedzialności finansowej za nie. Może też odsyłać do regulaminu.

Jak to zrobić? Oczywiście nie podam gotowego rozwiązania, bo każdy OSK działa trochę



inaczej. Ale warto pamiętać chociażby o tym, że obowiązują ogólne zasady kodeksu cywilnego, które mówią o wyrządzeniu komuś szkody. Będą działać w obie strony, ale uważam, że kursant od początku szkolenia powinien być świadom, jakie konsekwencje poniesie (lub nie) na przykład w przypadku niestosowania się do poleceń instruktora i zniszczenia sprzętu.

Nie potrafię sobie także wyobrazić prowadzenia szkolenia uzupełniającego bez zarejestrowania osoby szkolonej w rejestrze OSK i wydania jej odpowiedniej karty przeprowadzonych zajęć. Niestety, taka praktyka jest nagminnie stosowana. Zarejestrowanie w rejestrze wymaga m.in. pobrania PKK. Wszystko po to, żeby sprawdzić, czy dana osoba nie ma np. wydanego zakazu prowadzenia pojazdów. A co, jeżeli przyjdzie do was na szkolenie, nie pochwali się tym faktem i doprowadzi do wypadku, w którym uszkodzone zostanie mienie znacznej wartości? Wówczas towarzystwo ubezpieczeniowe, z którym OSK zawarło ubezpieczenie OC, wypłaci stosowne odszkodowanie i zwróci się do właściciela pojazdu o zwrot wypłaconej kwoty, powołując się na ogólne zasady zapisane w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych. Tak zwany regres będzie dość łatwo można wyegzekwować od właściciela OSK (pojazdu), zaś pewnie znacznie trudniej właścicielowi pojazdu, na drodze cywilnej, od osoby, która się szkoliła. Wystarczyło w takiej sytuacji sprawdzić PKK!

■ Ważne oświadczenie

Ważne jest też oświadczenie o stanie zdrowia. Głównie w odniesieniu do osób, które przychodzą na szkolenie uzupełniające (np. po kilkule-

niej przerwie). Co z tego, że taka osoba uzyskała pięć lat temu zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów? Znowu podeprę się przykładem. Do mojej firmy trafił mężczyzna, który rozpoczął kurs cztery lata temu. Oczywiście w innym OSK. Załatwił formalności (PKK) na podstawie ówczesnych dokumentów i podjął kontynuację szkolenia w zakresie części praktycznej. Dlatego musiał w biurze obsługi klienta złożyć oświadczenie, że jego obecny stan zdrowia nie stanowi przeszkody do prowadzenia pojazdów. Zrobił to. Namówiliśmy go także, żeby przyszedł również na zajęcia teoretyczne i przypomniał sobie wiedzę z zakresu ruchu drogowego. Co się stało? W czasie zajęć, na szczęście teoretycznych, dostał ataku epilepsji. Wezwana karetka zabrała go do szpitala, a my odmówiliśmy kontynuacji szkolenia. Dlaczego? Bo złożył oświadczenie niezgodne ze stanem faktycznym (okazało się, że to nie pierwszy jego atak). Aż strach pomyśleć, co byłoby, gdyby wsiadł do samochodu i dostał takiego ataku np. w czasie jazdy autostradą...

■ Regulaminy

Coraz częściej obserwuję, że na linii OSK – kursant dochodzi do wielu sporów. Chodzi o sposób, jakość i zakres szkolenia. Takie kwestie najłatwiej opisać w regulaminie, który obowiązuje w OSK. Jego zapisy regulują przeróżne kwestie w sposób jasny i jednoznaczny. Regulaminy obowiązujące w prowadzonej przeze mnie szkole są dostępne w wielu różnych miejscach, np. na terenie naszego OSK oraz stronie WWW. W mojej ocenie kursant musi czuć, że zasady są jasne od samego początku, a nie, że „jakoś się dogadamy”.

■ Nie wiesz? Zapytaj lub poczytaj!

Zachęcam was, w szczególności właścicieli OSK, do zasięgnięcia porady u osoby, która profesjonalnie zajmuje się prawem, w szczególności kodeksem cywilnym. Popytajcie lub sami poczytajcie, co to jest szkoda, odszkodowanie, zadośćuczynienie. Zobaczcie, jak kodeks cywilny reguluje kwestie najmu czy użyczenia. Po takiej lekturze lub rozmowie z pewnością będzie wam łatwiej prowadzić biznes i co najważniejsze – będziecie znacznie lepiej chronieni w sytuacjach kryzysowych. ■

Program 500+ napędza sprzedaż używanych samochodów

W pierwszych sześciu miesiącach tego roku do Polski sprowadzono ponad 448 tys. używanych aut, czyli aż o 16,3 proc. więcej niż w analogicznym okresie 2015 roku. Eksperti nie mają wątpliwości. Jednym z głównych powodów takiego stanu rzeczy jest wdrożenie rządowego programu 500+.

Wszystko wskazuje na to, że w tym roku po raz pierwszy w imporcie aut używanych pęknie milion – mówi „Rzeczpospolitej” Dariusz Balcerzyk, ekspert Instytutu Badania Rynku Motoryzacyjnego SAMAR.

■ Poważny zastrzyk gotówki

Eksperti uważają, że zwiększone zainteresowanie używanymi autami zaczęło obserwować po wypłatach pierwszej transzy rządowego programu 500+. Auta kupują osoby, które wcześniej nie mogły sobie na to pozwolić. Ale nie tylko. Ci, którzy posiadali już samochód, zaczęli myśleć o lepszych modelach.

Opinie ekspertów potwierdzają dane zebrane przez AAA Auto, dealera samochodów używanych w Europie Środkowej i Wschodniej. Z badania opinii, w którym wzięło udział 2 tys. osób, wynika, że 78 proc. odwiedzających tę firmę chce wykorzystać środki pochodzące z programu 500+ na zakup samochodu. Większość z nich (67 proc.) planuje wykorzystać otrzymane pieniądze na spłatę miesięcznych rat kredytowych.

– Dla wielu rodzin dodatkowe 500 zł może stanowić poważny zastrzyk gotówki – mówi Ken Scarratt, dyrektor generalny AAA AUTO w Polsce. – Pieniądże pochodzące z programu 500+ na pewno w części będą przeznaczane przez rodziny na bieżące wydatki domowe czy zakup ubrań dla dzieci. Jednak wyniki naszego badania dowodzą, że większość polskich rodzin zainteresowanych zakupem aut używanych, które będą korzystały z programu 500+, zamierza także przeznaczyć całość lub część tych dodatkowych pieniędzy na zakup samochodu. Spodziewamy się, że częściej będą poszukiwane najtańsze wersje popularnych aut rodzinnych, jak np. ford focus kombi, volkswagen passat czy kia cee'd kombi.

■ Niemieckie auta cały czas popularne

Jak dotąd najpopularniejszym używanym samochodem, którego szukają Polacy, przynajmniej według danych zebranych przez serwis otoMo-



to.pl w pierwszym półroczu 2016 roku, jest audi A4. Na dalszych miejscach znajdują się: volkswagen golf, opel astra, bmw serii 3, volkswagen passat, audi A6, bmw serii 5, ford focus, skoda octavia oraz audi A3.

Prawie połowa poszukujących samochodów używanych wybierała auta nie starsze niż sześć lat (25 proc. wyszukiwań). Najczęściej wybierane przedziały cenowe to 5 – 10 tys. zł (21 proc.), 10 – 15 tys. zł (16 proc.) oraz 15 – 20 (12 proc.)

Polacy zdecydowanie preferują silniki benzynowe (48 proc. wyszukiwań, czyli o 3 proc. więcej niż w całym 2015 roku). Jedna trzecia szukających decyduje się na diesla (32 proc.), z kolei na LPG 18 proc.

■ Dobre czasy dla rynku leasingowego

Okazuje się, że zdecydowanie lepsze wyniki sprzedaży dotyczą nie tylko samochodów używanych. Świadczą o tym dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. Wynika z nich, że od początku 2016 roku zarejestrowano o 18,5

proc. więcej samochodów osobowych niż w tym samym okresie 2015 roku. Dobra sytuacja na rynku samochodów osobowych jest prawdopodobnie efektem poprawy ogólnej sytuacji polskiej gospodarki. Malejące bezrobocie, które w lipcu osiągnęło rekordowo niską wartość 8,8 proc., jest jednym z silniejszych bodźców stymulujących popyt na nowe towary.

Wraz ze wzrostem skłonności konsumentów do wydatków poprawia się także kondycja polskich firm, które stają się bardziej skłonne do inwestycji. Widać to na rynku leasingowym.

– Segment finansowania samochodów opiera się głównie na pojazdach osobowych lekkich, jednak w tym roku obserwujemy wzrost znaczenia pojazdów dostawczych i ciężarowych do 3,5 tony – komentuje Jakub Poręcki, dyrektor rynku samochodów osobowych w Raiffeisen Leasing. – Wynika to głównie ze wzrostów obrotów w handlu detalicznym. W pierwszym półroczu 2016 roku sfinansowaliśmy pojazdy o łącznej wartości ponad 733 mln zł, w tym 158 mln to wartość sfinansowanych samochodów ciężarowych do 3,5 tony.

Jakub Ziębka

Co wolno kursantowi?

Roszczeniowa postawa to w dzisiejszych czasach norma. Każdy czegoś chce, wymaga i straszy negatywną opinią w internecie.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Ostatnio byłem świadkiem niebywałej sytuacji. Po zakończeniu roku szkolnego w prywatnej szkole podstawowej rodzice zażądali zmiany ocen na świadectwach swoich dzieci. Stanowczo oznajmili, że płacą ciężkie pieniądze za naukę. Przecież nie po to, żeby godzić się na tak niskie oceny...

Dzieci były z postawy rodziców bardzo zadowolone. Nie widziały w tym nic złego. Dyrektor szkoły nie ugiął się jednak pod presją rodziców. Ale miało to swoje konsekwencje. W internecie pojawiły się negatywne komentarze dotyczące poziomu nauki w szkole, uwagi dotyczące nauczycieli i ogólnej atmosfery.

Uczniowie, a mówimy tu o klasach I – III, doskonale wiedzą, że chodzą do prywatnej szkoły, za którą płacą rodzice. Więc po co się uczyć, skoro oceny można wynegocjować?

■ Wzrok utkwiony w telefonie

Czym skorupka za młodu nasiąknie, tym na starość trąci... Kursanci również są bardzo roszczeniowi. Wymagają od szkoły jazdy cudów, a z siebie często nie dają nic.

Zajęcia teoretyczne to dla nich przykry obowiązek. Zamiast słuchać, często mają wzrok utkwiony w telefonach. Są zupełnie niezainteresowani tematyką zajęć. Moim zdaniem, wykładowca powinien reagować i wyprasać z sali takie osoby. Zajęcia teoretyczne nie są przecież obowiązkowe. Chodzi ten, kto chce i jest zainteresowany.

Kursanci, którzy na zajęciach teoretycznych słuchają i kodują podawane informacje, zdecydowanie lepiej radzą sobie podczas praktyki. Część tych, którzy uczą się samodzielnie w domu, klika w kolejne slajdy prezentacji, nie zadając sobie trudu zrozumienia treści. Kursanci, którzy sami przygotowują się do egzaminu teoretycznego, bez problemu go zdają, często za pierwszym podejściem,



ale w ruchu drogowym mają duże problemy z interpretacją przepisów i szybkim ich zastosowaniem, odpowiednim do zaistniałej sytuacji.

■ Kursant się źle zachowuje? Przerwij zajęcia!

Część praktyczna kursu to często walka na noże. W rolach głównych: kursant i instruktor. Szkoleniowiec ma za zadanie nauczyć kandydata na kierowcę bezpiecznej, zgodnej z przepisami jazdy. Jednak wielu kursantów ma to gdzieś. Przychodzą na jazdy za karę, są obrażeni na instruktora, bo śmiało zwrócić im uwagę, że popełnili błąd. Czasami informują o tzw. złym dniu. Wtedy instruktor ma się nie czepiać, bo może być tylko gorzej.

Jeśli szkoleniowiec widzi, że kursant specjalnie popełnia błędy, robi mu na złość, bo jest zmęczony wczorajszą imprezą, powinien przerwać zajęcia i wyprosić go z samochodu. W umowie powinna znaleźć się informacja o prawach szkolonego, ale także o jego obowiązkach. Jakich? Chodzi o profesjonalne podejście do kursu oraz szacunek wobec instruktora. Często kursanci płacą za kurs prawa jazdy i uważają, że dokument im się po prostu należy, a kurs w zasadzie jest tylko przeszkoleniem, nie środkiem do celu.

■ Cienka granica

Uważam, że instruktor musi już przy zapisie na kurs uświadomić kandydatowi na kierowcę, że szkolenie to nie zabawa, tylko poważne wyzwanie, a w szkole jazdy obowiązują zasady. Tylko ich przestrzeganie spowoduje, że kurs minie w przyjemniejszej atmosferze. Oczywiście zawsze znajdzie się niezadowolony kursant. Na przykład taki, który na egzaminie wewnętrznym z teorii zdobędzie 40 punktów i będzie zdziwiony, zdenerwowany. Zacznie sugerować, że to wszystko wina szkoły jazdy, która chce od niego wyciągnąć pieniądze za poprawkę.

Zdarzają się kursanci, dla których jazda samochodem to wyścig. Próbuje przekraczać granice wszędzie, gdzie tylko się da. Taki delikwent musi dostać jasną informację, że tak nie wolno. Jeżeli nie zrozumie, instruktor powinien przerwać zajęcia. Dla bezpieczeństwa swojego i kursanta.

Ostatnio głośno było o nagraniu instruktora przez kursanta. Pokazuje to, jak cienka jest granica między asertywnością a chamstwem. Wystarczyło przecież przerwać zajęcia. Wtedy do takiej sytuacji by nie doszło.

Instruktorowi puściły nerwy. Ewidentnie świadczą o tym słowa, które skierował do kursanta. Trzeba jednak zastanowić się, czy warto być gwiazdą internetu. Może po prostu lepiej przerwać jazdę, niż w potyczkach słownych z kursantem posunąć się o krok za daleko... ■

Cena ma decydujące znaczenie

Z raportu „Komfort jazdy”, przeprowadzonego na zlecenie Kongsberg Automotive Pruszków, wynika, że przy podejmowaniu decyzji o kupnie samochodu aż 65 proc. respondentów kieruje się ceną, blisko połowa badanych – mocą silnika, a ponad 40 proc. z nich – marką. Polacy cenią także wygodę wnętrza, klimatyzację oraz komfort siedzenia. Wskazywał na to co piąty respondent.

W 1886 roku na niemieckie ulice wyjechał pierwszy samochód. Wyposażony był w trzy metalowe koła i czterosurowy silnik benzynowy. Jedynym elementem zapewniającym komfort kierowcy oraz pasażera była miękka kanapa z oparciem. Dopiero po wielu latach prac najzdolniejszych inżynierów pojawiły się skrzynia biegów czy hamulec ręczny.

Planując zakup auta, współczesny kierowca ma znacznie większy wybór opcji niż osoba żyjąca 130 lat temu. Dziś możemy przecież sami zdecydować o kolorze samochodu, typie nadwozia, silnika czy skrzyni biegów, a także wyposażyć auto w różnego rodzaju systemy.

■ Polak na zakupach

Na co najczęściej zwracają jednak uwagę współcześni Polacy podczas kupna samochodu? Co sprawia, że wybierają ten, a nie inny model? Postanowiła to sprawdzić firma Kongsberg Automotive Pruszków. Z badań przez nią zleconych wynika, że dla 65 proc. ankietowanych najważniejsza jest cena auta. Polacy zwracają także baczną uwagę na moc i ekonomię silnika (48 proc. badanych), markę (41 proc.), klimatyzację i wygodne wnętrze (21 proc.), komfort siedzenia (15 proc.), pakowność bagażnika (14 proc.) i rodzaj skrzyni biegów (10 proc.).

Najbardziej wrażliwi na cenę są mieszkańcy województw łódzkiego i mazowieckiego (73 proc.), najmniej – Polacy z zachodniej części kraju, szczególnie jej południowej części (54 proc.). Chodzi

Kongsberg Automotive to norweski holding, działający w branży motoryzacyjnej od ponad 50 lat. Produkuje m.in. maty grzewcze, systemy wentylowania foteli samochodowych, regulacji podparcia lędźwiowego, a także masażu, które są montowane w większości pojazdów na świecie, takich marek jak: Volvo, BMW, Daimler, Jaguar, Land Rover, Volkswagen, Audi, Porsche, Ferrari, GM, Renault, Citroen, Peugeot, FIAT, Toyota, Maserati czy Bentley. W Polsce Kongsberg Automotive działa od 15 lat. Zatrudnia obecnie ponad 1000 pracowników. Zakład firmy mieści się w Pruszkowie.



m.in. o województwo dolnośląskie i opolskie. Mieszkańcy zachodniej części kraju przy zakupie auta znacznie częściej zwracają uwagę na markę samochodu (50 proc.) niż Polacy mieszkający na wschodzie (36 proc.).

■ Bez klimatyzacji ani rusz

Wyniki raportu „Komfort jazdy” pokazują również, że wraz z wiekiem zwracamy większą uwagę na dobrą widoczność. Jest ona ważna dla osób w przedziale wiekowym 45 – 55 lat, bardziej niż dla przedstawicieli innych grup wiekowych. Osoby dojrzałe (35+) więcej uwagi zwracają również na wygodne wnętrze samochodu oraz systemy komfortu. Najmłodszy kierowcy, do 24. roku życia, znacznie częściej kierowali się mocą silnika i rodzajem skrzyni biegów.

– Jak pokazują wyniki naszego badania, najważniejszymi elementami, które wpływają na komfort w podróży, są klimatyzacja (81 proc.), wygodny podłokietnik (34 proc.) oraz nawiew powietrza (27 proc.) – mówi Krzysztof Hauk, dyrektor generalny Kongsberg Automotive Pruszków. – Niemalże 90 proc. badanych z południowej i północno-wschodniej Polski (m.in. województwo śląskie, małopolskie, podkarpackie, podlaskie) jako udogodnienie, bez którego trudno się obejść, wskazało klimatyzację. Co trzeci respondent wschodniego regionu naszego kraju (33 proc., m.in. województwo podlaskie i lubelskie) wybrał wentylację i chłodzenie fotela. Dla porównania, zaledwie 17 proc. mieszkańców centralnej Polski (m.in. woj. mazowieckie i łódzkie) wskazało te opcje jako istot-

ne w wyposażeniu auta. Ze względu na to, że klimatyzacja i inne systemy komfortu stają się standardem, staramy się projektować je również dla aut marek klasy średniej.

■ Wyżej postawiona poprzeczka

Co ciekawe, dla mężczyzn większe znaczenie niż dla kobiet mają również skórzana tapicerka i wygodny podłokietnik. Wentylacja i chłodzenie fotela są ważne przede wszystkim dla młodych ludzi – w wieku poniżej 24 lat (35 proc.), podczas gdy w grupie osób starszych (45 – 55 lat) ten czynnik jest ważny jedynie dla co drugiego badanego.

– Wyniki badań pokazują, jak bardzo zmienia się podejście Polaków do zakupu samochodów – komentuje Patryk Mikiciuk, członek ekipy programu „Automaniak”, dziennikarz motoryzacyjny. – Nasze oczekiwania stają się coraz bardziej sprecyzowane, rośnie nasza świadomość – dokładnie wiemy, czego wymagamy od aut. Jak widać, ta poprzeczka zostaje postawiona znacznie wyżej niż w poprzednich latach. Bez wątplenia warto zwrócić uwagę na elementy, które do tej pory raczej nie były brane pod uwagę, jako czynniki decydujące przy wyborze. Poza takimi elementami, jak standardowa już dziś klimatyzacja, pojawiają się wentylowane fotele i opcja masażu. Czyli wyposażenie, które jeszcze nie tak dawno zarezerwowane było dla samochodów najdroższych, dziś staje coraz bardziej dostępne. Oznacza to, że tego typu opcje nie są traktowane jako zbędny gadżet, a ważny element wyposażenia samochodu.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Czy w zakresie interesujących nas branżowych regulacji mieliśmy tego lata sezon ogórkowy? Prace nad nowelizacjami trzech najważniejszych rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami rzeczywiście utknęły, jak się wydaje, tuż przed finiszem. Nie znaczy to jednak, że nie działa się nic interesującego.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Po krótkim, 30-dniowym *vacatio legis* 18 sierpnia weszła w życie nowelizacja rozporządzenia w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy. Zmiany są co prawda niewielkie, ale dla ośrodków szkolenia bardzo istotne, bo wpływające na zasady dokumentowania szkoleń.

Zasadniczą zmianą jest oczywiście nowy wzór świadectwa kwalifikacji. Prawodawca dopuścił jednak stosowanie dotychczasowych blankietów, lecz nie dłużej niż do 31 grudnia 2016 roku.

Zmieniły się też zasady prowadzenia kart zajęć praktycznych. W tym miejscu warto przypomnieć, że akurat dla tego dokumentu nie ma w rozporządzeniu określonego wzoru, a jedynie wymagana zawartość. Nowelizacja rozszerzyła je o dwie nowe pozycje:

- d) numery rejestracyjne pojazdów, przy użyciu których prowadzono poszczególne zajęcia
- e) marka, typ, model oraz numer certyfikatu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy – w przypadku prowadzenia zajęć przy użyciu urządzenia technicznego do symulowania jazdy w warunkach specjalnych.

Nowa treść karty obowiązuje dla szkoleń rozpoczętych po wejściu w życie zmian.

Poza zmianami dotyczącymi dokumentacji prawodawca rozstrzygnął też wątpliwość dotyczącą dopuszczalności powtarzania tematów na kursach okresowych prowadzonych w formie cyklu zajęć. Zmieniony przypis do zamieszczonej w załączniku nr 2 tabeli nr 2, zawierającej zakres tematyczny i czas trwania modułów szkolenia okresowego i zajęć obowiązkowych w ramach szkolenia, stanowi:

Tematy w ramach bloku wybiera się odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E i nie mogą one po-

wtarzać się w ramach modułu szkoleniowego. Tematy nie mogą powtarzać się w cyklu zajęć prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E, mogą natomiast dwukrotnie wystąpić w cyklu zajęć prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii D1, D1+E, D i D+E.

■ Dmuchać czy nie dmuchać?

Godną sezonu ogórkowego sensacją było stwierdzenie przez media, głównie internetowe, bezprawności przeprowadzania przez policję prewencyjnych kontroli trzeźwości kierowców. Na podstawie umieszczonego w sieci nagrania, delikatnie rzecz ujmując, mało udanej kontroli drogowej, wysnuto niedorzeczną, oderwaną od rzeczywistości i chyba nawet społecznie szkodliwą, a mimo to chętnie powtarzaną tezę, jakoby nie było podstawy prawnej do prowadzenia przez policję prewencyjnej kontroli trzeźwości kierowców.

Żeby przekonać się, że taka podstawa istnieje i wyrażona została przez ustawodawcę całkiem wprost, wystarczy otworzyć ustawę Prawo o ruchu drogowym na art. 129 ust. 2 pkt 3, który stanowi:

Policjant, w związku z wykonywaniem czynności określonych w ust. 1, jest uprawniony do: [...]

- 3) żądania poddania się przez kierującego pojazdem lub przez inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Autorzy wszelkich medialnych rozważań na ten temat świadomie lub nie pomijali wyżej przytoczony przepis, za to błędnie odwoływali się do ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, która dopuszcza możliwość przeprowadzenia badania trzeźwości

uzależnia od podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa. Należy pamiętać, że ustawa ta stanowi ogólną regulację w zakresie problematyki alkoholowej, a przytoczony wcześniej przepis prawa o ruchu drogowym jest w stosunku do niej regulacją szczególną – ma węższy zakres zastosowania i służy innemu celowi niż przepisy ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Regulacje szczególne zawsze mają pierwszeństwo stosowania przed ogólnymi i nie ma tu żadnej sprzeczności. Prawo o ruchu drogowym wprawdzie zawiera odwołania do ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmo-

Prawo o ruchu drogowym daje policji uprawnienie do prewencyjnego sprawdzania trzeźwości kierujących, a już sam fakt kierowania pojazdem w ruchu drogowym może stanowić przesłankę do przeprowadzenia badania.

wi, ale odesłania te dotyczą zasad prowadzenia badań, a nie przesłanek do przeprowadzenia badania.

Prawo o ruchu drogowym daje zatem policji uprawnienie do prewencyjnego sprawdzania trzeźwości kierujących, a już sam fakt kierowania pojazdem w ruchu drogowym może stanowić przesłankę do przeprowadzenia badania. Takie rozwiązanie służy poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komu lub czemu służyć ma negowanie legalności drogowych kontroli trzeźwości? W najlepszym razie chyba jedynie nabijaniu „kliknięć” za wszelką cenę... chyba że autorzy tak rewelacyjnych doniesień mają osobiste powody, by unikać kontroli trzeźwości na drodze.

■ Zespół powołany

Na początku sierpnia zarządzeniem nr 35 minister infrastruktury i budownictwa powołał ze-

spół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Zgodnie z zarządzeniem, do zadań zespołu mają należeć:

- 1) analiza przepisów ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 roku poz. 627) w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy
- 2) opracowywanie propozycji zmian do ustawy o kierujących pojazdami i aktów wykonawczych do niej
- 3) opracowywanie propozycji rozwiązań przyczyniających się do podniesienia jakości szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy
- 4) systematyczna ocena skuteczności obowiązujących przepisów prawnych w obszarze szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy i w razie potrzeby opracowywanie propozycji zmian do tych przepisów
- 5) opracowywanie lub opiniowanie propozycji zmian do przepisów międzynarodowych dotyczących szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy
- 6) opiniowanie dokumentów dotyczących szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy, będących przedmiotem posiedzeń organów i grup roboczych działających w ramach organizacji międzynarodowych.

Skład osobowy zespołu nie został jeszcze podany do publicznej wiadomości, ale z zarządzenia wynika, że w jego składzie mają się znaleźć:

- 1) przewodniczący – kierujący właściwą do spraw transportu drogowego komór-

ką organizacyjną urzędu obsługującego ministra

- 2) zastępca przewodniczącego – przedstawiciel ministra
- 3) sekretarz – pracownik właściwej do spraw transportu drogowego komórki organizacyjnej urzędu obsługującego ministra
- 4) członkowie – osoby uprawnione do podejmowania decyzji będące przedstawicielami:
 - a) środowiska szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami – trzy osoby, b) środowiska egzaminowania na prawo jazdy – trzy osoby, c) środowiska związanego z ruchem drogowym – trzy osoby.

Na zaproszenie przewodniczącego w pracach zespołu jako doradcy uczestniczyć będą mogli przedstawiciele innych organów oraz eksperci w dziedzinach, którymi zajmować się będzie zespół.

Z tytułu udziału w pracach zespołu nie będzie przysługiwało wynagrodzenie.

■ Jak zachowają się doradcy?

Pierwsze okazje do wykazania się zespół będzie miał już na początku funkcjonowania. Z jednej strony, konieczne będzie szybkie załatwienie ustawy po wyroku Trybunału Konstytucyjnego w sprawie egzaminowania osób niepełnosprawnych. Z drugiej zaś można chyba powiedzieć, że dotychczasowa praktyka przyzwyczała nas do dorocznych nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami w związku z niemożnością planowego wdrożenia przewidzianych w niej rozwiązań. Czy i tym razem konieczne będzie odłożenie czegoś na później? Czas pokaże. Z całą pewnością przydałaby się natomiast nowelizacja, która dostosowałaby ustawę do rozwiązań wprowadzonych w oderwaniu od niej do rozporządzeń (przykłady: kwestie zaświadczeń, obowiązkowej teorii i pierwszej pomocy). ■



www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy

nowości

porady

testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

REKLAMA

Działalność preregulowana

Na pewno nie jest tak, że wraz ze zniesieniem rygorów wynikających z wpisu do rejestru działalności regulowanej będziemy obserwowali lawinowy wzrost niedociągnięć i zaniżenie poziomu szkolenia. Mało tego, zdecydowana większość uczciwie pracujących koleżanek i kolegów odetchnie z ulgą.



Wojciech Szemetyła

W moim niedawnym tekście pisałem o zakończeniu prac legislacyjnych nad ustawą o kierujących pojazdami. Wyraziłem nadzieję, że następnym krokiem resortu na drodze do poprawy funkcjonowania ośrodków szkolenia kierowców będzie jej analiza. I okazuje się, że do niej doszło. Dowodem na poparcie moich słów jest informacja zamieszczona na stronie internetowej szkola-jazdy.pl o ankiecie rozсланiej przez resort infrastruktury (za pośrednictwem wojewodów) do urzędników. Chodzi o ocenę ewentualnej deregulacji prowadzonej działalności w zakresie szkoleń dla kandydatów na kierowców.

Pojawiły się tam m.in. następujące pytania: Jaka istotna wartość konstytucyjna chroniona jest wpisem do rejestru działalności regulowanej? Jak ocenić skutki rezygnacji z tego typu administracyjnych i formalnych obowiązków dla OSK i ich klientów? Są też pytania o wpływy finansowe do lokalnych budżetów i koszty.

Szkoda, że ta ciekawa informacja została niedostrzeżona przez większość czytelników. Dodać do tego trzeba jeszcze zapowiedź powołania całkiem nowego zespołu doradców z udziałem przedstawicieli szkoleniowców. Czyżbyśmy byli świadkami początku poważnej zmiany przygotowanej przez resort?

■ Zmieniać czy nie?

Wróćmy jednak do ankiety. Tocząca się co najmniej od dwóch lat intensywna dyskusja nad stanem szkolenia kandydatów na kierowców, wywołana publikacją raportu NIK, wskazuje,

że nie ma środowiska wyrażającego zadowolenie z istniejącego stanu rzeczy. Głosy krytyczne nie pozostawiają złudzeń. Nadszedł czas na działanie.

Co może stać za pozornie drobną zmianą? Bardzo dużo! Bo nasza działalność może zostać relegowana z katalogu podmiotów prowadzących swoje interesy w oparciu o specjalne i wyjątkowe reguły sformułowane w paragrafach 5 i 64 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej!

Porównajmy więc dwa zapisy tej samej ustawy i przekonajmy się, jak niewiele trzeba zmienić, żeby przywrócić rozwiązania stosowane z powodzeniem w UE i wielu innych zamożnych krajach. „Ustawa reguluje podejmowanie, wykonywanie i zakończenie działalności gospodarczej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zadania organów administracji publicznej w tym zakresie”. I jeszcze to: „działalność regulowana – działalność gospodarczą, której wykonywanie wymaga spełnienia szczególnych warunków, określonych przepisami prawa”.

Nasza działalność może zostać relegowana z katalogu podmiotów prowadzących swoje interesy w oparciu o specjalne i wyjątkowe reguły sformułowane w paragrafach 5 i 64 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej!

■ Wiecznie żywa dyskusja

Już od dawna przyzwyczajaliśmy się do myśli, że szkolenie kierowców w Polsce musi podlegać szczególnym rygorom i opiece państwa, czyli administracji. Dlaczego? Chodzi o kształcenie i wychowywanie przyszłych kierowców. Efektem miało być zapewnienie większego bezpieczeństwa na drodze, spadku liczby wypadków.

Ale tak się nie stało. Przynajmniej w latach 90., czyli burzliwym okresie transformacji ustrojowej, żywiołowego rozwoju motoryzacji. Zaobserwowaliśmy wtedy znaczny wzrost wypadków drogowych, niestety także ze skutkiem śmiertelnym. Teraz jest niewiele lepiej. Skala problemu jest duża. Sejm, rząd i ministerstwo muszą coś z tym zrobić.

Mamy więc już wytłumaczenie, dlaczego działalność OSK znalazła się w samym centrum zainteresowania. Ale spory o to, w jaki sposób zarządzać szkoleniem i egzaminowaniem, trwają od dawna. Dotyczą one sposobu traktowania i podporządkowania liberalnej ustawie o swobodzie działalności gospodarczej rynku szkoleniowego.

■ Rozlewnie, kantory i... szkoły jazdy

Regulowana działalność gospodarcza jest rodzajem reglamentacji działalności gospodarczej, tak jak koncesja jest zezwolenie. Nakładane są na nią pewne ograniczenia. Chodzi o to, żeby dopuścić do działalności tylko tych przedsiębiorców, którzy spełniają określone warunki.

Z drugiej jednak strony, wolność i swoboda działalności gospodarczej jest zasadą konstytucyjną zawartą w art. 20 konstytucji oraz w ustawach (m.in. w art.

6 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z 2 lipca 2004 roku). Dla wielu z nas jest to nadrzędna zasada wolności obywatelskich.

Ustawa zasadnicza dopuszcza w art. 22 możliwość ograniczenia wskazanej wyżej wolności działalności gospodarczej. Ograniczenie jednak może zostać wprowadzone tylko na drodze ustawy i tylko ze względu na ważny interes publiczny. Jest to w szczególności ochrona życia i zdrowia, bezpieczeństwo, ochrona śro-

dowiska. Ta właśnie ingerencja państwa w wolność działalności gospodarczej stanowi reglamentację działalności gospodarczej.

W końcu zwyciężył argument o wyjątkowej i szczególnej społecznej roli szkolenia kierowców. Poświęcono więc nadrzędne prawo konstytucyjnej swobody prowadzenia działalności gospodarczej. O tym, że zapis wprowadza dosyć szeroki i powiększany nieustannie zakres ograniczeń w prowadzeniu przedsiębiorstwa, jakim jest OSK, przekonujemy się niemal codziennie do dzisiaj. Biorąc pod uwagę omawiane argumenty, warto zapoznać się z katalogiem działalności o tak wyjątkowym charakterze:

- działalność w zakresie organizowania imprez turystycznych
- działalność w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, ośrodka szkolenia kierowców, ośrodka doskonalenia techniki jazdy
- działalność w zakresie prowadzenia przedsiębiorstwa skladowego
- działalność w zakresie organizowania wyścigów konnych
- działalność w zakresie usług detektywistycznych
 - działalność kancelaryjna

Chcemy pracować w normalnych i dobrze zarządzanych przedsiębiorstwach. Chcemy też, żeby prawo dawało szansę na zaspokojenie naszych potrzeb materialnych, ale także ambicji.

- działalność w zakresie wyrobu lub rozlewu wyrobów winiarskich
- działalność w zakresie wyrobu lub rozlewu napojów spirytusowych.

Czy jesteśmy w dobrym towarzystwie? Osądźcie sami. Ja mam mieszane uczucia, bo trudno mi doszukać się tutaj logiki...

■ Nieskuteczny nadzór

Mamy doświadczenie nabyte podczas kilkunastoletniej działalności, czas chyba na wycofanie wniosków. Cóż bowiem możemy, jako przedsiębiorcy, instruktorzy i wykładowcy, powiedzieć o korzyściach lub wadach wynikających z zapisu o szczególnych regulacjach, z którymi przychodzi nam w codziennym życiu funkcjonować? Czy nadmiar regulacji, na które narzekają szczególnie mali przedsiębiorcy, to warunek wysokiej jakości standardów szkolenia?

Czy regulacje dotyczące formalnoprawnych ograniczeń i towarzysząca im biurokratyczna sprawozdawczość przynoszą przedsiębiorcom realne korzyści? Jakie są uzasadnione z punktu widzenia organów korzyści nadzoru i kontroli? Z raportu NIK i bieżących wypowiedzi wysokich przedstawicieli starostw wy-

nika, że nadzór jest czysto iluzoryczny i całkowicie nieskuteczny. Inspektorzy nie otrzymali np. ustawowych uprawnień do kontroli pojazdów! Jest to, jak wiemy, domena policji. Podobnie jest z kontrolą finansów, która z kolei podlega izmom skarbowym. Współdziałanie tych trzech podmiotów jak na razie nie przyniosło spodziewanych efektów i pozostaje w sferze pobożnych życzeń ustawodawców. Przywołać mogę prosty przykład warsztatów szkoleniowych, które odbywają się od trzech lat praktycznie poza jakąkolwiek kontrolą. Jaki jest cel w utrzymywaniu takiego systemu, który dzisiaj większość z nas uważa za nieadekwatny do europejskiej rzeczywistości? Poważna merytoryczna rozmowa w oparciu o analizy wielu renomowanych instytucji, w tym Instytutu Transportu Samochodowego, powinna uwzględnić powszechnie stosowane rozwiązania w krajach, gdzie wyniki w dziedzinie BRD są wielokrotnie lepsze.

■ Zmieńmy podejście!

Trzeba pokusić się o spokojną i rzeczową analizę korzyści i wad, plusów i minusów związanych z przyjęciem konkretnych rozwiązań. Zanim zapadną ministerialne decyzje i projekt trafi pod obrady Sejmu, warto pokusić się o wypracowanie wspólnego stanowiska szkoleniowców. Czy można przejść obojętnie wobec faktu, że polskie nowo wybudowane drogi są wciąż jednymi z najmniejbezpiecznych w Europie? Jak długo będziemy tolerować codzienną anarchię i agresję agresywnych i zwalczających się grup pseudokierowców, uważających, że są poza jakąkolwiek kontrolą? Czy zapowiedź ministra sprawiedliwości o zaostreniu prawa wobec szczególnie niebezpiecznych sprawców wypadków drogowych może nas satysfakcjonować? Oczywiście na podobne i czysto formalne pytania odpowiedź większości zaangażowanych szkoleniowców uczestniczących w szkoleniu jest jedna.

Chcemy pracować w normalnych i dobrze zarządzanych przedsiębiorstwach. Chcemy też, żeby prawo dawało szansę na zaspokojenie naszych potrzeb materialnych, ale także ambicji. Właśnie dlatego warto pomyśleć o zmianie podejścia do sposobu administrowania działalnością szkoleniową. Czy ogólne zasady zapisane w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej nie powinny być zastosowane w tak prozaicznej dziedzinie? Proszę o zapoznanie się z kilkoma zapisanymi w ustawie – regulami, które moim zdaniem dobrze świadczą o intencjach ustawodawców:

Art. 17. Przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą na zasadach uczciwej konkurencji i poszanowania dobrych obyczajów oraz słusznych interesów konsumentów.

Art. 18. Przedsiębiorca jest obowiązany spełniać określone przepisami prawa warunki wykonywania działalności gospodarczej, w szczególności dotyczące ochrony przed zagrożeniem życia, zdrowia ludzkiego i moralności publicznej, a także ochrony środowiska.

Art. 19. Jeżeli przepisy szczególne nakładają obowiązek posiadania odpowiednich uprawnień zawodowych przy wykonywaniu określonego rodzaju działalności gospodarczej, przedsiębiorca jest obowiązany zapewnić, aby czynności w ramach działalności gospodarczej były wykonywane bezpośrednio przez osobę legitymującą się posiadaniem takich uprawnień zawodowych.

Art. 77. Kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców przeprowadzana jest na zasadach określonych w niniejszej ustawie, chyba że zasady i tryb kontroli wynikają z bezpośrednio stosowanych przepisów powszechnie obowiązującego prawa wspólnotowego albo z ratyfikowanych umów.

■ Zniesienie rygorów się opłaci!

Proste, czytelne i łatwe do wprowadzenia w życie przepisy. Oczywiście cytuję tylko kilka z nich, ponieważ są one charakterystyczne i uniwersalne dla filozofii, jaką przyjęli liberalni autorzy fundamentu, na którym opiera się cała gospodarka narodowa. W uzasadnieniu projektu stwierdzono, że: „zaproponowane rozwiązanie uwolni przedsiębiorców od poważnych obciążeń biurokratycznych, związanych dotychczas z przygotowaniem i przedstawieniem organowi obszernej dokumentacji związanej z wydaniem zezwoleń”.

Na pewno nie jest tak, że wraz ze zniesieniem rygorów wynikających z wpisu do rejestru działalności regulowanej będziemy obserwowali lawinowy wzrost niedociągnięć i zaniżenie poziomu szkolenia.

Na pewno nie jest tak, że wraz ze zniesieniem rygorów wynikających z wpisu do rejestru działalności regulowanej będziemy obserwowali lawinowy wzrost niedociągnięć i zaniżenie poziomu szkolenia. Mało tego, zdecydowana większość uczciwie pracujących koleżanek i kolegów odetchnie z ulgą. Gdy nie będą przez nikogo zmuszani do tworzenia pozorów w postaci nikomu niepotrzebnych sprawozdań, dyskusji na temat wzorów-druczków i zapisów w dokumentach kursantów, powstanie właściwa atmosfera do pracy nad kształceniem i wychowaniem przyszłych kierowców. ■



Uśmiechnij się

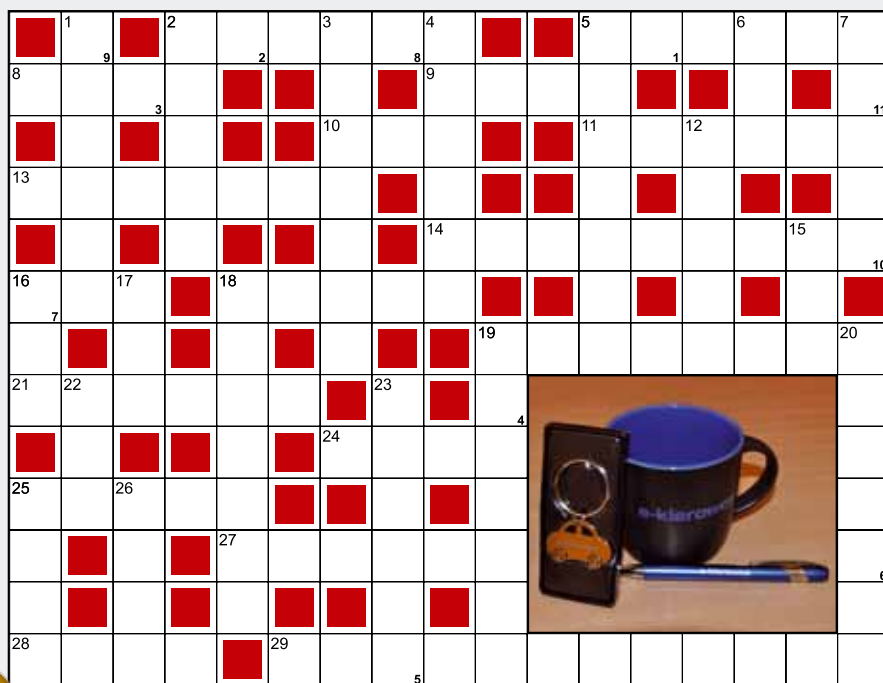


Elki na świecie



Kursorka pod czujnym okiem instruktora wykonuje lewoskręt w jedną z najbardziej uczęszczanych ulic w czarnogórskim kurorcie – Kotorze.

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

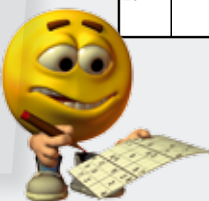
Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „wakacje”. Nagrodę wysłamy pocztą.

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:

2) część układu zasilania silnika spalinowego.
 5) urzędnik sądowy. 8) Łada ..., samochód terenowy produkowany w Rosji. 9) rani strzałami miłości. 10) Englert lub Kobuszewski. 11) przepych, zbytek. 13) chroni błotnik przed korozją. 14) odmierza czas postoju. 16) typ nadwozia samochodu. 18) słusznosc. 19) drogową lub osobista. 21) polski samochód dostawczy. 24) niedozwolone zagranie. 25) dopinguje swoją drużynę. 27) biblijny prorok połknięty przez wielką rybę. 28) powieść rodowa. 29) ułatwia podróżowanie w upalne dni.

PIONOWO: 1) samochód produkowany przez koncern Suzuki. 2) ocna ze zrenicą. 3) płatnik czynszu. 4) wygodny mebel. 5) błazen, pajac. 6) skok. 7) łagodzi wstrząsy w czasie jazdy. 12) owad lub motorower. 15) miękki, srebrzysty metal. 16) podatek od towarów i usług. 17) przepływa przez Konstąntynów Łódzki. 18) odpowiedź na bodziec. 19) stłuczka na szosie. 20) ruchliwa, przelotowa ulica. 22) zięć Mahometa. 23) japońska mata. 25) szkolenie. 26) wsteczny w aucie.



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

Adres redakcji: al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, tel. 91 441 89 37, faks 91 489 97 53, e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl
 Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, www.sklep.e-kierowca.pl

Foto: Jakub Ziębka, archiwum Ryszarda Cibora, Dariusz Piorunkiewicz, materiały WORD-u w Zielonej Górze, materiały WORD-u w Rzeszowie, NewsPress, Adam Goida, Łukasz Szewczyk, materiały Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Albin Sieczkowski, materiały Solarisa, archiwum Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Warszawie.

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

e-kierowca

BUDUJMY RAZEM BIZNES



Jesteśmy jedyną na rynku firmą, która może swoim Partnerom zaoferować kompleksowe wsparcie w prowadzeniu ośrodka szkolenia kierowców lub szkolenia kierowców zawodowych.

Pomagamy budować i rozwijać działalność naszych Partnerów na każdym poziomie: od organizacji szkoleń, poprzez zarządzanie i administrowanie ośrodkiem, do prowadzenia zgodnej z przepisami dokumentacji.

Zadzwoń i przekonaj się, co jeszcze możemy dla Ciebie zrobić.

91 431 43 95