

nr 10/2016 (130)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

KOLEJNA POWTÓRKA Z ROZRYWKI

WSZYSTKIE ZNAKI NA NIEBIE I ZIEMI WSKAZUJĄ NA TO, ŻE SYSTEM CEPIK 2.0 NIE ZOSTANIE URUCHOMIONY W KOLEJNYM ZAKŁADANYM TERMINIE, CZYLI W STYCZNIU 2017 ROKU. JESZCZE KILKA MIESIĘCY TEMU MINISTERSTWO CYFRYZACJI ZAPEWNIŁO: „PRACE SĄ REALIZOWANE ZGODNIE Z HARMONOGRAMEM”. A TERAZ? POD KONIEC WRZEŚNIA WICEMINISTER CYFRYZACJI PIOTR WOŹNY POWIEDZIAŁ, ŻE URUCHOMIENIE CEPIK-U ZGODNIE Z PLANEM JEST NIEREALNE.

str. 7

SZKOLENIE ROZREGULOWANE?

CZY WPIS OSK DO REJESTRU DZIAŁALNOŚCI REGULOWANEJ JEST POTRZEBNY? JAKIE WPŁYWY DO BUDŻETU TO PRZYNOŚI? ILE RAZY WPISU ODMÓWIONO? KWESTIONARIUSZ Z TAKIMI PYTANIAMY OTRZYMAŁY STAROSTWA POWIATOWE I MIEJSKIE WYDZIAŁY KOMUNIKACJI. OD KOGO? I PO CO? TO TRUDNIEJSZE PYTANIA.



ISSN 1895-4472



9 771895 447607

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

e-kierowca

WSPÓLNIE KREUJEMY BRANŻĘ



Nasi Partnerzy są dla nas źródłem inspiracji. Wspólnie z nimi opracowujemy i wdrażamy innowacyjne produkty, które zmieniają na lepsze całą branżę.

Dzięki innowacjom, nasi Partnerzy są zawsze na czele konkurencyjnego wyścigu, zawsze pierwsi i zawsze gotowi zaoferować kursantom najlepsze rozwiązania.

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

91 431 43 95

Co postanowi resort?



Krzysztof Giżycki

To, że system szkolenia i egzaminowania nie jest idealny, wiadomo od dawna. Poszczególne grupy, reprezentujące m.in. interesy instruktorów, właścicieli OSK, egzaminatorów, dyrektorów WORD-ów, już od dawna wysuwają kolejne postulaty, które ich zdaniem miałyby go zoptymalizować czy wręcz uzdrowić. Szczególną intensyfikację ich działań widać od momentu przejęcia władzy przez obecną partię rządzącą. Znowu mówi się np. o ustanowieniu ceny minimalnej za godzinę szkolenia. Niektórzy proponują dalej idące zmiany. Mowa tu choćby o pośle Mosińskim, który w swojej interpelacji zaproponował, żeby nadzór nad egzaminami sprawowała centralna komisja egzaminacyjna. Egzaminatorzy podlegaliby z kolei bezpośrednio okręgowej komisji egzaminacyjnej. Dyrektorzy WORD-ów odrzucają tę koncepcję, przekonując o jej niedorzeczności. Swoje trzy grosze do-

rzucili też egzaminatorzy. Chcieliby m.in. egzaminować dziennie mniej osób niż do tej pory i nie musieć pytać o zgodę przełożonego, gdy chcą podjąć dodatkową pracę.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa na razie wstrzymuje się od podjęcia jakichkolwiek decyzji, daje sygnał, że słucha wszystkich grup i będzie rozważało zaproponowane zmiany. Potwierdza to choćby powołanie zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Dużo dzieje się także w Ministerstwie Cyfryzacji, odpowiedzialnym za wdrożenie projektu CEPIK 2.0., który zgodnie z założeniami miałby wejść w życie już w styczniu. Jednak wszystko wskazuje na to, że plan po raz kolejny nie wypali. Z naszych informacji wynika, że system nie jest gotowy do tego, żeby go uruchomić. Oficjalnej decyzji jeszcze nie podjęto, ale prawdopodobnie nie wejdą w życie ważne dla branżowców przepisy, m.in. dotyczące okresu próbnego dla młodych kierowców...

Serdecznie zapraszam do lektury październikowego numeru „Szkoly Jazdy”. Zapewniams, jest co czytać!

Redaktor naczelny

W numerze

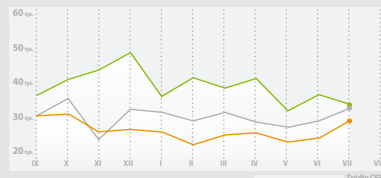
Kolejna powtórka z rozrywki	4	Optymalny stan uczenia się	28
Szkolenie rozregulowane?	7	Z dwoma sprzęgłami	30
Poseł Mosiński chce zmienić system egzaminowania	10	Obiekt marzeń wielu Polaków	31
Jazda na suwak. Tak prosta, tak trudna	12	Polityka zadowalania nie ma granic	32
Najlepszą reklamą jest... skuteczne szkolenie!	13	Škoda otworzyła autodrom	33
Nieszablonowe rozwiązanie	14	Mniej ofiar, wypadków tyle samo	34
Mała kasa, duża presja	16	Kierowco, nie denerwuj się, jadę zgodnie z przepisami!	35
Rowerowe problemy	18	Autonomiczna ciężarówka na testach w kopalni	36
Selfie może być przyczyną śmiertelnego wypadku	19	Miliony na innowacje	37
Mistrz zdetronizowany!	20	Kontrowersyjna zielona strzałka	38
Silniki na doping	22	OC drożeje, kierowcy niezadowoleni	39
Elektromechaniczna amortyzacja	23	Dobra umowa to podstawa!	40
Leniuch, który woli automat	24	NIK łaja gminy za niesprawne autobusy	41
Wakacyjne wyjazdy Polaków	26	Przegląd legislacyjny	42
Instruktor zatrudnię od zaraz	27	Co wypracuje zespół doradczy?	44

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LIPIEC 2016 **34 801**

LIPIEC 2015 **33 750**

LIPIEC 2014 **29 457**



Ministerstwo podało skład zespołu doradczego

Pod koniec drugiej dekady września odbyło się pierwsze spotkanie zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Nad czym obradowali zebrani? Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoly Jazdy”, czyli tydzień po spotkaniu, nie zostaliśmy o tym jeszcze poinformowani.

Wiadomo za to, że przewodniczącym zespołu jest Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego resortu infrastruktury i budownictwa, jego zastępcą – Anna Wiszniewska, sekretarzem – Monika Stracuk (obie pracują w komórce, której szefem jest Oleksiak).

Członkami zespołu zostało także aż pięciu przedstawicieli związanych z branżą OSK. Chodzi o prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Krzysztofa Bandosa, prezesa Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Krzysztofa Szymańskiego, prezesa Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Romana Stencła, Jana Szymczaka (sekretarz PFSSK) oraz Jana Zdziałstka (właściciel Olsztyńskiego Centrum Kształcenia, na stronie internetowej resortu przedstawiony jako przewodniczący komisji do spraw branży szkoleniowej w Business Centre Club).

Środowisko egzaminatorów reprezentują trzy osoby. Są to członkowie Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców: Dariusz Chyćko (prezes tej organizacji), Krzysztof Tomczak (wiceprezes) oraz Henryk Radomski.

Członkiem zespołu został także Wojciech Pasieczny, wiceprezes zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. jaz

Kolejna powtórka z rozrywki

Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują na to, że system CEPiK 2.0 nie zostanie uruchomiony w kolejnym zakładanym terminie, czyli w styczniu 2017 roku. Jeszcze kilka miesięcy temu Ministerstwo Cyfryzacji zapewniało: „prace są realizowane zgodnie z harmonogramem”. A teraz? Pod koniec września wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny powiedział, że uruchomienie CEPiK-u zgodnie z planem jest nierealne.

Decyzja o tym, że nowa wersja Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zostanie uruchomiona w styczniu przyszłego roku, zapadła niedługo po wygranych wyborach parlamentarnych przez Prawo i Sprawiedliwość. Ale sygnały, które w konsekwencji doprowadziły do jej podjęcia, pojawiły się wcześniej, bo w październiku 2015 roku. Doszło wtedy do spotkania, organizowanego przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji. Prezentację przedstawiła tam m.in. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych, której zadaniem była integracja systemów (SI Pojazd, SI Kierowca, SI WORD, Portal OSK) z nową centralną ewidencją.

Co z niej wynikało? Przede wszystkim PWPW przedstawiła zagrożenia i ryzyko wynikające z narzuconego harmonogramu. Chodziło m.in. o brak 22 rozporządzeń, regulujących działanie CEPiK-u i potrzebnych do wykonania przez PWPW niezbędnych działań. Dodatkowo Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych argumentowała, że Centralny Ośrodek Informatyki (podmiot odpowiedzialny za wdrożenie CEPiK-u 2.0) przekazał jej niepełną dokumentację techniczną. Konkluzja? Wszystkie swoje obowiązki PWPW może wypełnić dopiero w marcu 2016 roku. Do tego

trzeba jeszcze dodać szkolenia dla użytkowników systemu. Miałyby się zakończyć dopiero w maju 2016 roku! A zgodnie z ustaleniami, system miał działać już 4 stycznia 2016 roku!

■ Wszyscy zgodni

Oliwy do ognia dołączył Związek Powiatów Polskich. Ludwik Węgrzyn, prezes organizacji, skrytykował stan przygotowania administracji rządowej do sprawnego uruchomienia systemu we wskazanym terminie. I zaproponował dwa wyjścia. Pierwsze polegałoby na przesunięciu terminu wejścia w życie nowych przepisów, drugie na uprzednim wprowadzeniu rozwiązań przejściowych, umożliwiających realizację doniosłych społecznie usług administracyjnych.

Niedługo potem stanowisko zajęli urzędnicy ministerialni.

„Obecny poziom zaawansowania prac nad wdrożeniem systemu CEPiK 2.0 wskazuje na poważne ryzyko, z którym wiązałoby się uruchomienie nowego systemu z dniem 4 stycznia 2016 roku. Należy mieć przy tym na względzie, iż do uruchomienia zmienionych rozwiązań pozostaje 41 dni, zaś dziś do wydania pozostają w dalszym ciągu kluczowe dla tego procesu akty wykonawcze do ustawy Prawo o ruchu drogowym, pozostające zarówno w gestii ministra właściwe-



go do spraw wewnętrznych, jak i innych resortów. Dlatego MSWiA rekomenduje przesunięcie daty wdrożenia systemu w życie – poinformował wydział prasowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Oświadczenie wydał także resort infrastruktury i budownictwa.

„Proces przygotowujący wdrożenie systemu CEPiK 2.0 nie został zakończony. Aby uniknąć paraliżu w wydziałach komunikacji i w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, została podjęta decyzja o przesunięciu wyznaczonego na 4 stycznia 2016 roku terminu wejścia w życie przepisów wprowadzających CEPiK 2.0. Decyzja ta oznacza, że konieczna będzie także zmiana terminu wejścia w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami, wprowadzających m.in. okres próbny dla młodych kierowców” – podał wydział prasowy MliB.

■ Wiążące decyzje w ekspresowym tempie

Na konkretne działania nie trzeba było długo czekać. Na początku grudnia ubiegłego roku ukazał się poselski projekt zmian w kilku aktach prawnych, m.in. w prawie o ruchu drogowym, ustawie o kierujących pojazdami, dotyczący przesunięcia uruchomienia nowej wersji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców na 1 stycznia 2017 roku. „Przesunięcie terminu uruchomienia zmodernizowanego Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, budowanego w ramach projektu CEPiK 2.0, związane jest z niedostatecznym przygotowaniem użytkowników systemu do wdrożenia. Uzależnione jest ono nie tylko od stanu prac nad zmianami systemu centralnego, ale również od stopnia dostosowania zewnętrznych systemów teleinformatycznych podmiotów zasilających centralną ewidencję pojazdów i centralną ewidencję kierowców. W sposób szczególnie dotyczy to systemów eksploatowanych w starostwach, kluczowych dla procesu obsługi obywateli w zakresie rejestracji pojazdów i wydawania uprawnień do kierowania pojazdami. MSWiA w trakcie trwania projektu monitoruje przebieg testów i stan zaawansowania prac po stronie podmiotów, które dostosowują się do zmodernizowanego SI CEPiK, i identyfikuje na bieżąco powstałe ryzyko. Złożoność tego procesu jest bardzo duża ze względu na liczbę i zróżnicowanie końcowych odbiorców usług – 380 powiatów, ponad 4 tysiące stacji kontroli pojazdów, ponad 7 tysięcy ośrodków szkolenia kierowców” – można było przeczytać w uzasadnieniu projektu zmian.

Nowelizacja była procedowana w iście ekspresowym tempie. Już 17 grudnia odbyło się trzecie czytanie projektu w Sejmie, za-

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców działa od 2003 roku. Już od dawna wiele osób wskazywało, że system jest daleki od ideału. Skarżono się na jego awaryjność i nienowoczesność. Dlatego trzy lata temu Ministerstwo Spraw Wewnętrznych uznało, że trzeba go zmodernizować, a nawet wzbogacić o nowe usługi. Wykonaniem zadania zajął się Centralny Ośrodek Informatyki.

Od momentu ogłoszenia rozpoczęcia prac nad CEPiK-iem ogłaszano wdrożenia nowych usług – „Historii pojazdu” i „Bezpiecznego autobusu”. Pozwalają online sprawdzić informacje o pojazdach i autobusach. Są udostępniane Polakom nieodpłatnie na dwóch specjalnych stronach internetowych.

Jednak prawdziwa rewolucja ma nadejść.

Do systemu mają płynąć zupełnie nowe dane. Chodzi m.in. o informacje dotyczące okresów próbnych dla młodych kierowców. Ale nie tylko. Istnieją plany wprowadzenia usługi „Sprawdź swoją szkołę jazdy”. Ma umożliwić sprawdzenie przez kandydata na kierowcę informacji statystycznych na temat ośrodków znajdujących się np. w jego okolicy. Informacje pozwolą na zweryfikowanie, który ośrodek szkolenia kierowców jest najlepszy. Mają zostać opracowane na podstawie takich danych, jak nazwa szkoły jazdy, jej siedziba, numer ewidencyjny, zakres przeprowadzanych przez nią szkoleń, poziom zdawalności egzaminów czy liczba osób przeszkolonych.

kończone głosowaniem. Posłowie byli prawie jednogłośnie. Projekt zmian musiał jeszcze zatwierdzić Senat. Stało się to dzień później. A jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia ustawę zmieniającą aż osiem aktów prawnych podpisał prezydent Andrzej Duda.

■ „Wszystko idzie zgodnie z planem”

Od początku 2016 roku podmiot odpowiedzialny za wdrożenie systemu CEPiK 2.0, czyli Centralny Ośrodek Informatyki, nie podlegał już Ministerstwu Spraw Wewnętrznych (przemianowanego na Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji), tylko resortowi cyfryzacji, którego szefową została Anna Streżyńska.

O stan prac nad CEPiK-iem zapytaliśmy w maju. Co wtedy usłyszeliśmy?

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

Dodał także, że Ministerstwo Cyfryzacji od początku 2016 roku (w ramach podprojektu „Integracja”) zintensyfikowało prace związane z integracją z systemem CEPiK 2.0 jego interesariuszy (np. CBA, urzędy marszałkowskie, ZUS). Chodzi o porządkowanie prac integracyjnych, zapewnienie im wsparcia, usprawnienie komunikacji, a także wprowadzenie mechanizmów monitorowania. Miało to się dzieć poprzez cykliczne raportowanie postępu prac.

Dowiedzieliśmy się także, że zlecony został audyt CEPiK. Miała go wykonać zewnętrzna firma.

■ Audyt obnażył braki

O wynikach audytu dowiedzieliśmy się dopiero we wrześniu, gdy trafił on do Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Ministerstwo Cyfryzacji powstrzymywało się od komentarza, ale sporo można się było o nim dowiedzieć za pośrednictwem Związku Powiatów Polskich. Organizacja ta uczestniczy bowiem w pracach komisji.

Co możemy wyczytać w raporcie? Jego autorzy wypunktowali listę poważnych błędów, które pojawiły się w toku prac nad projektem. Ich zdaniem, „każdy z interesariuszy, a w szczególności wykonawcy, mieli skłonność do koncentrowania się w projekcie na realizacji własnych partykularnych celów instytucjonalnych”. Rodziło to ryzyko konfliktu celów i zaburzało komunikację, efektywność pracy i ostateczną jakość realizacji. Audytorzy wskazują także na niedostateczny udział tzw. użytkowników końcowych systemu (starosta, ośrodki szkolenia kierowców, stacje kontroli pojazdów, policja) na etapie przygotowywania systemu. Dodają także, że w toku prac projektu działania były realizowane w sposób niewystarczający, szczególnie ze strony zasobów odpowiedzialnych za obniżenie danego ryzyka.

Co to wszystko oznacza? Przypomnijmy informację z felietonu, dostępnego na stronie internetowej dziennika „Warto Wiedzieć”, którego wydawcą jest Związek Powiatów Polskich. Monika Małowiecka, ekspertka ZPP ds. systemu CEPiK 2.0, pisze w nim m.in.: „Z audytu projektu CEPiK 2.0 sporządzonego dla Ministerstwa Cyfryzacji wynika wprost, że nie ma realnych szans na udane wdrożenie nowego CEPiK-u w przewidzianym ustawą terminie (...). Ministerstwo tymczasem całkowicie skupiło się na dążeniu do sukcesu, tracąc z oczu cel, jaki przyświecał idei budowania



CEPiK 2.0. Z uporem maniaka zapewniano nas, samorządowców, o prawidłowym i terminowym postępie prac. Wskazywano, że produkt (w postaci platformy centralnej) jest już w pełni gotowy. Jak wynika z przygotowanego raportu, sytuacja nie jest tak prosta, jak chciałoby ją widzieć Ministerstwo Cyfryzacji”.

Według autorów raportu, jeśli resort cyfryzacji zdecyduje się na wdrożenie projektu w przewidzianym terminie, konsekwencje mogą być katastrofalne. Wspominają o tym w swoim raporcie audytorzy. Chodzi m.in. o zatrzymanie procesu wydawania dokumentów komunikacyjnych, technicznych pojazdów, częściowe wstrzymanie procesu szkolenia kandydatów na kierowców (brak możliwości szkolenia nowych kursantów, którzy nie pobiorą PKK) oraz całkowite wstrzymanie egzaminów teoretycznych na prawo jazdy. Wszystko to mogłoby się wydarzyć, jeśli 2 stycznia 2017 roku system CEPiK 2.0 zostałby uruchomiony zgodnie z ostatnio założonym planem.

■ Decyzje nie zapadły, ale...

Raport był przedmiotem obrad zespołu ds. społeczeństwa informatycznego Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Spotkanie odbyło się w pierwszej dekadzie września. I właśnie wtedy dokument został po raz pierwszy skomentowany przez przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji.

– Ze strony przedstawicieli Ministerstwa Cyfryzacji padła deklaracja, że zostanie podjęta próba przesunięcia wdrożenia CEPiK-u. Konkretna data powinna pojawić się w ciągu kilku tygodni – informuje „Szkolę Jazdy” osoba, która brała udział w spotkaniu zespołu ds. społeczeństwa informatycznego Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Dlaczego? Bo do tego czasu ma powstać harmonogram wdrożenia poszczególnych części CEPiK-u.

Rzecznik prasowy resortu cyfryzacji Karol Manys mówił nam z kolei, że decyzja nie została jeszcze formalnie podjęta.

– To stanie się najszybciej, jak to możliwe. Z całą pewnością nie dopuścimy jednak do sytuacji, w której przekazemy do użytkowania system obciążony dużym ryzykiem. Musimy być na 100 proc. pewni, że zadziała.

Właśnie to ostatnie zdanie rzecznika wskazuje, że nie ma co spodziewać się wdrożenia CEPiK-u w styczniu nowego roku. Dlaczego? Z naszych informacji wynika, że system nie jest na to gotowy. Potwierdził to pod koniec września w Sejmie wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny.

– Na dzień dzisiejszy ocena naszego stanu tego projektu jest taka, że niemożliwym jest uruchomienie tego systemu 1 stycznia 2017 roku, jeśli chcemy dbać o prawidłową komunikację pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w procesie wydawania dokumentów.

Prawdopodobnie w październiku zapadnie wiążąca decyzja w tej sprawie. Decyzja o przesunięciu terminu wdrożenia. Na kiedy? Tego na razie nie wiadomo.

■ Długa i burzliwa historia

Jeśliby (co najbardziej prawdopodobne) okazało się, że CEPiK 2.0 nie wejdzie w życie w styczniu przyszłego roku, byłaby to już kolejna próba przesunięcia terminu wdrożenia systemu. O decyzji obecnej ekipy rządzącej już pisaliśmy. Warto jednak jeszcze przypomnieć wcześniejsze wydarzenia. Ustawa o kierujących pojazdami, która zakładała m.in. wprowadzenie okresu próbnego dla młodych kierowców, została podpisana przez prezydenta

Bronisława Komorowskiego 25 stycznia 2011 roku! Z tym, że nadmieniona wyżej regulacja miała wejść w życie dwa lata później. Ale tak się nie stało. Ustawa co prawda zaczęła obowiązywać 19 stycznia 2013 roku, ale bez okresu próbnego. Postanowiono wdrożyć go dopiero od 2016 roku. Ale nowelizacja ustawy trafiła do posłów zaledwie miesiąc przed terminowym wejściem w życie ustawy. Pierwsze czytanie przebiegało w bardzo burzliwej atmosferze.

– Ustawa o kierujących pojazdami była gotowa dwa lata temu. Mielście tyle czasu, żeby przygotować się do zmian. Nic w tej sprawie nie zrobiliście. To wstyd zostawiać nas z tym chłamek – mówiła posłanka Anna Paluch (PiS).

– Traktujecie nas jak chłytków, dopiero rano przed posiedzeniem komisji dostaliśmy projekt nowelizacji ustawy. Kiedy mieliśmy się z nim zapoznać? Teraz sami będziecie musieli uporać się z tym bałaganem – wtórował jej Andrzej Adamczyk, wtedy poseł PiS, obecnie szef resortu infrastruktury i budownictwa.

Co sprawiło, że przepisy o okresie próbnym zostały przesunięte aż o trzy lata? Tłumaczył to Roman Dmowski, ówczesny podsekretarz stanu w MSW.

– Od początku 2012 roku w Centralnej Ewidencji Kierowców i Pojazdów kontrolę prowadzi CBA. Poza tym MSW zaczęło analizować rejestry, m.in. PESEL i CEPiK. Wyszło z tego, że wiele urządzeń trzeba wycofać z eksploatacji, nie nadają się już do pełnienia nałożonych przez nową ustawę zadań. Dlatego też system ewidencji kierowców musi zostać zmodernizowany. Przyniesie to oszczędności rzędu 30 proc.

Od tego czasu minęło kilka lat, a system CEPiK jak nie działał, tak nie działa...

Jakub Ziębka

Szkolenie rozregulowane?

Czy wpis OSK do rejestru działalności regulowanej jest potrzebny? Jakie wpływy do budżetu to przynosi? Ile razy wpisu odmówiono? Kwestionariusz z takimi pytaniami otrzymały starostwa powiatowe i miejskie wydziały komunikacji. Od kogo? I po co? To trudniejsze pytania.

Kwestionariusze wysłano pod kilkaset adresów. Do starostw powiatowych i wydziałów komunikacji, czyli jednostek, które nadzorują ośrodki szkolenia kierowców. W roli listonoszy wystąpili wojewodowie. Mieli zebrać dane z samorządów i dorzucić od siebie trochę informacji na temat funkcjonowania ośrodków doskonalenia techniki jazdy (bo ODTJ rejestruje się w urzędach wojewódzkich). Zadanie wykonali w kilka dni.

– Pismo dotyczące przeglądu form reglamentacji działalności gospodarczej w sektorze „transport” otrzymaliśmy 26 kwietnia. Na podstawie zebranych ankiet 6 maja udzielono odpowiedzi – informuje Anna Zięba z biura wojewody lubelskiego.

Wojewoda wielkopolski odpowiedział ekspresowo, już 2 maja. Lubuski – dwa dni później. Łódzki – 6 maja. Inni przedstawiciele rządu w terenie też się sprężyli.

– Ankiety niezwłocznie przekazaliśmy starostom i w maju odesłaliśmy do Warszawy „zbiórówkę” – informuje Piotr Pieleszek z Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

■ A może by tak bez rejestracji?

Co było w ankiecie? Prośba o „ocenę możliwości rezygnacji z obowiązku wpisu do rejestru działalności regulowanej przez ośrodki szkolenia kierowców”. Czy takie działania miałyby w praktyce istotne gospodarcze i społeczne konsekwencje? – pytają urzędnicy z Warszawy.

Jeśli tak, to jakie? „W przypadku odpowiedzi przeczącej, proszę o wskazanie wymogów, które można ograniczyć, uzasadnienie tych, które powinny zostać i ich ocenę pod kątem proporcjonalności do celów regulacji oraz podanie, jakie konkretne konsekwencje miałyby ich uchylenie” – instruuje autor ankiety. Jest też prośba o dane liczbowe. Między innymi, ile ośrodków szkolenia złożyło wnioski o wpis do rejestru działalności regulowanej w ostatnich pięciu latach, ile wniosków rozpatrzono negatywnie i dlaczego, jakie są wpływy – do budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego – z tytułu opłat związanych z daną formą reglamentacji działalności gospodarczej, ile wynoszą roczne koszty obsługi. „Jeśli

dane finansowe są niedostępne, proszę podać listę pracowników zatrudnionych do obsługi spraw związanych z wpisem do rejestru działalności regulowanej” – to kolejna instrukcja z kwestionariusza.

Jest w nim też informacja, że dyrektywa unijna (z 2006 roku) w sprawie praw jazdy określa wymagania dla egzaminatorów i minimalne wymogi kursów, ale „nie wymaga autoryzowania ośrodków”. Wniosek? Polskie prawo jest mniej przyjazne dla przedsiębiorców niż normy unijne. Pięciostronicowy materiał przesłany starostom dotyka też spraw tak fundamentalnych, jak Konstytucja RP. Pierwsze pytanie brzmi: Jaka wartość konstytucyjna jest chroniona wpisem do rejestru działalności regulowanej?

Samorządowcy albo się tej ankiety przestraszyli, albo wypełnienie takich druków traktują rutynowo, bo tematu ewentualnych zmian przepisów dotyczących OSK nie chcą komentować.

– Nie jesteśmy od oceniania, interpretowania działań ministerstwa – usłyszeliśmy w kilku urzędach.



Działalność regulowana – działalność gospodarcza, której wykonywanie wymaga spełnienia szczególnych warunków, określonych przepisami prawa. Pojęcie pojawiło się w Ustawie o swobodzie działalności gospodarczej z dn. 2 lipca 2014 roku.

Przedsiębiorca może wykonywać tę działalność (zawód regulowany), jeśli spełnia warunki określone przepisami odrębnej ustawy (np. Prawo o ruchu drogowym, Prawo łowieckie, Prawo dewizowe, Prawo pocztowe) i po uzyskaniu wpisu w rejestrze działalności regulowanej.

Przykłady? Prowadzenie praktyki lekarskiej, produkcja alkoholu i wyrobów tytoniowych, usługi detektywistyczne, kantor wymiany walut, usługi pocztowe, wytwarzanie i magazynowanie biokomponentów, działalność polegająca na świadczeniu usług turystycznych obejmujących polowania wykonywane przez cudzoziemców.

Organem prowadzącym rejestr może być starosta (rejestruje np. stacje kontroli pojazdów i OSK), marszałek województwa (nadzoruje m.in. pracownię psychologiczną dla kandydatów na kierowców oraz prowadzenie kursów ADR), wojewoda (rejestruje ODTJ), ale również takie urzędy i instytucje, jak np. Urząd Komunikacji Elektronicznej czy prezes Narodowego Banku Polskiego.

Wpis do rejestru zastąpił funkcjonujące wcześniej zezwolenia (przedsiębiorca w oświadczeniu stwierdza, że spełnia szczególne warunki wykonywania danej działalności, a organ rejestrujący nie ma obowiązku sprawdzania, czy przedsiębiorca faktycznie te warunki spełnia.). Miało to służyć poszerzeniu wolności gospodarczej (mniejszy zakres działalności podlega koncesjonowaniu), ograniczyć uznaniowość organów reglamentacyjnych itd.

– Prawdopodobnie chcą rozeznaczyć się w sytuacji przed planowaną liberalizacją przepisów – komentuje pracownik wydziału komunikacji w dużym mieście zachodniej Polski.

■ Minister pyta w imieniu innego ministra

Pytania w sprawie reglamentacji działalności OSK wysłało Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. Ale przyznaje się do tego niechętnie.

– Nie mamy z tym nic wspólnego – tak pracownik biura prasowego MliB zareagował na telefon



z redakcji „Szkoły Jazdy”. – Kto rozsyłał ankietę? Rolą dziennikarza jest to ustalić, a nie wypytywać nas o coś, za co nie odpowiadamy – stwierdził.

Informacja z urzędów wojewódzkich jest jednak jasna. Ankietę przygotowało MliB. Powtórnie poprosiliśmy więc ministerstwo o odpowiedź na piśmie. Trzy dni po pierwszym komentarzu resortu otrzymaliśmy e-maila.

„Autorem ankiety dotyczącej ośrodków szkolenia kierowców, która w kwietniu 2016 roku została przekazana wojewodom za pośrednictwem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, jest Ministerstwo Rozwoju. Pytania w tej sprawie należy kierować do MR” – wyjaśniła Elżbieta Kisil, rzeczniczka prasowa MIB.

„Z wnioskiem o wypełnienie kwestionariusza zwrócił się Pan Jerzy Szmit, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa na prośbę Pana Mateusza Morawieckiego Ministra Rozwoju [pisownia oryginalna]” – precyzuje rzecznik wojewody wielkopolskiego.

Jerzy Szmit odpowiada m.in. za transport drogowy, zajmuje się problemami bezpieczeństwa, szkolenia i egzaminowania kierowców. W jakim celu przygotował kwestionariusz dotyczący OSK? O co dokładnie poprosił wicepremier Morawiecki? Czy planowana jest liberalizacja przepisów? Tego ministerialne służby prasowe nie chcą ujawnić. MR nie odpowiedziało na nasze pytania.

■ Po co ta ankieta?

Odpowiedzi na to zasadnicze pytanie szukaliśmy również w urzędach wojewódzkich.

– O wnioski płynące z ankiety proszę zwrócić się do jej autora – radzi Pieleszek z Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Czy wojewodowie przygotowali dla MliB lub MR jakiś komentarz do ankiety? Przedstawiali swoje propozycje?

– Oceny liberalizacji przepisów dotyczących OSK nie dokonywano – wyjaśnia urząd wojewódzki w Lublinie.

– Wojewoda lubuski nie dokonywał oceny proponowanych zmian w zakresie prowadzenia działalności reglamentowanej – informuje Jolanta Krynicka z biura wojewody.

Wyjaśnia też, że w tej sprawie UW nie otrzymywał żadnych sygnałów od osób prowadzących OSK czy reprezentujących ich organizacje.

– Nie wpłynęło do nas żadne pismo, w którym zwracano by uwagę na konieczność dokonywania zmian w obecnie funkcjonującym systemie prawnym, dotyczącym działalności reglamentowanej – informuje Krynicka.

Lobbying ze strony środowiska OSK nie uważano również w innych regionach Polski.

– Właściciele ośrodków, jak również branżowe stowarzyszenia nie zwracały się do urzędu z wnioskami o zmianę obowiązującej formy rejestracji – tłumaczy Jan Michajłowski, dyrektor wydziału infrastruktury i rolnictwa w Łódzkim Urzędzie Wojewódzkim. – W ocenie starostów, jak również wojewody łódzkiego, należy zachować sztywną formę rejestracji ośrodków szkolenia kierowców – dodaje Michajłowski.

■ OSK się nie odmawia

To, że wpis do rejestru działalności regulowanej nie nastęca problemów przedsiębiorcom, potwierdzają statystyki. W Wielkopolsce przez ostatnich pięć lat było 511 wniosków o rejestrację ośrodka szkolenia. Wszystkie rozpatrzone pozytywnie. W Łódzkiem działa 378 OSK. Nikomu nie odmówiono wpisu do rejestru. Podobnie w Lubuskim, gdzie funkcjonuje 220 ośrodków. W woj. zachodniopomorskim od 2011 roku papiery złożyło 150 przedsiębiorców i nie było decyzji odmownych. Na Lubelszczyźnie – w dwudziestu starostwach i czterech miastach na prawach powiatu zarejestrowano 162 OSK.

– Negatywnie rozpatrzone dwa wnioski – informuje Anna Zięba. – Powód? Nie uzupełniono potrzebnych dokumentów.

Co ciekawe – od 2011 roku zarejestrowało się tam aż sześć ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Wszystkie przebrnęły procedurę bez kłopotów.

Powodów ewentualnej liberalizacji przepisów należy szukać więc gdzie indziej. Na przykład w ministerialnych pytaniach o wpływy do budżetu i koszty związane z reglamentacją działalności gospodarczej. Wojewoda lubelski roczne wpływy z rejestracji OSK określił na 865 zł! ODTJ przyniosły 1352 zł. A sprawy związane z wpisem obsługuje – we wszystkich starostwach – 32 urzędników. Wielkopolska ma jeszcze ciekawszy bilans: wpływy 500 zł i 35 pracowników w jednostkach samorządu terytorialnego „odpowiedzialnych za obsługę spraw związanych z wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców”. W woj. zachodniopomorskim 24 urzędników rejestruje OSK, a wpływy z reglamentacji działalności gospodarczej też są mizerne.

– Bo nikt się nie rejestruje, ośrodki się zwiąają. U nas z jedenastu zostały trzy – komentuje Ireneusz Rachubiński, od 26 lat prowadzący szkołę „Autostart” w Gryficach.

■ Papierologia najważniejsza

Rachubiński ocenia, że weryfikacja OSK jest powierzchowna. Kontrole polegają na sprawdzaniu papierów, nie jakości pracy ośrodka.

– Niektóre OSK prowadzą biuro „w teczce”, a salę wykładową mają w dużym pokoju – ironizuje Rachubiński. – Poziom szkoleń jest bardzo różnicowany – dodaje już poważniejszym tonem.

Michał Koliński z OSK „Driver” w Starogardzie Gdańskim zauważa, że kontrole przeprowadzane są co roku, ale...

– Starostwa kładą nacisk na pilnowanie dokumentów, ich zgodność oraz czas pracy instruktorów. Natomiast dbając o dobro kursanta, trzeba prowadzić nadzór nad tym, kto jak szkoli – stwierdza Koliński. – Nadzór jest i musi być, ale poprawiając jakość kontroli zmniejszyłbym nacisk na sprawy związane z papierologią – powtarza.

Te obserwacje potwierdza Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– Sprawdza się absurdalne rzeczy, na przykład szerokość linii na placu manewrowym albo czy kursant podpisał się we właściwym miejscu formularza – wyjaśnia Bandos.

Zauważa, że starostwa nie mają możliwości przeprowadzenia niezapowiedzianej kontroli. A kiedy już urzędnicy złożą wizytę w danym OSK, przyjeżdżają weryfikować głównie dokumentację.

– A należałoby sprawdzić, jak rzeczywiście przebiega szkolenie – postuluje Bandos. – Nie

tylko listę obecności kursantów, a treść zajęć, metodykę.

Krzysztof Tłoczek z OSK „No Stress” w Gorzowie Wielkopolskim nie ma złudzeń.

– Kontrole robi się na sztukę, pro forma. Sami urzędnicy tego nie kryją – stwierdza. – Dlatego trudno mi odpowiedzieć na pytanie, czy nadzór powinien być ściślejszy, czy wręcz przeciwnie. Bo i tak sprawdza się nie to, co trzeba – dodaje.

■ Kontrole bez prawa jazdy

Szef gorzowskiego ośrodka opowiada o „patologiach na każdym etapie szkolenia”.

– Lekarz nie widzi kandydata na kierowcę, a wystawia mu zaświadczenie! Kursant szkoli się w jednym OSK, a doszkała w innym. Albo zapisuje się na egzamin, zanim zaliczy kurs. Jak to możliwe? – pyta retorycznie Tłoczek. – Łamanie czy naginanie przepisów jest tak powszechne, że klienci mają pretensje do instruktorów pracujących uczciwie – mówi z gorczą.

Jak to zmienić? Koliński uważa, że na jakość pracy szkół jazdy pozytywnie wpłynęłoby określenie ceny minimalnej za kurs oraz zwiększenie liczby godzin praktycznych.

– To wyeliminowałoby nieuczciwą konkurencję, która robi szkolenia na skróty – komentuje właściciel OSK „Driver”.

Poluzowanie przepisów regulujących działalność szkoleniową raczej by temu nie sprzyjało.

Nasi rozmówcy, m.in. z miejskich wydziałów komunikacji, przyznają, że nadzór jest ograniczony, schematyczny.

– Bo na lepszy nie ma pieniędzy. Trzeba by powołać zespół ludzi z kwalifikacjami i doświadczeniem – komentują.

– Często zajmuje się tym „pani Krysia”, która sprawdzi daty i nazwiska, ale o szkoleniu kierowców nie ma pojęcia. Nie ma nawet prawa jazdy – stwierdza z humorem pracownik jednego z urzędów, do których telefonowaliśmy.

– Kontrolowanie OSK nie odbywa się, tak jak powinno, co potwierdził raport Najwyższej Izby Kontroli – przypomina Bandos. – Trudno mi się wypowiadać na temat ankiety, bo nie widziałem tego dokumentu. Nie będę też spekulował, jakie są intencje ministerstwa. Na pewno, jako przedstawiciele branży, widzimy potrzebę zmian w nadzorze. I będziemy chcieli uczestniczyć w procesie zmian legislacyjnych – zapowiada szef PFSSK.

Tomasz Maciejewski

Dla „Szkół Jazdy”

Mirosław Augustyniak, kierownik wydziału egzaminowania w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Ostrołęce

Deregulacja kojarzy mi się z rozregulowaniem tego, co całkiem niezłe pracuje, choć wymaga pewnych korekt. W pewnych obszarach, a do takich na pewno należy sfera szeroko rozumianej oświaty, powinno się raczej wyznaczać ambitne poziomy minimum. Mieliśmy przecież w szkole sytuację, że to nauczyciel decydował, z których książek uczą się uczniowie. Dobry wybrał dobre, słaby niekoniecznie, a teraz instruktor miałby decydować o wszystkim – kiedy, ile i jak prowadzić zajęcia.

Sito na szkoleniach jest bardzo różne. Na przykład na egzamin kategorii C przychodzą osoby słabo przygotowane. Przez sito szkolenia przeszły, egzaminu już nie zdały. Tłumaczą, że kategoria C jest im potrzebna do zdobycia dodatkowych punktów przy rekrutacji do policji lub straży, a w transporcie pracować nie zamierzają. No i wtedy same ręce się składają, oczy wznoszą ku górze, a na usta cisną się słowa „Boże, miej w opiece straż i policję”.

Przecież nie można założyć, że na egzaminie będzie jedyne sito. Będziemy pogłębiać bardzo powszechną opinię wspianego i dobroniusznego instruktora, a egzaminatora sukinsyna. Przypominają mi się sytuacje, gdy egzaminowałem kandydatów na instruktorów. Słabo przygotowany egzaminowany zapewniał, że się douczy. Wtedy pytałem, czym kosztem. Bo mnie się wydaje, że kosztem tych, których będzie uczył. Mamy przedziwną sytuację, że luzuje się jednym, a przykręca ponad miarę śruby drugim.

Bezpieczeństwo na drogach też pozostawia wiele do życzenia. Statystyki się zatrzymały na pewnym poziomie. To dlatego, że wobec kierowców policja wymyśla coraz to nowe szykany i represje mandatowe, natomiast wobec tzw. niechronionych, czyli pieszych i rowerzystów, stosuje słowa Jurka Owsiaaka „róbta co chceta”. A roboty z tymi drugimi jest bardzo dużo. 50 proc. z nich nie wie, że rowerem nie wolno przejeżdżać po przejściu, że na przejście wchodzimy po upewnieniu się, że nic nie jedzie, że wysepka służy do tego, żeby pieszy mógł w bezpiecznym miejscu upewnić się, czy może wejść dalej na przejście. Poziom wiedzy tej grupy uczestników ruchu drogowego jest, jak na cywilizowane społeczeństwo, żenująco niski. Reasumując – bez właściwego nadzoru nad OSK w niektórych szkołach jazdy instruktorzy mogliby co najwyżej szkolić pieszych i rowerzystów. Nadzór nad OSK powinien dotyczyć spraw ważnych, a nie być sztuką dla sztuki. Największą bolączką jest brak w niektórych OSK poczucia odpowiedzialności za poziom szkolenia.

Poseł Mosiński chce zmienić system egzaminowania

Poseł Jan Mosiński (PiS) złożył ministrowi infrastruktury i budownictwa interpelację, w której zaproponował całkowitą zmianę systemu egzaminowania. Na czym miałyby ona polegać? Zdaniem posła, nadzór nad egzaminami powinna sprawować centralna komisja egzaminacyjna. Egzaminatorzy podlegaliby z kolei bezpośrednio jej okręgowym strukturom. A egzaminy mogłyby się odbywać z wykorzystaniem infrastruktury OSK, spełniających określone wymagania.

Jak w szczegółach wyglądałby system zaproponowany przez Mosińskiego? Nadzór nad egzaminami miałyby sprawować centralna komisja egzaminacyjna (działająca na podstawie ustawy o systemie oświaty), współpracująca z okręgowymi komisjami egzaminacyjnymi. Tym ostatnim podmiotom bezpośrednio podlegaliby egzaminatorzy.

Wedle posła, rotacja egzaminatorów była by ustalana centralnie przez niezależny system. Nie byłoby wtedy innej możliwości ustalania egzaminatorów dla poszczególnych uczestników egzaminu.

■ Pieniądze do budżetu państwa, nie województwa

Na tym proponowane przez Mosińskiego zmiany się nie kończą. Wpływy z egzaminów powinny jego zdaniem trafiać do budżetu państwa. „Rozdział finansowania egzaminów oraz prowadzenia egzaminów pomiędzy dwa różne podmioty zwiększy możliwość wzajemnej kontroli oraz utrudni »wyciskanie« przychodów z egzaminowanych poprzez zaniżanie zdawalności, ponieważ dysponentem pieniędzy będzie inny pod-



miot niż ten, który odpowiada za prowadzenie egzaminów. Przychody z egzaminów powinny stanowić przychód państwa, a WORD-y mogą być finansowane na podstawie przedłożonych budżetów przez ministerstwo transportu lub wojewodę. Taka zmiana rozzerwie proste i bezpośrednie przełożenie: większa liczba niezdańcych równa się większe wpływy jednostki egzaminującej” – czytamy w interpelacji.

■ Egzaminy w powiatach

Poseł chciałby także, żeby egzaminy „powróciły do powiatów” i były organizowane w oparciu o infrastrukturę ośrodków szkolenia kierowców, spełniających określone wymagania. Skąd ten pomysł? „To rozwiązanie obniży koszty uzyskania prawa jazdy przez osoby młode (bliższy dostęp do egzaminów), przyspieszy organizację egzaminów (większa ilość ośrodków uprawnionych do egzaminowania), obniży obciążenie

i tak już niewydolnych komunikacyjnie miast, gdzie znajdują się WORD-y, obniży emisję spalin w miastach, urealni zasady realizacji egzaminu (osoba zdając egzamin w dużym mieście w godzinach szczytowych może cały swój egzamin odbyć na zakorkowanych drogach – trudno jest w takiej sytuacji rzetelnie ocenić umiejętności kandydata do kierowania pojazdem)” – czytamy w interpelacji.

■ Wysokie standardy

Propozycja posła została poddana druzgocącej krytyce przedstawicieli środowiska związanego z wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego. Ich opinie można przeczytać na facebookowym profilu Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD.

„Jednym z czynników mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego są kwalifikacje przyszłych kierowców. Uży-

Jan Mosiński

to polski działacz związkowy, polityk i samorządowiec, długoletni przewodniczący zarządu Regionu Wielkopolska Południowa NSZZ „Solidarność”, od 1992 do 2002 był członkiem prezydium Komisji Krajowej tego związku. Działał w Ruchu Społecznym AWS, później związał się z Prawem i Sprawiedliwością.

W 2015 wystartował w wyborach parlamentarnych. Otrzymał 7247 głosów, zdobywając tym samym mandat poselski z listy PiS w okręgu kaliskim. Wcześniej był radnym wielkopolskiego sejmiku, także z ramienia PiS.

skąć je można przede wszystkim przez zapewnienie wysokiego poziomu i jakości szkolenia, kształtowanego poprzez wysokie wymagania na egzaminie państwowym na prawo jazdy i warunki, w jakich się on odbywa.

Przeprowadzanie egzaminów w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego zapewnia realizację tych celów. Odbywają się one przy zachowaniu wysokich standardów. Dzięki temu rozwiązaniu zlikwidowano i ograniczono wiele patologii, które miały miejsce, gdy egzaminy odbywały się w ośrodkach szkolenia kierowców (do 1991 roku).

Oprócz przeprowadzania egzaminów WORD-y prowadzą dużo działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i przeznaczają na ten cel znaczące środki finansowe. Podejmują także działania związane z realizacją zadań z planowanym wprowadzeniem okresu próbnego, np. poprzez utworzenie ośrodków doskonalenia techniki jazdy, co pozwoli na prawidłowe ich wykonanie oraz wpłynie na podniesienie poziomu kwalifikacji kierowców.

Likwidacja tego systemu przeprowadzania egzaminów, który przez wiele lat był i jest doskonalony i w który zainwestowano duże środki finansowe w celu zapewnienia wysokiego poziomu przeprowadzania egzaminów, przyniesie negatywne, a nie pozytywne skutki i w konsekwencji doprowadzi do pogorszenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym." - napisał Stanisław Piotrowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Kaliszu.

■ Zyski idą na BRD

Podobnego zdania jest Henryk Waluda, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Sieradzu.

„Również jako wieloletni egzaminator chcę zwrócić uwagę na propozycję przeniesienia egzaminów do OSK. Jest to powrót do sytuacji sprzed 1992 roku. System ten zrodził wiele zjawisk patologicznych, dlatego też zapadła w tamtym czasie słuszna decyzja o utworzeniu WOEK i przeniesieniu egzaminów do miast, które posiadały odpowiednią infrastrukturę do właściwego sprawdzania umiejętności kandydatów na kierowców. Nowy system zdecydowanie zwiększył nadzór nad prawidłowym przebiegiem egzaminów.

Dalsze działania, które zostały zapoczątkowane w WOEK-ach, przyczyniły się do ograniczenia do minimum występujących wcześniej nieprawidłowości, w tym zjawisk korupcyjnych. M.in. wprowadzono egzamin teoretyczny na urządzeniach komputerowych, egzaminatorzy zostali zatrudnieni na umowy o pracę, dzięki czemu w zdecydowanie większym stopniu identyfikują się ze swoim zakładem pracy, wprowadzono losowy przydział osób zdających do danego egzaminatora.

Ponadto zwracam uwagę na fakt, że zyski z przychodów za przeprowadzone egza-

miny są w zdecydowanej większości przeznaczone przez WORD-y na działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, szczególnie wśród dzieci i młodzieży." - napisał Waluda.

■ Wysokie standardy

Swoją opinią podzielił się także Daniel Kaźmierczak, egzaminator nadzorujący w sieradzkim WORD-zie.

„Każdą nowelizacja pociąga za sobą szereg zmian, nie zawsze są to zmiany dobre. Trzeba się zastanowić, czy obecny system egzaminowania jest zły i czy potrzebuje aż tak dużej rewolucji. Może wystarczą zmiany korygujące.

Priorytetem dla wszystkich powinno być bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Wystarczy prześledzić statystyki, poczynawszy od lat 90., żeby zdać sobie sprawę, jak bardzo poprawił się poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. Przyczyniły się do tego wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego poprzez swoje działania na rzecz BRD.

Interpelacja posła Mosińskiego jest dość mało precyzyjna, ponieważ w obecnym stanie rzeczy osoby zdające są losowane przez system teleinformatyczny i przydzielane do danego egzaminatora bez możliwości ingerencji w ten proces. Ponadto egzaminator, zgodnie z art. 58 ust. 1 pkt 8 ustawy o kierujących pojazdami, daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków.

Egzaminator, w związku z wykonywanym zawodem, ma szereg obowiązków, takich jak coroczne uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego. Jest obowiązany rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki, poszerzać wiedzę zawodową i podnosić kwalifikacje. Co więcej, do egzaminatora zatrudnionego w WORD-zie stosuje się przepisy o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej. Nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, nie może przeprowadzić egzaminu państwowego osoby, z którą pozostaje w stosunkach prawnych oraz szkolonej przez instruktora lub szkołę, z którymi pozostaje w stosunkach prawnych.

Egzaminy praktyczne są nagrywane, a osoba zdająca ma prawo odwołania się od wyniku egzaminu. Art. 71 ustawy o kierujących pojazdami określa, za co egzaminator zostanie skreślony z ewidencji egzaminatorów. Sądzę, że marszałek województwa oraz dyrektor WORD-u mają szeroki wachlarz narzędzi, aby dyscyplinować egzaminatora bez potrzeby jakichkolwiek rotacji.

Egzaminatorzy to fachowcy w dziedzinie przepisów ruchu drogowego, technik kierowania, BRD oraz bardzo często motoryzacji, dla których celem nadrzędnym jest bezpieczeństwo na polskich drogach".

Jakub Ziębka

Dla „Szkoły Jazdy”



**Cezary Tkaczyk,
dyrektor
Wojewódzkiego
Ośrodka
Ruchu Drogowego
w Szczecinie**

Nie mogąc sprawy pozostawić bez komentarza, chciałbym pokrótce odnieść się do interpelacji posła Jana Mosińskiego, który zaproponował całkowitą zmianę systemu egzaminowania w Polsce, oraz do komentarzy przedstawicieli środowiska szkoleniowego. Zaczniemy od WORD-ów. Wiadomo, dlaczego zdecydowano się na to, żeby powstały. Doskonale pamiętam czasy, gdy egzaminy zdawano w ośrodkach szkolenia kierowców. Zdawalność wynosiła 99 proc., organizowano imprezy, które trwały do samego rana. Fajnie? Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego – nie za bardzo.

Teraz kilka słów o egzaminowaniu. Zdecydowanie jestem zwolennikiem jego liberalizacji! Swego czasu proponowałem ministrowi zmianę instrukcji egzaminowania, tak żeby nie robić z egzaminatorów chłopców zajmujących się tylko punktowaniem kandydata na kierowcę. Bo przecież wszystko jest nagrywane!

Na czym polegała moja propozycja? Chciałem, żeby na liście błędów, które sprawiają, że egzaminator przerwałby egzamin, znalazło się tylko pięć pozycji. Chodziło o takie wykroczenia, jak np. wymuszenie pierwszeństwa lub brak zatrzymania się za znakiem STOP. A inne pomyłki? Jeśli zdaniem egzaminatora byłyby one mało znaczące, mógłby ocenić kandydata na kierowcę pozytywnie. Bo może on uznać, że jeżeli osoba egzaminująca 32 razy w prawidłowym momencie włączyła kierunkowskaz, a tylko dwa razy tego nie zrobiła, powinna mieć prawo do poruszania się samochodem.

W swojej interpelacji poseł wykazał się dużą niezajomością faktów. Przykład? Jeżeli pisze on, że po 40 minutach stania w korkach egzamin zostaje zaliczony, to mija się z prawdą. Nie zgadzam się także z jego ideą egzaminowania w powiatach. Zapanuje wtedy duży bałagan, prawdopodobnie wzrosną tendencje korupcyjne. Bo teraz system egzaminacyjny jest szczelny. Owszem, zdarzają się nieliczne wyjątki od tej reguły, ale z nimi walczymy i co najważniejsze – dajemy radę!

Studiując uważnie interpelację posła Mosińskiego, mógłbym zgodzić się z nim w jednej kwestii. Chodzi o oddanie kontroli egzaminów do urzędów wojewódzkich. Bo przecież egzamin jest państwowy!

Jazda na suwak. Tak prosta, tak trudna

Kierowcy mają poważny problem z jazdą po schodzących się pasach ruchu. Na tyle, że planowane jest wprowadzenie nowego znaku, który uporządkuje sytuację.

Obecnie miejsca łączenia się pasów ruchu są punktami zapalnymi. W świetle prawa zmieniający pas stoją na przegranej pozycji. Muszą ustąpić pierwszeństwa kierowcom z pasa, na który zamierzają wjechać. Oni z kolei nie zawsze okazują uprzejmość i uniemożliwiają wykonanie manewru. Panuje przekonanie, że zmieniający pas jest cwaniakiem, który chce zaoszczędzić czas, na czym cierpią osoby jadące swoim pasem. Napięcia niejednokrotnie prowadzą do nieprzyjemnych czy niebezpiecznych wręcz sytuacji. W sieci nie brakuje filmów prezentujących wyczyny kierowców wymuszających pierwszeństwo i ryzykujących spowodowanie kolizji, jak również stojących na straży „szeryfów”, którzy w mylnym poczuciu sprawiedliwości zajmują oba pasy ruchu, żeby uniemożliwić ich pełne wykorzystanie nawet na setki metrów przed złączeniem.

■ Bez dyscypliny i uprzejmości się nie obejdzie

Poczucie niesprawiedliwości i posądzenie innych o drogowe cwaniactwo będą istniały, dopóki kierowcy nie zrezygnują z opuszczania kończącego się pasa w różnych jego miejscach. Jeżeli wszyscy wykorzystywali go w pełni i zjeżdżali na jego końcu, ruch przebiegałby płynnie, a korzystanie z zanikającego pasa nie tworzyłoby okazji do wyprzedzania innych aut. Pełne wykorzystanie drogi jest niezwykle ważne, gdyż skraca sznur samochodów. Oznacza to mniejsze prawdopodobieństwo powstania kolejnych zatorów – szczególnie w obszarach miejskich, gdzie nie brakuje skrzyżowań. Gdyby kierowcy przestali marnotrawić miejsce na drodze, mogłoby okazać się, że większa liczba z nich byłaby w stanie zmienić kierunek jazdy lub przejechać przez skrzyżowanie w jednym cyklu sygnalizacji.

By jazda na suwak przynosiła oczekiwane efekty, kierowcy muszą wykazać się zarówno dyscypliną, jak i uprzejmością. Wystarczy, że jeden z nich nie ustąpi, a drugi zacznie się wahać i znacznie zwolni, a zostanie uruchomiona reakcja łańcuchowa. Zaburzenia tempa jazdy zaczęły się szybko rozprzestrzeniać się po sznurach jadących pojazdów, w skrajnej sytuacji doprowadzając do stłuczek. A wówczas korek murowany. Kierujący od pierwszych godzin w aucie powinni mieć wpajaną ideę zasady „jazdy na suwak”. Byłoby idealnie, gdyby instruktorzy zwracali im uwagę na fakt, że wypuszczenie pojedynczego pojazdu nie przekłada się na jakąkolwiek



Fot. Adrian Grycuk - Wikimedia Commons.

stratę czasową. To dystans, który pokonuje się w ułamku sekundy!

■ Co z tym znakiem?

Do czasu wprowadzenia nowych regulacji prawnych policja będzie miała związane ręce i może jedynie zalecać jadę na suwak. Możliwość ukarania „szeryfów” czy kierowców niepoprawnie zmieniających pas ruchu pojawia się jedynie w sytuacji, gdy poruszają się oni z prędkością utrudniającą jazdę innym, zajmują dwa pasy ruchu, przekraczają linię ciągłą bądź w jeszcze inny sposób powodują zagrożenie.

Uregulowanie zasad ruchu w obszarach oznaczonych nowym znakiem jest proponowane od dłuższego czasu. Pod koniec 2012 roku podczas Międzynarodowego Kongresu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach projektu „Drogi zaufania” Grzegorz Dziedzina z GDDKiA omówił stan przepisów w zakresie oznakowania i kierunki zmian. Wśród propozycji było ograniczenie liczby znaków, ujednolicenie oznakowania w Polsce i krajach Unii Europejskiej, przywrócenie zaufania kierowców do oznakowania oraz standaryzacja oznakowania. Jedną z sugestii były znaki D-56 informujące o konieczności „jazdy na suwak”. Od kilku lat ich różne mutacje można spotkać na drogach z dopiskiem „zalecana zasada ruchu”. Nowe-

lizacja prawa zatwierdziłaby znak, jak również zobligowała kierowców do pożądanego zachowań – jazdy do końca pasa oraz stosowania reguły „jazdy na suwak”.

■ Zmiana dopiero za dwa lata?

Nieoficjalnie mówi się, że na zmiany kierowcy będą musieli poczekać nawet do drugiej połowy 2018 roku. Trzymamy kciuki, by idea nowelizacji nie zaginęła w morzu innych projektów. Najlepiej, gdyby udało się ją połączyć z innymi poprawkami. Warto dodać, że wśród propozycji nowych znaków z 2012 roku pojawiły się też tablice zawężające obowiązywanie danego ograniczenia (np. prędkości) do czasu opadów atmosferycznych oraz rekomendujące obniżenie prędkości w trakcie jazdy we mgle w zależności od skali ograniczenia widoczności. Dodatni wpływ na bezpieczeństwo z pewnością miałyby wprowadzenie zakazu wyprzedzania z prawej strony na drogach ekspresowych i autostradach. Aktualnie manewr nie jest zakazany, jednak często prowadzi do powstania groźnych sytuacji. Nieprzypadkowo obowiązuje m.in. w Niemczech, a jego naruszenie jest karane mandatem w wysokości 100 euro z możliwością zwiększenia do 200 euro w przypadku stworzenia zagrożenia.

Łukasz Szewczyk

Najlepszą reklamą jest... skuteczne szkolenie!

Plakaty, ulotki, spoty w radiu i telewizji to popularne metody reklamy stosowane w wielu branżach. Czy sprawdzają się również w przypadku szkół jazdy? A może klientów jest tylu, że reklama nie jest już potrzebna?

Właściciele szkół jazdy, szczególnie obecnych na rynku nieco dłużej, twierdzą niemal jednogłośnie, że najlepszą i jedyną skuteczną reklamą ich firmy jest zadowolony klient, najlepiej ze zdobytym prawkiem w rękę.

– Oczywiście mam stronę internetową, w internecie można też znaleźć moje wizytówki, jestem obecny w Panoramie Firm, mam również informację na samochodzie, ale generalnie więcej nic w temacie reklamy nie robię – przyznaje Jarosław Bubnowicz, właściciel szkoły jazdy z Koszalina. – Z jednej strony, nie jest to po prostu potrzebne ze względu na dużą liczbę klientów. W związku z zapowiadanymi i przekładanymi z roku na rok zmianami to zainteresowanie bywa nawet czasem za duże. Z drugiej strony, z rozmów z kursantami wiem, że najważniejsza była dla nich rekomendacja znajomych. Po prostu w naszym przypadku najlepiej działa poczta pantoflowa.

– To prawda, że rekomendacja jest jedną z najskuteczniejszych form promocji OSK – potwierdza Radosław Izdebski, menedżer działu marketingu firmy e-kierowca. – Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że podstawowym kanałem przepływu informacji (w tym opinii na temat ośrodków) są dzisiaj internetowe media społecznościowe. Partnerzy naszej firmy dostrzegają wagę rekomendacji w internecie i aktywnie wykorzystują te narzędzia. Dodam, że nasza firma aktywnie wspiera takie działania naszych partnerów. Dzieje się to poprzez prowadzenie komunikacji w internecie, nastawionej na promowanie partnerskich ośrodków.

■ Skuteczne szkolenie najlepszą formą reklamy

– Nie reklamujemy się zbytnio, po prostu od siedemnastu lat skutecznie szkolimy – mówi Wioleta Cegłowska ze Szkoły Nauki Jazdy TOR w Starogardzie Gdańskim. – Mamy stronę internetową, na której regularnie informujemy o rozpoczynających się kursach, również profil na portalu społecznościowym, czasem rozwieszamy plakaty, ale ostatnio praktycznie wcale. Wychodzimy z założenia, że nawet jeśli ktoś stanie na gło-



wie i zainwestuje nie wiadomo ile w reklamę, a nie będzie miał efektów w postaci zadowolonych kursantów i zdanych egzaminów, to nie to nie da.

■ Plakaty dla młodych

Jak zauważa właścicielka szkoły jazdy ze Starogardu Gdańskiego, reklama przydaje się przede wszystkim nowym szkołom, które dopiero wchodzi na rynek.

– Widzę czasem w mieście plakaty, ulotki albo informacje w lokalnej prasie – dodaje Wioleta Cegłowska. – No i sporo jest reklamy w internecie, szczególnie dla młodzieży. Na to chyba nowe szkoły przede wszystkim stawiają.

Również śledząc branżowe fora internetowe można zauważyć, że problem reklamy to przede wszystkim bolączka osób, które chcą otworzyć nową szkołę jazdy lub właśnie to zrobić. Zamiast nachalnej i mało logicznej reklamy, na przykład ulotek wkładanych za wycieraczki samochodów, specjaliści radzą podjąć szersze działania, na przykład związane z promocją bezpieczeństwa na drogach. Może to być oferta współpracy dla szkół z bezpłatnymi wykładami na ten temat. Będzie to nie tylko z pożytkiem dla młodych ludzi, ale stworzy też dosko-

nałą sposobność do promowania szkoły, rozdania wizytówek czy przedstawienia swojej oferty.

■ Reklama ze zniżką

– Jeśli myślałbym o reklamie, to raczej w okresach, kiedy jest trudniej o kursantów, co jednak od dłuższego czasu się nie zdarza – mówi właściciel szkoły jazdy z Koszalina. – Wtedy mogłyby to być jakieś ulotki, może plakaty w pobliżu szkół. A najważniejsze jest, by umieścić i wyróżnić na nich promocyjną cenę. Jeśli chcemy się reklamować, to tylko z promocją cenową.

Na taką formę reklamy, nie zawsze uczciwej, zwraca również uwagę Maciej Perek ze Szkoły Jazdy „Asima” w Lesznie.

– Widzę czasem wielkie hasła, na przykład na tylnej szybie elek albo na plakatach „Kurs za 550 zł!”. Nie wiem, czy ktoś się na to nabiera, bo oczywiście najczęściej małymi literkami jest dopisane, że to tylko pierwsza rata albo jakaś inna kombinacja. Dla mnie jednak jest jasne, że na swoją markę trzeba ciężko i uczciwie pracować i to musi zaowocować. Ja na swoją pracuję od dwudziestu lat – z sukcesem.

Anna Łukaszuk



Nieszablone rozwiązanie

Wśród pojazdów wykorzystywanych do szkolenia i egzaminowania w ramach kategorii prawa jazdy B+E największą popularność zdobyły auta dostawcze w „ucywilizowanych” wersjach. Dużo rzadziej spotyka się samochody należące do rodziny osobowych vanów. Jeden z nich – ford S-Max pierwszej generacji – użytkowany jest przez wrocławski WORD. Przyjrzyjmy się mu bliżej.

S-Max został zaprezentowany podczas targów motoryzacyjnych w Paryżu w 2006 roku. Uzupełniał gamę fordowskich vanów, lokując się pomiędzy kompaktowym C-Maksem a pełnowymiarowym galaxy. Technicznie bazował na płycie podłogowej i wielu podzespołach pochodzących z mondeo. Konstruując go, inżynierowie Forda chcieli udowodnić, że rodzinne auto wcale nie musi być nudne i pozbawione sportowego zacięcia. Cel ten w dużej mierze udało im się osiągnąć.

■ Dobrze wyprofilowane fotele

Bryła nadwozia jest dynamiczna i pozbawiona ociążałości charakterystycznej dla samochodów

tego typu. Kształt przednich reflektorów, wydatne nadkola, stylizacja tylnej części nadwozia po-

Deska rozdzielcza wygląda prawie jak wyjęta z forda mondeo. Jej ergonomii niewiele można zarzucić.

tęgują sportowe skojarzenia. Po zajęciu miejsca wewnątrz pojazdu czujemy się bardziej jak w dużym, przestronnym kombi niż typowym vanie. Deska rozdzielcza wygląda prawie jak wyjęta z forda mondeo. Jej ergonomii niewiele można zarzucić. Pasażerowie oraz kierowca dysponują pięcioma indywidualnymi, dobrze wyprofilowa-

nymi fotelami. Kierowca, dzięki dwupłaszczyznowej regulacji koła kierownicy i wysoko zamontowanej dźwigni zmiany biegów, jest w stanie łatwo osiągnąć optymalną pozycję za kierownicą, co jest bardziej charakterystyczne dla aut osobowych niż dla vanów. W opcji Ford oferował doposażenie S-Maksa w trzeci rząd foteli.

Jednak przeznaczone one były raczej do transportu dzieci niż osób dorosłych. Materiały użyte do wykończenia wnętrza są estetyczne i dobrze spasowane, ale dosyć łatwo poddają się upływowi czasu. Po kilku latach plastik na konsoli środkowej może być porysowany, a kierownica zaczyna się łuszczyć. Bagażnik w pięciomiej-

scowym wariacie nadwozia oferuje 1051 l pojemności. Pakowanie dodatkowo ułatwia brak wysokiej krawędzi załadunkowej i foremność przestrzeni bagażowej.

■ Sprężyste i dobrze zestrojone zawieszenie

Po kilku latach eksploatacji fordą daje znać o sobie przeciętna jakość powłoki lakierniczej oraz incydentalne problemy z korozją, na ogół na progach i pod uszczelkami drzwi. Mocną stroną aut

Zawieszenie jest sprężyste i świetnie zestrojone. Dzięki niemu na szybko pokonywanych zakrętach nadwozie nie przechyla się za bardzo, a samochód prowadzi się neutralnie.

spod znaku niebieskiego owalu był od zawsze układ jezdy. S-Max tylko potwierdza regułę. Zawieszenie jest sprężyste i świetnie zestrojone. Dzięki niemu na szybko pokonywanych zakrętach nadwozie nie przechyla się za bardzo, a samochód prowadzi się neutralnie. Całość uzupełniają precyzyjne, dostarczające dużą ilość informacji o drodze układ kierowniczy oraz wydajne hamulce. Co istotne, mimo quasi-sportowej charakterystyki zawieszenie zapewnia odpowiedni komfort jazdy. Oferta silników Forda była dosyć bogata. Zwolennicy benzynówek mieli do wyboru jednostki o pojemności 2.0 (145 KM), 2.3 (161 KM), 2.5 (220 KM), oszczędni diesle 1.8

(125 KM), 2.0 (140 KM) oraz 2.2 (175 KM). Wraz z face liftingiem w 2010 roku w ofercie znalazły się jednostki benzynowe 1.6 (160 KM), 2.0 (145, 203, 240 KM), wysokoprężne 1.6 (115 KM), 2.0 (140, 163 KM) oraz 2.2 (175, 200 KM).

■ Zastrzeżenia

Silniki benzynowe ogólnie cieszą się dobrą opinią i nie sprawiają problemów. Warto rozważyć wybór podstawowego dwulitrowego motoru o mocy 145 KM oraz pięciocylindrowej turbodoładowanej jednostki o mocy 220 KM i pojemności 2,5 l. Dla zwolenników oszczędniejszej jazdy najlepszym wyborem będzie 140 konny silnik 2.0 TDCi opracowany przez Forda we współpracy z Peugeotem. Podstawowa jednostka 1.8 TDCi o mocy 125 KM to wiekowa konstrukcja, która

pod maską S-Maksa przeżywa kolejną młodość. Cechuje się niską kulturą pracy i przeciętnymi osiągnięciami. Do zalet można zaliczyć dobrą dostępność tanich części zamiennych i przyzwoitą trwałość mechaniczną. S-Max należy do niechlubnej grupy samochodów na f. Jak zatem w praktyce wygląda kwestia jego awaryjności? Nie okupuje on szczytów rankingów na najbardziej niezawodne auto. Odnotowywane są problemy z elektroniką, filtrami cząstek stałych, głośną pracą pompy wspomagania układu kierowniczego,

szwankującymi czujnikami parkowania, trzeszczącymi elementami wnętrza, nieprawidłowo działającymi systemami poziomowania reflektorów ksenonowych. Zastrzeżenia dotyczą także zabezpieczenia antykorozyjnego nadwozia i trwałości lakieru.

■ Ciekawa alternatywa

Pamiętać jednak należy, że większość z nich nie unieruchamia samochodu i nie zmusza właściciela do wzywania lawety. Jednoznaczna ocena fordą S-Maksa jako pojazdu wykorzystywanego do szkolenia kandydatów na kierowców nie jest łatwa. Z jednej strony, trzeba docenić komfort i charakterystykę prowadzenia, jakie zapewnia kierowcy – zdecydowanie lepsze niż w samochodach wywodzących się z segmentu dostawczaków. Również pozycja za kierownicą, zbliżona do auta osobowego, wielu osobom przypadnie do gustu. Z drugiej strony, możliwości transportowe niższe niż w przypadku samochodów takich jak opel vivaro albo fiat scudo mogą oka-

Do zalet można zaliczyć dobrą dostępność tanich części zamiennych i przyzwoitą trwałość mechaniczną.

zać się znaczącym argumentem na niekorzyść fordą. Dla tych, którzy nie potrzebują pakownego „woła roboczego”, S-Max pozostaje jednak ciekawą alternatywą.

Dariusz Piorunkiewicz



Mała kasa, duża presja

Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów lobbuje za wprowadzeniem kilku zmian do ustawy o kierujących pojazdami. Jego członkowie chcieliby, żeby egzaminatorzy egzaminowali dziennie mniej osób niż do tej pory i nie musieli pytać o zgodę przełożonego, gdy chcą podjąć dodatkową pracę. Skarżą się także na kiepską płacę i na to, że wymaga się od nich osiągnięcia wyższego poziomu zdawalności.



Zdaniem KSE, kwestii wymagających nowelizacji jest co najmniej kilka. Nie podoba im się m.in. art. 63 ustawy o kierujących pojazdami, który mówi o tym, że w przypadku chęci podjęcia dodatkowej pracy, egzaminator musi pytać o zgodę swojego przełożonego w WORD-zie. Członkowie organizacji chcą to zmienić. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów argumentuje: „powoduje to bezpośrednią ingerencję w sferę życia zlokalizowaną poza podstawowymi obowiązkami służbowymi. Brak jest również kryteriów, według których zgoda taka jest wyrażana. Prowadzi to do nieodpowiednich relacji między pracownikiem i pracodawcą, co prowadzi do ustalania nieformalnych zależności”.

■ Urzędnicy powinni być fachowcami

Egzaminatorzy narzekają także na brak należytego nadzoru nad procesem egzaminowania. Sprawują go obecnie jednostki samorządu terytorialnego (marszałkowie województw, samorządowe kolegia odwoławcze). I właśnie tam, zdaniem KSE, pracują ludzie niemający odpowiednich kwalifikacji. Winą za ten stan rzeczy obarczają ustawodawcę, który nie określił w obecnych wymaganach, dlatego takie osoby posiadają zazwyczaj tylko prawo jazdy kategorii B. „Czy powinny one decydować o zachowaniu lub utracie uprawnień do egzaminowania we wszystkich kategoriach?” – pytają członkowie KSE.

Przedstawiciele KSE twierdzą ponadto, że zgodnie z obserwacjami z lat 2006 – 2015,

brak fachowego i merytorycznego nadzoru nad organami administracji samorządowej spowodował różnego rodzaju nieprawidłowości w rozstrzyganiu spraw, np. z zakresu unieważniania egzaminu. Podkreślają również, że wykonywanie nadzoru i kontroli wewnętrznej powinno leżeć w gestii osób szczególnie doświadczonych, posiadających wysokie kwalifikacje i cieszących się dużym autorytetem zawodowym i moralnym.

Jakie kwalifikacje powinni więc mieć tacy urzędnicy? Uprawnienia do egzaminowania co najmniej w dwóch kategoriach i pięcioletnie doświadczenie zawodowe.

■ Egzaminowany jedzie niebezpiecznie? Przerwać egzamin!

KSE chciałoby, żeby doprecyzowaniu uległ art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami. „Treść artykułu należałoby zmienić w sposób, który uwzględniłby następujące przypadki zakończenia części praktycznej egzaminu przed wykonaniem wszystkich określonych zadań: zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, zachowanie osoby zdającej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, osoba zdająca wnioskuje o zakończenie egzaminu. Zapis ten umożliwiłby wyprzedzenie i zapobieganie sytuacjom mogącym wywołać negatywne konsekwencje jeszcze przed zajęciem niepożądanego miejsca. Odnosząc się do okoliczności, kiedy osoba egzaminowana wnioskuje o przerwanie

egzaminu, wskazać należy, że w związku z tym, że podchodzi ona do niego z własnej, nieprzymuszonej woli, nie można jej odbierać możliwości rezygnacji w dowolnym momencie. Ponadto przerwanie egzaminu przez zdającego w momencie, kiedy wynik jest ustalony jako negatywny, ale nie zostały wykonane wszystkie czynności egzaminacyjne, powinien być jego prawem, szczególnie w stanie podwyższonego stanu emocjonalnego towarzyszącego takiej sytuacji” – argumentują egzaminatorzy.

■ Mała płaca, za dużo pracy i... presja

Egzaminatorzy chcieliby także zreorganizować system swojego zatrudnienia i wynagradzania. Chcieliby, żeby ustalono dzienne limity osób egzaminowanych przez jednego egzaminatora. W przypadku kategorii B byłoby to osiem – dziewięć osób, C i D – siedem – osiem osób, C+E – sześć osób, A1, A2, A i T – osiem osób.

KSE nie podoba się sposób wynagradzania egzaminatorów. Twierdzą, że w 2007 roku w WORD-ach ustalono wynagrodzenia minimalne, które w większości przypadków nie uległo zmianie. Krytykują także tzw. dodatek zadaniowy za wykonywaną pracę, bo doprowadza on do sytuacji, w której w danym miesiącu wyznacza się tylko najwyżej trzech egzaminatorów do obsługi egzaminów w wybranej kategorii objętej tym dodatkiem. „Prowadzi to do niespotykanego wcześniej efektu raz na trzy lub cztery miesiące w mniej popularnych kategoriach prawa jazdy. Sytuacja ta nie sprzyja utrzymywaniu aktualności i wysokiego poziomu wiedzy praktycznej oraz wzbogacania doświadczenia zawodowego, co bezpośrednio negatywnie wpływa na proces egzaminowania” – argumentują członkowie KSE.

Egzaminatorzy skarżą się także na presję towarzyszącą ich pracy. Twierdzą, że wymaga się od nich osiągnięcia wyższego poziomu zdawalności. Jeśli jest ona zbyt niska, nie otrzymują premii. Ich zdaniem, bezwzględne dążenie do osiągnięcia wysokiej zdawalności oznacza jednocześnie obniżenie poziomu egzaminu i niski poziom wykształcenia kierowców.

Na koniec zwracają uwagę na to, że koszty dojazdów egzaminatorów do tzw. filii WORD-ów zostały przeniesione na nich. „Obecnie pracodawcy dowolnie rozstrzygają kwestię kosztów dojazdu, co nie powinno mieć miejsca. Należałoby zatem uregulować tę kwestię na poziomie ogólnokrajowym” – wnioskuje członek KSE.

Postulaty egzaminatorów zostały przekazane Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa za pośrednictwem posłanki Iwony Arent (PiS). Co na to resort? Obiecał, że osoby ze środowiska egzaminatorskiego wejdą do zespołu doradczego mającego pracować na rzecz poprawienia systemu egzaminowania i szkolenia.

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 multimedialności

03

Pytanie

04

Animacja

05

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.



Rowerowe problemy

W najnowszym raporcie Najwyższa Izba Kontroli bije na alarm. Obecny system zarządzania bezpieczeństwem ruchu nie umożliwi skutecznej ochrony rowerzystów, a tempo budowy tras dla jednośladów nie nadąża za rosnącą popularnością ruchu rowerowego.

Ogólny stan bezpieczeństwa na polskich drogach w ostatnich pięciu latach wyraźnie się poprawił. Liczba wypadków spadła o 15 proc., a poszkodowanych o 19 proc. NIK zauważa jednak, że wskaźniki wypadkowości wśród rowerzystów wykazują tendencję odwrotną. W latach 2010 – 2015 liczba zdarzeń wzrosła o 18,3 proc., a poszkodowanych o 16,9 proc. Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że – wbrew obiegowym opiniom – ofiarami nie są pijani czy niewidoczni rowerzyści, a do wypadków często dochodzi za dnia, na nowych lub zmodernizowanych drogach.

■ Brak ścieżek poza miastami

Sieć tras dla rowerów pozostaje szczątkowa. Stanowi ok. 3 proc. łącznej długości dróg publicznych i znajduje się głównie w dużych miastach. Tempo rozwoju infrastruktury (dróg i pasów, przejazdów, słuz, kładek i tuneli) jest powolne. Za dobry przykład uznano Gdańsk, gdzie trasy rowerowe były budowane w formie wydzielonych dróg i pasów. W wielu miejscach uspokojono ruch i ograniczono prędkość do 30 km/h, co pozwoliło na zintegrowanie ruchu rowerowego i samochodowego na wzór rozwiązań sprawdzonych na zachodzie Europy.

Kontrole większości zarządów dróg wykazały nieprawidłowości dotyczące projektów organizacji ruchu, stanu technicznego i sposobu kontrolowania tras, a także odstępstwa od obowiązujących norm technicznych. Suma zaniedbań wpływa na bezpieczeństwo. Oględziny na odcinkach, na których odnotowano największą liczbę wypadków z udziałem rowerzystów, wykazały, że na 90 proc. z nich organizacja ruchu istotnie odbiegała od zatwierdzonej. Niestety, do analiz i ocen organizacji ruchu dochodziło sporadycznie lub wykonywano je w oparciu o niewiarygodne dane.

■ Rower jako synonim dziwactwa i nieudacznictwa

Najwyższa Izba Kontroli zarekomendowała usprawnienie prac instytucji działających na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnienie stałego finansowania utrzyma-



nia i rozwoju infrastruktury pieszo-rowerowej oraz dostosowanie tejże infrastruktury, zarówno pod względem stanu technicznego, jakości, długości, ilości, jak i oznakowania, do zwiększających się potrzeb bezpieczeństwa niechronionych użytkowników.

Opracowania statystyczne nie oddają w pełni złożoności problemu. Wielu wypadków z pewnością udałoby się uniknąć, gdyby kierowcy samochodów i rowerzyści... zrozumieli siebie nawzajem. Nie będzie to łatwe. O tym, jak wiele jest do zrobienia, świadczą komentarze pod internetowymi artykułami na tematy związane z rowerami (np. inwestycje

w ścieżki). Pojawiają się wręcz opinie, że rowery są synonimem „nieudacznictwa, dziwactwa i biedy”. Tymczasem spory odsetek używanych do codziennych dojazdów do pracy rowerów ma większą wartość od kilkunastoletnich samochodów. Na świecie nie brakuje rozwiniętych i bogatych krajów, w których rowery cieszą się ogromną popularnością – wystarczy wspomnieć o Belgii, Danii, Holandii czy Szwecji. Ich użytkownicy nie płacą za paliwo, wjazd do centrów miast czy parkowanie. Nie do przecenienia są też zyski czasowe – rower nie stoi w korku i można go zostawić pod samymi drzwiami do pracy.

■ Polacy kochają swoje samochody

Jak sytuacja wygląda nad Wisłą? Popularność jednośladów stale rośnie, a ich efektywność w ruchu miejskim nie sposób kwestionować. Wprawny rowerzysta jest w stanie pokonać 13 – 15 km w 30 – 40 minut. Analogiczna podróż samochodem może zająć przeszło godzinę. W pakiecie – frustracja wywołana powolną jazdą w korku. Mimo to wiele osób nie wyobraża sobie przesiadki na rower. Nasze niemalże ślepe przywiązanie do środków indywidualnego transportu świetnie obrazuje opracowanie kanadyjskiego Instytutu Polityki Transportowej. Prezentuje ono liczbę pojazdów na tysiąc mieszkańców w odniesieniu do PKB na osobę. Raport powstał w oparciu o dane z krajów całego świata, co pozwoliło na nakreślenie wzorcowej krzywej nasycenia samochodami oraz zakresów prawdopodobnych odchyłań. Polska jako jedyny kraj wykracza poza obszar ograniczający.

– Wykres zdaje się potwierdzać wyjątkową pozycję „modelu rozwojowego” Polski: mimo niezajmowania wysokiego miejsca w rankingach PKB na mieszkańca, jesteśmy na względnie (w stosunku do krajów o podobnym poziomie ogólnego rozwoju) wysokiej pozycji w poziomie rozwoju motoryzacji indywidualnej. Samochód w hierarchii ważności posiadanych dóbr materialnych zajmuje w Polsce jakoby względnie dużo wyższe miejsce niż we wszystkich pozostałych badanych krajach – komentuje wyniki dr Piotr Kuropatwiński w serwisie www.polskanarowery.sport.pl.

■ Zrozumienie – rzecz bezcenna

Gdyby kierowcy – nawet sporadycznie – wsiadali na rowery, zrozumieliby, jak nieprzyjemne i potencjalnie niebezpieczne może być wyprzedzenie rowerzysty z niezachowaniem wymaganego przepisami odstępu 1 metra czy wykonywanie tego manewru tuż przed planowanym prawoskrętem bądź zatrzymaniem pojazdu. Z kolei rowerzyści powinni pojeździć samochodem, by przekonać się, jak wielkie niebezpieczeństwo powoduje zaczynanie skrętu z przeciwległej krawędzi jezdni, szybka jazda w obszarach o ograniczonej widoczności czy pokonywanie skrzyżowania po przejściu dla pieszych bez nawiązania kontaktu wzrokowego z kierowcami (pomijając konflikt manewru z obowiązującym prawem).

Na koniec anegdota z życia wzięta. Trzypasmowa ulica o sporym natężeniu ruchu, przejście dla pieszych bez sygnalizacji i radiowóz, który zatrzymuje się, by przepuścić rowerzystę (bynajmniej nieplanującego przeprowadzenia roweru). Przed oczyma natychmiast pojawia się scenka z egzaminu na prawo jazdy, pytanie „w tej sytuacji rowerzysta powinien” i trzy hipotetyczne odpowiedzi do wyboru... Najbliższy prawdy wydaje się wariant „myśleć za siebie i za innych”, bez względu na to, czy porusza się rowerem, czy samochodem.

Łukasz Szewczyk

Selfie może być przyczyną śmiertelnego wypadku

Badania brytyjskiego Institute of Advanced Motorists pokazują, że najczęściej zdjęcia podczas jazdy robią sobie młodzi kierowcy – 15 proc. w przedziale wiekowym 18 – 24 oraz 19 proc. w wieku 25 – 35 lat. – Warto mieć świadomość, że trzymanie telefonu oznacza oderwanie na pewien czas ręki od kierownicy, a to z kolei może skutkować utratą kontroli nad pojazdem – komentują trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Brak uwagi i rozkojarzenie podczas prowadzenia samochodu spowalniają czas reakcji i powodują niebezpieczne sytuacje na drodze. Korzystając z telefonu podczas jazdy znacząco zwiększamy ryzyko wypadku. Jeszcze do niedawna wiązało się ono głównie z wysyłaniem SMS-ów czy rozmowami telefonicznymi. Obecnie śmiertelnie niebezpieczne okazuje się robienie selfie i wysyłanie postów na portale społecznościowe. Badania dowodzą, że jeden na dziesięciu kierowców wykonuje ten rodzaj fotografii, kierując autem.

■ Jazda bez kontroli

Selfie to rodzaj fotografii autoportretowej, zazwyczaj wykonywanej trzymanym w rękę lub na specjalnym kijku aparatem cyfrowym, kamerą lub telefonem komórkowym. Zdjęcie przedstawia zazwyczaj fotografa lub jego odbicie w lustrze. Selfie najczęściej publikuje się na serwisach społecznościowych (Facebook, Twitter, Instagram). Może ono przedstawiać również grupę osób, z których jedna robi zdjęcie. Taki rodzaj fotografii nazywa się grupowym selfie.

– Korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy oznacza konieczność oderwania wzroku od drogi i otoczenia. Wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy, że w takiej sytuacji może przejechać nawet kilkadziesiąt metrów bez żadnej kontroli otoczenia – przestrzegają trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault. – Warto też mieć świadomość, że trzymanie telefonu oznacza oderwanie na pewien czas ręki od kierownicy, a to z kolei może skutkować utratą kontroli nad pojazdem.

■ Zabawa telefonem grozi mandatem

Kierowca w krótkim czasie musi przeanalizować bardzo wiele bodźców i odpowiednio na nie zareagować. Jazda, w szczególności po mieście, gdzie uczestników ruchu jest bardzo dużo, wymaga pełnego skupienia i obserwacji otocze-



nia. Robienie sobie zdjęć podczas kierowania autem nie sprzyja skupieniu i szybkim reakcjom.

– Jeśli mamy potrzebę udokumentowania podróży aparatem telefonicznym, można zawsze poprosić jednego z pasażerów o zrobienie nam zdjęcia. Jeśli nikt z nami nie jedzie, zatrzymajmy się w bezpiecznym miejscu i wówczas skorzystajmy z telefonu – dodają trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Badania brytyjskiego Institute of Advanced Motorists dowodzą, że najczęściej zdjęcia podczas jazdy robią sobie młodzi kierowcy – 15 proc. w przedziale wiekowym 18 – 24 oraz 19 proc. w wieku 25 – 35 lat.

Bawienie się telefonem w czasie jazdy nie jest problemem tylko w Wielkiej Brytanii. Z roku na rok w Polsce wystawia się więcej mandatów za korzystanie z telefonu komórkowego podczas jazdy. Tylko w 2015 roku ogółem kierowcy zapłacili mandaty w wysokości 23 milionów złotych. Korzystając z telefonu komórkowego za kierownicą każdy kierowca musi liczyć się z mandatem w wysokości 200 zł. Dodatkowo dostanie także 5 punktów karnych.

Jakub Ziębka

Mistrz zdetronizowany!

Mariusz Pierzynka, najlepszy instruktor nauki jazdy w dwóch poprzednich latach, nie obronił w Warszawie tytułu mistrzowskiego i musiał zadowolić się drugim miejscem. Tym razem lepszy okazał się Zbigniew Hyży. Na najniższym stopniu podium, po raz drugi z rzędu, stanął Karol Waluśkiewicz.



W tym roku ogólnopolski konkurs Instruktor Roku odbywał się od 16 do 17 września w Warszawie. Uczestniczyło w nim trzydziścioro zawodników, mierzących się w sześciu konkurencjach. Byli to przedstawiciele kilkunastu lokalnych stowarzyszeń, działających pod egidą Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, startowało także trzech zawodników niezrzeszonych. Imprezę zorganizowało Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie.

■ Zacięta walka

Pierwszą konkurencją był test sprawdzający znajomość przepisów ruchu drogowego. To jedyna konkurencja odbywająca się pierwszego dnia zawodów. Dzień później na terenie Automobilklubu Polskiego przy ul. Powstańców Śląskich odbyła się praktyczna część konkursu.

Zawodnicy musieli pokazać swoje umiejętności m.in. z udzielania pierwszej pomocy oraz prowadzenia resuscytacji krążeniowo-oddechowej z wykorzystaniem defibrylatora. Instruktorzy startowali także w takich konkurencjach, jak stabilność stewarda, jazda na trolejach i próba sir Lancelota. Szczególnie



duże problemy sprawiało zawodnikom wykonywanie tego ostatniego zadania, polegającego na przejeździe samochodem z lancą zamontowaną po jego lewej stronie i zbieraniu kółek zawieszonych na statywach. Wszystko przez wiatr, który uniemożliwiał prawidłowe wyko-

nanie próby. Dlatego też sędziowie postanowili anulować wyniki tej konkurencji, a w zamian zaproponowali ślalom.

– Koledzy i koleżanki radzą mi, żebym lepiej nie wygrał zawodów po raz trzeci, bo to już byłaby przesada – żartował podczas zawodów wa-



brzyszanin Mariusz Pierzynka, zwycięzca dwóch poprzednich edycji imprezy.

■ Zbigniew Hyży zwycięzcą!

Okazało się, że Pierzynka zastosował się do rad konkurentów. Po zliczeniu wszystkich wyników okazało się, że zwycięzcą w klasyfikacji generalnej konkursu został bełchatowianin Zbigniew Hyży. Obrońca tytułu Instruktor Roku uplasował się tuż za nim. Trzecie miejsce, po raz drugi z rzędu, zajął Karol Waluśkiewicz z Olkusza.

Organizatorzy konkursu nagrodzili także zwycięzców poszczególnych konkurencji. Największą wiedzą ze znajomości przepisów ruchu drogowego wykazał się Tomasz Tymiński ze Skierniewic. Właśnie w tej konkurencji nagrodę ufundował wydawca miesięcznika „Szkoła Jazdy”, firma



e-kierowca. W jej imieniu wręczył ją Krzysztof Ledzion. Drugie miejsce zajął Zbigniew Hyży, trzecie – warszawianka Edyta Jasińska-Beń.

Z kolei najlepiej z konkurencją stabilności stewarda poradził sobie Karol Waluśkiewicz. Tuż za nim uplasowali się Jarosław Kliś z Katowic

oraz Robert Nieznański z Wałbrzycha. Jazda na trolejach najlepiej poszła Jarosławowi Klisiovi, Adamowi Pańczykowi (Łódź) oraz Tomaszowi Zimnochowi (Białystok). Slalom wygrał zaś Mariusz Pierzynka, wyprzedzając Bartłomieja Krajewskiego (Łódź) oraz Zbigniewa Hyżego.

■ Katowiczanka najlepsza wśród pań

Pierwsze miejsce w zadaniu polegającym na udzieleniu pierwszej pomocy poszkodowanemu motocykliście zajęła Edyta Jasińska-Beń, drugi był Mariusz Pierzynka, trzeci – Tomasz Kowalczyk (Lublin). W prowadzeniu resuscytacji z wykorzystaniem defibrylatora najlepszy okazał się Karol Waluśkiewicz, który wyprzedził Zbigniewa Hyżego oraz Jacka Manieckiego (Warszawa).

Wyłoniono także najlepszą zawodniczkę. Instruktorką Roku została Anna Kowalska-Kliś z Katowic. Drugie miejsce zajęła Edyta Jasińska-Beń, trzecie – olecczanka Katarzyna Miliszewska.

Tegoroczny konkurs Instruktor Roku był już 17. edycją imprezy organizowanej przez Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

Jakub Ziębka

REKLAMA



DARMOWA ELKA

**AUTA ZASTĘPCZE
Z OC SPRAWCY
NA TERENIE
CAŁEGO KRAJU**

**CIEBIE TO NIC
NIE KOSZTUJE!**

W przypadku wypadku komunikacyjnego z udziałem samochodu nauki jazdy powinieneś jak najszybciej znaleźć samochód zastępczy, którym **będziesz mógł oferować swoje usługi. Ubezpieczyciel pokryje koszty wynajmu samochodu zastępczego i jego dostarczenia pod Twoje drzwi! **Wystarczy, że do nas zadzwonisz!****

🌐 www.darmowaelka.pl
 ✉ biuro@darmowaelka.pl
 ☎ **889 663 662**



WYPOŻYCZALNIA SAMOCHODÓW

Silniki na dopingu

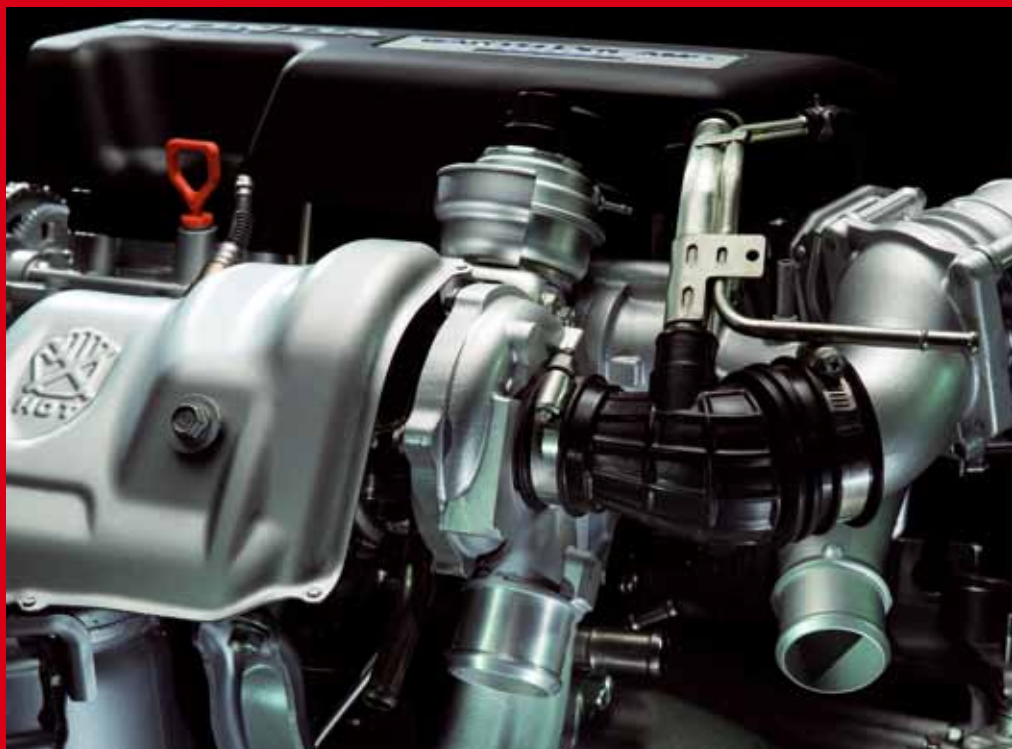
Turbodoładowane silniki na dobre zadomowiły się pod maskami nowoczesnych samochodów. Nieprzypadkowo. Nie dość, że świetnie wypadają podczas homologacyjnych testów zużycia paliwa, to gwarantują szeroki zakres użytecznych obrotów, który wpływa na komfort i bezpieczeństwo jazdy.

Pierwszy europejski samochód z turbodoładowanym silnikiem – bmw 2002 turbo (170 KM) – wszedł na rynek w 1973 roku. Kolejne było porsche 911 turbo (260 KM), które zadebiutowało kilka miesięcy później. Podnoszące parametry silników turbo pozostało jednak egzotycznym dodatkiem. Za sprawą wymienionych modeli zyskało wręcz złą sławę. Skokowe oddawanie momentu obrotowego około 4000 obr./min i opóźnione reakcje na gaz sprawiały, że bmw oraz porsche łatwiej było się rozbić niż pojechać szybko po krętej drodze.

Duży wkład w popularyzację turbodoładowania miały firmy japońskie, francuskie i włoskie, które wprowadzały je do sportowych wersji popularnych modeli (np. fiat uno turbo, renault 5 GT turbo czy mazda 323 GTX). Wśród niemieckich marek głównym bastionem turbo były wspomniane Porsche oraz Audi. BMW i Mercedes stawiały na wielkie pojemności. Z kolei Volkswagen eksperymentował z mechanicznym doładowaniem. Polo miało silnik 1.3 G40 (113 – 116 KM), a corrado, golf i passat – 1.8 G60 (160 – 210 KM). Sprężarka spiralna okazała się jednak ślepym ogniwem ewolucji, które zanikło w 1994 roku.

Obecnie na rynku panuje turbo. Oczywiście wciąż oferowane są samochody z mechanicznym doładowaniem. Kompresory są m.in. w audi i porsche (3.0 V6), jaguarach (3.0 V6 i 5.0 V8) nissanach (1.2) i range roverach (5.0 V8). Dla czego rozwiązanie, które zapewnia natychmiastową liniową reakcję na gaz i świetnie sprawdza się także w małych silnikach nie zyskało popularności? Kompresor ma mniejszą wydajność od turbosprężarki – szczególnie na wysokich obrotach. Kontrola jego pracy jest trudniejsza. Do znacznego zwiększenia ciśnienia doładowania nie wystarczy elektroniczna optymalizacja czasu otwierania zaworów w układzie dolotowym i wydechowym; konieczna może być też zmiana przełożenia w napędzie kompresora. Mechaniczne sprężarki są też większe, bardziej skomplikowane i droższe w produkcji od turbosprężarek.

A gdyby spróbować połączyć najlepsze cechy turbosprężarek i kompresorów? W 1985 roku próbę podjęła Lancia, tworząc rajdową deltę S4. Na odpowiednik systemu w drogowych autach czekaliśmy do 2005 roku, kiedy Volkswagen przedstawił silnik 1.4 TSI. Doczekał się on



różnych odmian o mocach od 140 do 185 KM i był stosowany także przez Audi, Seata i Skodę. Jak działał? Do ok. 2400 obr./min powietrze do cylindrów tłoczył kompresor. Później paleczkę przejmowała turbosprężarka. Nie następowało jednak wysprężenie kompresora. Do 3500 obr./min odpowiadał za niwelowanie turbodziury. Przy wyższych obrotach doładowanie realizowało tylko turbo. Skomplikowane rozwiązanie zapewniło szeroki zakres użytecznych obrotów (1500 – 6000 obr./min). Teoretycznie stworzono silnik doskonały – szybko reagujący na gaz, oszczędny przy spokojnej jeździe i zapewniający ponadprzeciętne osiągi oraz elastyczność. Niestety, okazało się, że podwójnie doładowane 1.4 TSI są trapione przez poważne awarie – zawodziły sprzęgłeczka kompresorów, rozciągały się łańcuchy rozrządu, a do rzadkości nie należały przypadki pęknięcia tłoków i pierścieni tłokowych! Koncern próbował udoskonalać silnik, utrzymując go w ofercie do 2014 roku.

Szlakiem przetartym przez Volkswagena podążyło Volvo. Flagowa wersja silnika z rodziny Drive-E, czyli wariant T6, z dwóch litrów pojemności rozwija 320 KM przy 5700 obr./min oraz

400 Nm w zakresie 2200 – 5400 obr./min. I wciąż nie jest to górna granica! Polestar, nadworny tuner Volvo, wyciska z niego 367 KM i 470 Nm. Szwedzka marka zapewnia, że podwójnie doładowany motor został wnikliwie przetestowany i nie będzie sprawiał problemów. Czas pokaże. Stawka jest wysoka, gdyż jednostka stanowi znaczącą część palety silnikowej – występuje także w sportowych modelach ze stajni Polestar oraz hybrydowych modelach T8, które ze względów podatkowych są wybierane w wielu krajach Europy Zachodniej.

Skoro o podatkach mowa... Bazowa wersja maserati biturbo z 1981 roku miała 2.0 V6 (180 KM) z podwójnym turbodoładowaniem. Relatywnie mała pojemność stanowiła odpowiedź na włoską politykę podatkową – większa windowała by stawkę podatku na auto z 19 do 38 proc. Maserati jako pierwsze wprowadziło podwójne turbodoładowanie. Użycie dwóch mniejszych turbin, pracujących w układzie sekwencyjnym (biturbo), pozwoliło na zachowanie dobrej reakcji na gaz i uzyskanie wysokiej mocy. Każda turbosprężarka była zasilana spalinami z trzech cylindrów. Podwójne turbodoładowanie może dzia-

łać też sekwencyjnie (twinturbo). Przy niskich obrotach spaliny napędzają tylko wirnik małej turbosprężarki. Później aktywowana jest duża turbina. Rozwiązania nie należy mylić z turbosprężarkami typu Twin Scroll. Ich dwurzędowy wirnik wprawiają w ruch spaliny dostarczane dwoma kanałami o stożkowatym kształcie, który optymalizuje i przyspiesza przepływ spalin, poprawiając reakcję na gaz i zapewniając dodatkową moc.

W 2012 roku BMW wprowadziło trzylitrowego diesla z triturbo. Przy najniższych obrotach pracuje mała turbosprężarka. Przy ok. 1500 obr./min dołącza się duża turbina. Kiedy obroty przekraczają 2500 obr./min, do głosu dochodzi druga mała turbosprężarka. Efektem jest nie tylko 381 KM i 740 Nm, ale również imponujący zakres użytecznych obrotów. W razie potrzeby bawarski diesel kręci się do 5400 obr./min. Poczwórne turbodoładowanie jest wyróżnikiem bugatti veyrona z przeszło 1000-konnym silnikiem 8.0 W12.



Na przestrzeni lat turbodoładowane silniki uległy metamorfozie. Wystarczy porównać konstrukcję z bmw 2002 turbo (170 KM przy 5800 obr./min; 240 Nm przy 4000 obr./min) z nowo-

czesnym, trzycylindrowym motorem 1.0 EcoBoost (140 KM przy 6000 obr./min; 210 Nm przy 1400 – 4500 obr./min), który trafia pod maskę fordą fiesty. Możliwość precyzyjnego sterowania dawką paliwa i pracą turbosprężarki pozwoliła na znaczne dopięcie współczesnego silnika (10,0:1 vs 6,9:1) bez ryzyka wystąpienia spalania stukowego. Kompaktowa turbosprężarka reaguje bez zwłoki i tłoczy powietrze pod znacznie wyższym ciśnieniem (1,6 zamiast 0,55 bara). Optymalną charakterystykę uzyskano m.in. dzięki znacznemu przyspieszeniu wirnika (z ok. 90 do 248 tys. obr./min).

Wciąż nie brakuje miejsca na innowacje, co potwierdziło Audi 435-konnym dieslem 4.0 V8 w sportowym SQ7. Poza dwiema turbosprężarkami motor SUV-a ma elektryczny kompresor. Efektem jest 900 Nm w zakresie 1000 – 3250 obr./min. Inne firmy również pracują nad elektrycznym doładowaniem.

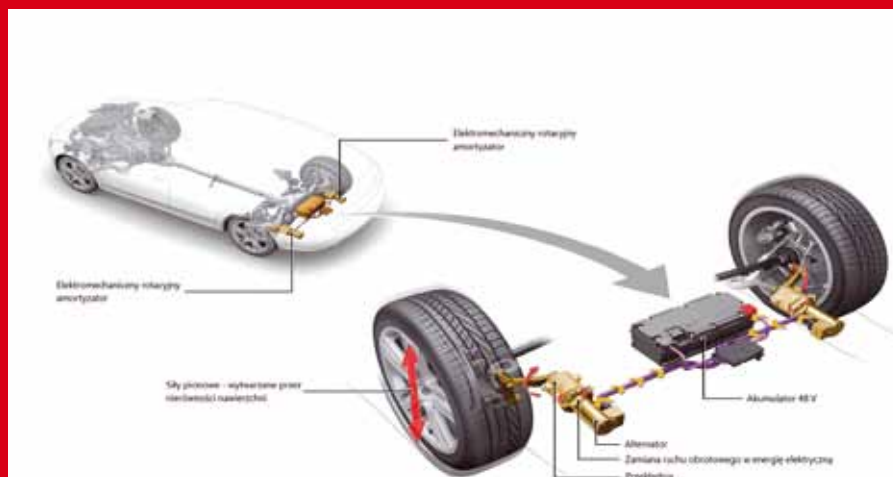
Łukasz Szewczyk

Elektromechaniczna amortyzacja

Klasyczne amortyzatory hydrauliczne są wiekowym wynalazkiem. Dosłownie! Zostały opatentowane w 1908 roku, a cztery lata później trafiły do produkcji. Z biegiem czasu inżynierom udało się udoskonalić ich konstrukcję.

D wururowe wkłady i użycie gazu pod ciśnieniem poprawiły sposób filtrowania mankamentów nawierzchni. Maksymalne dopasowanie charakterystyki podwozia do stanu nawierzchni czy preferencji kierowcy zapewniły amortyzatory o zmiennej sile tłumienia. Prostsze mają zawory sterujące przepływem oleju. Bardziej zaawansowane wypełnia ciecz magneto-reologiczną, która pod wpływem pól magnetycznych zmienia lepkość. Odnogą ewolucji są zawieszenia pneumatyczne i hydropneumatyczne. W pierwszym klasyczne amortyzatory współpracują z pompowanymi miechami, które zajęły miejsce sprężyn. Z kolei w układzie hydro-pneumatycznym nie są potrzebne ani sprężyny, ani amortyzatory. Nie można też zapominać o zawieszeniach samopoziomujących. Należy do nich Nivomat. Specjalne zawory i zbiorniki ciśnienia zintegrowano z amortyzatorem, który kompensuje ugięcie zawieszenia tylnej osi po obciążeniu bagażnika.

Audi udowodniło, że wciąż istnieje przestrzeń na innowacje. Marka przedstawiła prototyp układu eROT. Hydrauliczne amortyzatory tylnej osi zastąpiono elektromechanicznymi obrotowymi odpowiednikami. Każdy defekt nawierzchni dostarcza ruchomym elementom zawieszenia energii kinetycznej. W eROT nie będzie ona ab-



sorbowana, a następnie oddawana do otoczenia w postaci ciepła, tylko zamieniana w energię elektryczną. W trakcie testów system odzyskiwał średnio 100 – 150 W (od 3 W na nowych drogach do 613 W na zniszczonych), przesyłał prąd do akumulatora 48 V, a następnie obniżał napięcie i zasilał pokładowe odbiorniki prądu 12 V. Odnotowano oszczędności w zużyciu paliwa rzędu 0,13 l/100 km. Wzrosną do 0,7 l/100 km w 2017 roku, kiedy Audi planuje przejście na 48-woltowe instalacje elektryczne.

Na tym nie kończą się zalety elektromechanicznej obrotowej amortyzacji. System pozwoli na całkowicie niezależną od siebie regulację oporu stawianego w fazie uginania i rozciągania zawieszenia – w hydraulicznych amortyzatorach jest to niemożliwe. Z pewnością wzrośnie komfort resorowania. Łatwiejsze będzie też przygotowanie sportowych trybów jazdy, a zwarta konstrukcja zawieszenia umożliwi zaprojektowanie bardziej pojemnych bagażników.

Łukasz Szewczyk

MARCIN MILLER

– lider i wokalista zespołu Boys, autor hitu „Jesteś szalona”. Przez ponad dwadzieścia lat istnienia formacja wydała kilkadziesiąt płyt, zdobywając wiele nagród muzycznych.

Leniuc

– Pojechaliśmy samochodem odebrać ciocię z pracy, a ona powiedziała: „przejedźmy się”. Miałem wtedy może dziesięć lat, więc wzięłem kluczyki, żeby przejechać na chwilę autem.

Jakub Ziębka: Zaczniemy od prostej zabawy w skojarzenia. Ja mówię „samochód”, a pan...

Marcin Miller: FSO 1500, kupiony za dewizy w latach 80. To był nasz pierwszy samochód. Rodzice kupili go korzystając z pomocy rodziny mieszkającej za granicą. Stare dzieje, ale pamiętam, że sporo osób mieszkających u nas na wsi zazdrościło go nam.

A kiedy zaczęła się pana przygoda z motoryzacją?

– Pojechaliśmy samochodem odebrać ciocię z pracy. Byłem tam ja, moi rodzice, a kierował mój brat cioteczny, czyli syn ciotki. Wtedy wziął mnie na kolana i powiedział: „chodź, przejedźmy się”. Miałem wtedy może dziesięć lat. I tak mi się to spodobało, że chciałem więcej. Kilka lat później, byłem chyba czternastolatkiem, podkradałem nawet z domu kluczyki, żeby przejechać się na chwilę autem, choćby tylko po podwórku.

Prawo jazdy można było uzyskać trochę później...

– Tak, jak tylko skończyłem 18 lat, zabrałem się za kurs. Ale nie chodziło tylko o prawo do jeżdżenia samochodem osobowym. Po namowach taty zdecydowałem się także nauczyć się jazdy ciągnikiem. I miałem z tym trochę problemów. Szczególnie chodziło o cofanie tego pojazdu z przyczepą. Pamiętam, że uczyliśmy się na władimircu (typ ciągnika rolniczego produkowany od 1972 roku w ZSRR i później w Rosji – przyp. red.)



h, który woli automat

pracy. Byłem tam ja, moi rodzice, a kierował mój brat cioteczny, czyli syn ciotki. Wtedy wziął mnie na kolana i powiedział: „chodź, pięć lat. I tak mi się to spodobało, że chciałem więcej. Kilka lat później, byłem chyba czternastolatkiem, podkradałem nawet z domu samochód, choćby tylko po podwórku – tak o początkach swojej motoryzacyjnej przygody wspomina Marcin Miller, lider zespołu Boys.

Jeżeli chodzi o kurs jazdy samochodem, to większych problemów z nauką nie miałem, bo przecież wcześniej, tak jak już wspomniałem, zdarzało mi się już jeździć. Innym szło różnie. Egzaminator tak się na nich wściekał, że po prostu uciekali z tego samochodu.

Teraz zapytam o pierwszy samochód. Bo mało kto go nie pamięta...

– Ja też pamiętam. To był polonez. Wszystko w nim gruchotało i klekotało. Cafe szczęście, że rodzice mieli znajomych mechaników. Ten polonez był u nich bardzo częstym gościem. A jaki dźwięk dawał! Jak tylko chciałem pojechać do pobliskiego Grajewa czy Elku, wszyscy słyszeli, że nadjeżdżam. Ale cieszyłem się nim, w końcu był mój!

Jednak bardzo szybko, bo już po roku, polonez nie dał rady i po prostu się rozszarpał...

Czy jest jakaś marka samochodu, do której ma pan jakiś szczególny sentyment?

– Chyba nie. Jeździłem już wieloma autami, dosyć często je zmieniałem. Zawsze jak kupowałem nowe, mówiłem wszystkim: „to już jest mój ostatni samochód”. I wtedy ludzie tylko się uśmiechali. Bo rzeczywiście czasami samochód nawet przez rok nie stał na mojej posesji. Sprzedawałem go, a potem kupowałem nowy.

Jeździłem kiedyś kabrioletem, podejrzewam, że jako pierwszy w okolicy, miałem też mustanga. Chciała go nawet wypożyczyć jedna z ekip filmowych. Ale w końcu dogadali się z kimś innym, zdecydowali się na mercedesa.

A teraz czym pan jeździ?

– Lexusem GS 450h. To hybryda, 350 koni mechanicznych. Ale mam na siebie zareje-

strowane aż cztery auta. Oprócz tego mojego trzeba liczyć jeszcze auto żony, syna i jego przyszłej żony.

Co do lexusa – bardzo go sobie chwalebę, nie mam żadnych zastrzeżeń. Aż do tego stopnia, że mówię często: w życiu udało mi się dwie rzeczy: rodzina, no i właśnie ten samochód. Jest bezawaryjny, szybki i mało pali. Przy tych gabarytach to prawdziwa rewelacja. W korkach pali najmniej, bo wtedy działa silnik elektryczny. Poza tym to auto kompletne: sportowe, ale zarazem limuzyna.

To właśnie na to zwraca pan uwagę przy zakupie nowego samochodu?

– W zasadzie najważniejsze są dla mnie dwie rzeczy. Po pierwsze, samochód musi być czarny. Inne kolory jakoś nie wchodziły w grę. No i jeszcze jedna sprawa – w środku musi być jasna skóra. Reszta nie jest już tak istotna, choć... Lubię mieć na wyposażeniu nawigację i automatyczną skrzynię biegów. Jakoś się do niej przyzwyczaiłem. Jestem po prostu leniuchem.

Jak byłem młodszy, zwracałem uwagę także na inne rzeczy. W mustangu zainstalowałem np. potężne głośniki. Ale teraz nie potrzebuję już żadnych bajerów.

Ostatnio zastanawiałem się nad kupnem samochodu z napędem elektrycznym. Chodziło mi po głowie bmw i3. Wiem, że kupił je ostatnio kolega. Muszę spytać go, jak się mu sprawuje. Bo to takie fajne miejskie auto.

Samochód to coś więcej niż tylko rzecz?

– Trudno powiedzieć. Fajnie jest mieć dobre auto, dobrze się w nim czuć, ale ja już wyrosłem z chwaleń sę samochodami. Jak spytał pan, czym jeździę, odpowiedziałem niechętnie. Bo zaraz się zaczniesz. Ludzie

będą gadać: „Miller jeździ lexusem i ma jeszcze kilka innych aut, powodzi mu się”. No tak, zarabiam, to mi się powodzi. Nic w tym dziwnego.

Wkurzają pana inni kierowcy? A może do Polaków nie ma się za co przyczepić...

– Polscy to raczej nie, ale trochę denerwują mnie kierowcy z krajów nadbałtyckich, np. Litwy i Łotwy. Jak tylko się tam pojedzie, to już kilkanaście kilometrów za granicą stoją patrol drogówki i łapią. I tamtejsi kierowcy jeżdżą spokojnie. Sytuacja zmienia się zupełnie, jak przyjadą do Polski. Zapominają o wszystkich zasadach i są bardzo niebezpieczni.

Ale prawda jest też taka, że sam potrafię być impulsywny i upierdliwy. Szczególnie jak jest okres wakacyjny, bo wtedy mamy mnóstwo koncertów. Jeśli ktoś nadejmi mi na odcisk, potrafię odgryźć się drobną złośliwością. Wtedy żona próbuje przywołać mnie do porządku, ale czasami po prostu jej komunikat nie dociera. Czasami jadę też trochę za szybko.

Zdarzają się więc pewnie bliższe spotkania z policjantami z drogówki...

– Tak, zdarzają się, ale to też ludzie, wykonują swoją pracę, trzeba ich zrozumieć. Choć pamiętam wyjątkowo upierdliwych funkcjonariuszy z okolic Zambrowa. Wiadomo, że z Podlasia wywodzi się większość zespołów disco polo. I często wracają tamtędy do domów. Jak nas zatrzymywali, to mówili od razu: nie lubimy piłki nożnej i disco polo. Było to oczywiście nawiązanie do Cezarego Kuleszy (prezes klubu Jagiellonia Białystok, właściciel wytwórni fonograficznej Green Star, wydającej muzykę disco polo – przyp. red.). Więc czasami było z nimi ciężko.

Wakacyjne wyjazdy Polaków

Prognozy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w sezonie nie były zbyt optymistyczne. Na szczęście obawy się nie potwierdziły.



■ Marek Rupental

Tegoroczny sezon letni był specyficzny z powodu sytuacji społeczno-politycznej w krajach, które tak chętnie do tej pory odwiedzali Polacy. Z badań ankietowych wynika, że na wakacje poza granice kraju wyjechało tylko 14 proc. polskich turystów. Z tej liczby tylko 4 proc. spędziło urlop poza Europą. Potwierdziły się więc prognozy, że większość Polaków będzie wypoczywała w kraju. Budziło to pewne obawy. Chodziło przede wszystkim o bezpieczeństwo na drogach. Dlaczego? W 2011 roku na naszym wybrzeżu odpoczywało ponad 5 mln wczasowiczów. W następnych latach liczba turystów za każdym razem wzrastała o milion, a w 2015 roku przekroczyła 8 mln. Tegoroczne natężenie ruchu turystycznego jeszcze nie zostało podliczone, ale można przypuszczać, że padł nowy rekord.

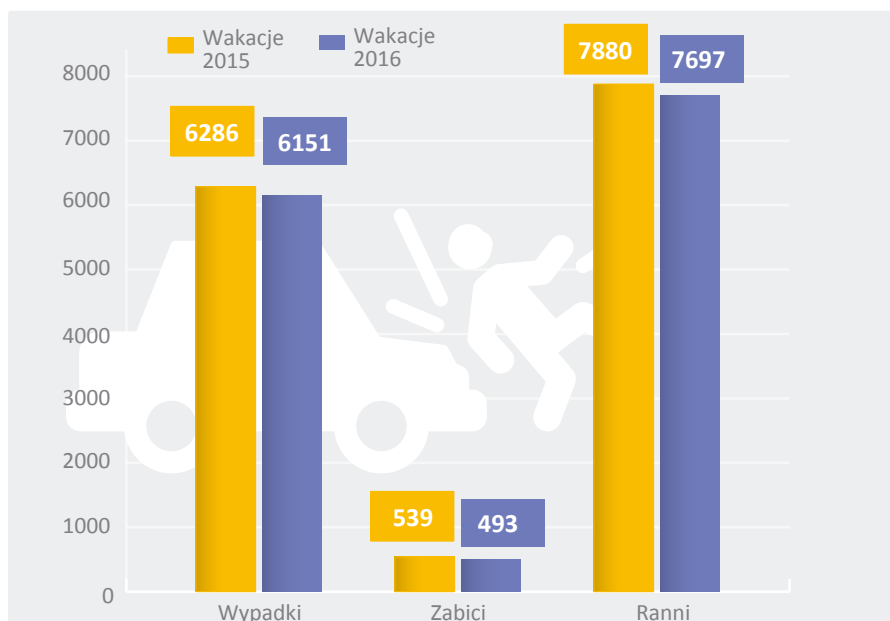
■ Samochód jest wygodny, ale...

Żeby korzystać z uroków miejsc wypoczynkowych, trzeba do nich czymś dojechać. Najczęściej wykorzystywanym środkiem transportu jest oczywiście samochód. Podróżowanie autem ma wiele zalet. Nie musimy przemieszczać się z bagażami po lotniskach i dworcach autobusowych, możemy dowolnie dyktować tempo podróży, wedle potrzeby organizując sobie odpoczynki.

Ale można wymienić także kilka niedogodności. Mimo że w Polsce posiadamy już ponad 3 tys. km dróg szybkiego ruchu, istnieją też obszary zaniedbane. Tam stan infrastruktury drogowej jest niezbyt dobry. Przykład? Proszę bardzo. Każdy, kto podróżował wzdłuż północnej granicy Polski, wie, o czym piszę. Ale czego się nie robi, żeby dotrzeć na mazurek jeziora!

■ Korki na bramkach

Także na drogach ekspresowych nie jest zawsze tak różowo, jak mogłoby się zdawać. Chodzi m.in. o długie oczekiwanie na przejazd przez bramki, gdzie uiszcza się opłaty. Z tym aku-



rat można sobie poradzić, wyposażając pojazd w urządzenie viaAuto, umożliwiające skorzystanie z bramownicy otwieranej automatycznie. Powoduje to skrócenie czasu przejazdu, gdyż nie ma potrzeby wnoszenia opłaty na miejscu i oczekiwania na wydanie reszty. Niestety, urządzenie to nie zostało należycie wypromowane. I tak turyści stali w długich kolejkach, żeby wnieść opłatę za przejazd. Na szczęście przy drogach szybkiego ruchu są MOP-y (miejsca obsługi podróżnych, czyli tereny teren wydzielone w pasie drogowym poza koroną drogi, wyposażone w miejsca postojowe dla pojazdów oraz w urządzenia służące zaspokajaniu potrzeb podróżnych – przyp. red.), na których możemy uspokoić skołataną nerwy.

■ Nadmorskie parkingi, czyli nieutwardzone place

Kiedy już dotrzemy do celu, choćby na polskie wybrzeże, jesteśmy zmuszeni poszukać miejsca, gdzie moglibyśmy zaparkować. I tutaj pojawia się problem. Kurorty nadmorskie to nie duże miejscowości, które w sezonie letnim przeżywają prawdziwe oblężenie. Miejsc noclegowych nie brakuje, z parkingowymi już nie jest tak dobrze. Wszelkiego rodzaju place wynajmowane są prywatnym osobom. Są to parkingi płatne. Nie mają one jednak nic wspólnego z parkingami strzeżonymi. Nie chodzi bowiem

o to, żeby zapewnić bezpieczeństwo naszemu pojazdowi. Liczą się pieniądze!

Po wakacjach nieutwardzone place służące za parkingi znowu zamieniają się w miejsca niezagospodarowane...

■ Jest (wstępnie) lepiej!

Prognozy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego w sezonie nie były zbyt optymistyczne. Brakuje przecież chociażby fotoradarów, obsługiwanych do niedawna przez straże miejskie i gminne. No i doszły do tego obawy związane ze zwiększonym ruchem turystycznym. Na szczęście się nie potwierdziły. Co prawda przedstawiona na wykresie statystyka nie jest ostateczna, ale widać pewien progres w stosunku do ubiegłego roku. Liczba wypadków zmniejszyła się o 135, ofiar śmiertelnych – o 46, a rannych o 183. Okazuje się więc, że świadomość kierowców wzrasta z każdym rokiem. Coraz większa liczba kierowców zachowuje się odpowiedzialnie i szanuje przepisy ruchu drogowego.

Dlaczego statystyka nie jest ostateczna? Bo zmianie może ulec statystyka ofiar śmiertelnych. Ją można zamknąć dopiero 2 października, czyli po oddaniu tego numeru „Szkół Jazdy” do druku. Wiąże się to z przepisami, bowiem za ofiarę śmiertelną wypadku uważa się osobę zmarłą w wyniku obrażeń odniesionych w wypadku drogowym w ciągu 30 dni. ■

Instruktora zatrudnię od zaraz

Opinie o instruktorach nauki jazdy to domena kursantów i główny temat rozmów dotyczących kursów. Wymiana anegdot na ich temat, krytycznych uwag albo zachwyków... Z internetu łatwo dowiedzieć się, jaki powinien być instruktor idealny z perspektywy przyszłych kierowców: cierpliwy, miły, kulturalny, dowcipny, wymagający i wykwalifikowany. Czy jednak ta lista przymiotów wymienianych przez kursantów pokrywa się również z listą oczekiwań ze strony pracodawców, czyli właścicieli szkół jazdy, którzy instruktorów zatrudniają?

■ Wyboru nie ma

– Smutna prawda jest taka, że na rynku instruktorów jest taka posucha, tak wiele osób odeszło z zawodu, że często bierze się każdego, który coś potrafi – Mirosław Lenkiewicz, właściciel Szkoły Kierowców „Auto-Car” w Gdańsku. – Ja jestem szczęściarzem, bo mam dwóch sprawdzonych instruktorów, którzy jeżdżą, ale nie potrafię sobie wyobrazić zwiększania kadry w tych warunkach. Każdemu zależy, żeby mieć najlepszych ludzi, bo instruktor to nasza wizytówka, a sytuacja jest trudna.

– Obecnie każdy dobry instruktor jest pożądany i na wagę złota – potwierdza Mariusz Sekulski, właściciel szkoły Nauka Jazdy „Prymus” ze Szczecina, który zatrudnia aż dziesięciu instruktorów. – Sam chciałbym zwiększyć kadre, ale na pewno nie zatrudnię każdego. Dla mnie najlepszym sposobem na rekrutację jest czyjeś polecenie. Wtedy od razu wiem, z kim mam do czynienia i czego mogę się spodziewać. Po prostu są to osoby sprawdzone.

■ Sprawdzić za kółkiem

Osoby chcące pracować jako instruktor prawa jazdy muszą oczywiście posiadać odpowiednie uprawnienia, które otrzymuje się po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu. „Papier” to jednak tylko podstawa, bo przyszli pracodawcy mają różne wymagania i sprawdzają przyszłych pracowników pod wieloma kątami.

– Podstawa to pojeździć z takim człowiekiem kilka godzin po mieście – mówi właściciel szkoły jazdy z Gdańska. – Trzeba najpierw sprawdzić, jakim jest kierowcą, zobaczyć, jak się zachowuje na drodze, jakie ma nawyki itp. A potem zamienić się miejscami i ocenić go pod kątem pedagogicznym: jak rozmawia, czy jest uważny, jak reaguje... To bardzo wiele drobiaźgów, które wyróżniają dobrego instruktora.

– Dla mnie liczy się komunikatywność i sposób bycia takiej osoby – mówi właściciel Prymusa. – Zakładam, że wiedzę i kwalifikacje wszyscy, którzy pracują w zawodzie, mają. Dlatego interesuje mnie przede wszystkim sposób, w jaki odnoszą się do kursanta, jak przekazują wiedzę, czy potrafią zachować spokój itp. Gdyby to była osoba zupełnie mi nieznaną, na pewno

Doświadczony, ale umiejący nawiązać kontakt z młodzieżą, rzetelny i odpowiedzialny, ale z poczuciem humoru, wykwalifikowany, bez złych nawyków... Sprawdziliśmy, jakich instruktorów wybierają właściciele szkół jazdy i czym się przy tym wyborze kierują.



chciałabym się z nią kilka razy przejechać i zobaczyć, jak pracuje.

Doświadczeni pracodawcy podpowiadają również, że jeśli naprawdę nie wiemy nic o instruktora albo mamy jakieś obawy, można zawsze podpytać kursantów lub po prostu dyskretnie podstawić kogoś, kto uda kursanta i sprawdzi umiejętności i podejście instruktora.

■ Młodość kontra doświadczenie

Kogo właściciele widzieliby najchętniej w samochodach oklejonych logo swojej firmy? Ostatnio przedstawicielki płci pięknej, które mogą przyciągać na kursy panie, obawiające się konfrontacji z instruktorem mężczyzną. Pracodaw-

cy cenią również ich spokój, solidność i dobre podejście do klientów.

Nierozstrzygnięte do końca pozostaje natomiast pytanie, czy lepiej zatrudnić instruktora młodego, czy bardziej doświadczonego. – Tutaj nie ma reguły – mówi Mirosław Lenkiewicz. – Czasem doświadczony, starszy instruktor może być już znużony pracą i mieć złe podejście do kursantów, a młody od razu po kursie jakieś wrodzone predyspozycje i lepiej sobie radzić. Teoretycznie stawiałbym raczej na doświadczonych pracownikach, bo wyjeżdżone lata robią swoje. Choć jak w każdym zawodzie i w tym łatwo o rutynę. A z drugiej strony, młodych można zawsze wyszkolić według własnej wizji.

Anna Łukaszuk

Optymalny stan uczenia się

Są dni, kiedy idzie nam lepiej, są dni, kiedy mamy pewne trudności. Ale istnieje coś takiego jak optymalny stan uczenia się. To warunki wyjściowe, które pomagają nam uczyć się lepiej, efektywniej.

Wyobraźmy sobie, że każdy z nas, bez wyjątku, od urodzenia, ma taki czerwony guzik, dajmy na to za uchem. I wtedy, gdy potrzebujemy się czegoś nowego nauczyć, np. obcego języka (bo jedziemy na wakacje) albo obsługi jakiegoś nowego programu, wciskamy go i już! Uczymy się nowej umiejętności czy zapamiętujemy nowe informacje. A kiedy nie jest nam potrzebny, wyłączamy go i oddajemy się rutynowym codziennym czynnościom lub relaksowi. Byłoby miło, prawda?

■ Efektywniejsza nauka

Niestety, natura nie wyposażyla nas w takie urządzenie. Nie ma magicznych metod oraz ekspresowych sposobów na nabywanie nowych umiejętności. Aby powstały nowe połączenia między neuronami w naszym mózgu (bo tym w istocie, na poziomie biologicznym, jest uczenie się), potrzebna jest aktywność, zaangażowanie i ćwiczenia. Z jednej strony – potrzebujemy poznać siebie (w kontekście uczenia się), z drugiej – musimy wiedzieć, jak się uczyć.

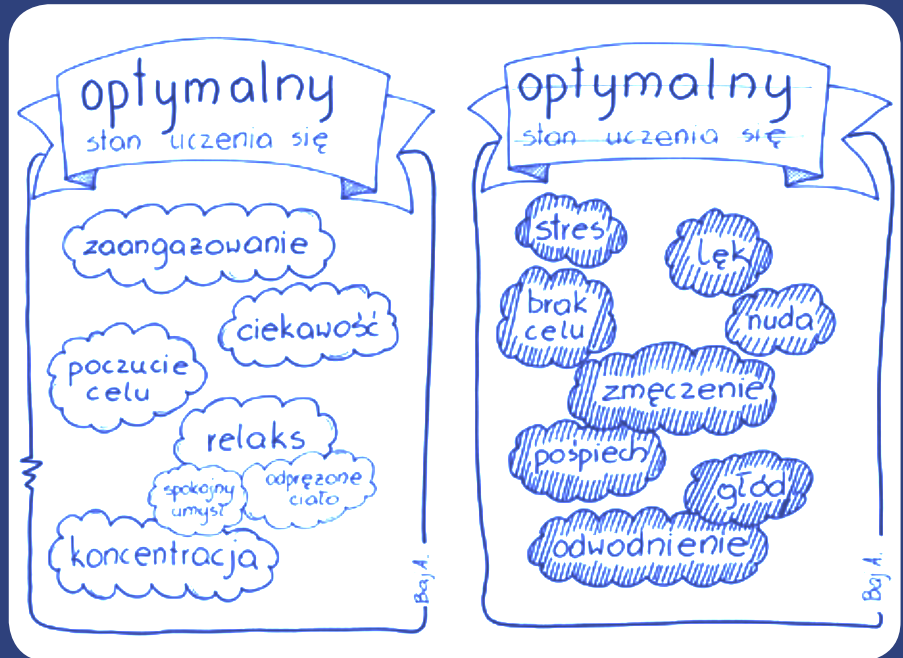
Są dni, kiedy idzie nam lepiej, są dni, kiedy mamy pewne trudności. Ale jest coś takiego jak optymalny stan uczenia się, warunki wyjściowe, które pomagają nam uczyć się lepiej, efektywniej. Są też takiego rodzaju, nazwijmy to, zaniechania z naszej strony, które zdecydowanie już na starcie powodują, że uczenie się będzie nam szło po prostu źle.

■ O co zadbać?

W pierwszym artykule naszego cyklu wspominałam tylko o optymalnym stanie uczenia się. Jakie elementy zawiera, co nam pomaga, co przeszkadza?

Żeby osiągnąć optymalny stan uczenia się, potrzebna jest ciekawość, zaangażowanie, poczucie celu i sensu, koncentracja i relaks oraz nawodnienie organizmu. Natomiast stres, lęk, brak celu, nuda, zmęczenie, pośpiech, głód, odwodnienie jej nie sprzyjają.

Jaka jest dziś twoja gotowość do uczenia się? – to pytanie możemy zadać za każdym razem, gdy spotkamy się z kursantem.



Zaangażowanie, koncentracja, spokojny umysł, odprężone ciało, ciekawość to składowe, które zdecydowanie ułatwiają uczenie się. Niestety, te cechy nie występują razem zbyt często.

Jeśli jednak chcemy, żeby nasz samochód sprawnie działał, dbamy o odpowiedni poziom płynów, dostarczamy paliwo. O ilez bardziej powinniśmy zatroszczyć się o nas samych. Głód, odwodnienie, zmęczenie sprawiają, że uczenie się nie będzie efektywne. Jeśli do tego dodać stres, pośpiech, znużenie oraz brak celu (objawiający się np. stwierdzeniem: a po co mam się tego uczyć?), pozytywnych efektów nie ma co się spodziewać.

Po czyjej stronie stoi odpowiedzialność? Kto powinien zatroszczyć się o optymalny stan uczenia się? Warto zastanowić się nad tymi pytaniami. Uczeń czy nauczyciel? Kursant czy instruktor?

■ Wiedza i jej zastosowanie

Jak w praktyce wykorzystać wiedzę o optymalnym stanie uczenia się? Możemy, używając rysunków z tekstu, zrobić z nich graficzny barometr gotowości do uczenia się. Poprośmy kursanta, żeby sam określił, któ-

rych chmur jest więcej, gdy zaczyna zajęcia (warto to robić przed każdą lekcją). Jeżeli zdecydowanie przeważają ciemne chmury, nie powinien on spodziewać się spektakularnych efektów uczenia się. Będzie ono przebiegać wolniej, uczący się będzie potrzebował więcej czasu i więcej powtórzeń, żeby opanować określoną czynność. Jego pamięć będzie osłabiona, a umiejętność przywołania np. znaczenia znaków podczas praktycznej nauki jazdy bardzo ograniczona. Nietrudno w takiej sytuacji o pomyłki.

Uczenie się nie zaczyna się w momencie wejścia do sali wykładowej czy zajęcia miejsca w samochodzie nauki jazdy. Zaczyna się wiele godzin wcześniej, wieczorem, kiedy kładziemy się spać, żeby zapewnić sobie odpowiednią ilość snu. W ciągu dnia, gdy pamiętamy o regularnym dostarczaniu jedzenia i picia – tak jak samochód – potrzebujemy dobrego paliwa. I nie jest prawdą, że kawa pomaga w koncentracji i uczeniu się, dużo lepsza jest woda (nasz organizm w ok. 60 proc. składa się z wody, a mózg nawet w 75 – 80 proc.). Pamiętajmy, jeżeli ciemne chmury występują w dużej ilości, efektywność uczenia się będzie ograniczona, a może nawet bliska zeru.

Agata Baj

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!



Z dwoma sprzęgłami

Honda NC750S jest idealnym motocyklem do jazdy na co dzień. Jej zalety to optymalna moc i niskie zużycie paliwa, wygodna pozycja za kierownicą, pojemny schowek oraz łatwość prowadzenia. Clou programu jest dwusprzęgłowa skrzynia biegów DCT.

Honda pierwsza wprowadziła na rynek motocykle z dwusprzęgłowymi przekładniami i jako jedyna oferuje tego typu rozwiązanie. System Dual Clutch Transmission zadebiutował w 2009 roku w sportowo-turystycznym modelu VFR1200F. Trzy sezony później do oferty dołączyła seria NC700 z motocyklami pozycjonowanymi w trzech różnych segmentach i opcją w postaci skrzyni DCT. W 2014 roku silniki przewidziane dla przedstawicieli rodziny NC rozszerzono. Przejście z 670 do 745 ccm korzystnie wpłynęło na moc i moment obrotowy – zamiast 47,6 KM i 60 Nm kierujący ma do dyspozycji 54,8 KM przy 6200 obr./min oraz 68 Nm przy 4750 obr./min.

Postanowiliśmy sprawdzić pozbawioną owiewek hondę NC750S. Maszyna w grafitowo-czarnym malowaniu wygląda atrakcyjnie. Tym bardziej że producent podążył za modą i zrezygnował z lśniących powierzchni na rzecz matowych. NC750S nie należy do rekordowo lekkich (227 kg; popularny w szkołach jazdy gladius waży 205 kg). Masa nie daje się jednak we znaki. Maszyna jest zwarta, a manewrowanie nią ułatwia neutralne rozlokowanie manetek i podnóżków, pozwalające na przyjęcie wyprostowanej pozycji za sterami.

Czy NC750S nadawałby się do nauki jazdy? Z ciekawości odwiedziliśmy egzaminacyj-

ną ósemkę. Okazało się, że przy rozwijanych na niej prędkościach i odjęciu gazu następowało wysprzęglenie, a włączenie sprzęgła odbywało się w momencie lekkiego odkręcenia manetki. Brak momentu hamującego silnika czy możliwości chwilowej jazdy na półsprzęgle zadania nie ułatwiały, ale po zapoznaniu się z reakcjami motocykla poprawny przejazd nie nastroczał też większych trudności.

W normalnych warunkach drogowych zaautomatyzowana skrzynia jest ogromną zaletą. Dzięki niej kierowca może skupić się na obserwacji drogi i doborze optymalnego toru jazdy. Elektrohdrauliczny system zmienia przełożenia szybko i płynnie. W momencie rozłączenia jednego sprzęgła następuje spięcie drugiego, osadzonego na osobnym, współosiowym wałku z wybranym już biegiem. Przerwy w przekazywaniu sił napędowych są symboliczne. Za każdym razem proces wykonywany jest z taką samą dokładnością – nie ma więc mowy o wypadaniu przełożeń, szarpnięciach czy stuknięciach, co dobrze wróży trwałości układu przeniesienia napędu.

Kierujący nie jest zdany na decyzje elektroniki. Przy lewej manetce znajdują się przyciski do ręcznego wybierania biegów. Można nimi wymusić chwilową redukcję bądź w pełni zawiadywać skrzynią. Wcześniej, przełącznikiem

przy prawej manetce, trzeba jedynie aktywować tryb manualny, w którym zmiana przełożeń nie następuje nawet po dokręceniu silnika do ogranicznika obrotów. W odwodzie jest też automatyczny tryb sportowy. Zwiększa obroty, przy których następują zmiany biegów. Kierowca może dopasować punkt włączania wyższego przełożenia do własnych preferencji. Do dyspozycji są trzy poziomy.

Podczas spokojnej jazdy wyższe biegi są włączane przy 2000 – 2500 obr./min. Wcześniej, ale silnik nie protestuje. Wręcz przeciwnie. Najlepiej czuje się właśnie w dolnych rejestrach obrotomierza. Sekretem jest krzywa momentu obrotowego. Przy niskich i średnich obrotach NC750S oferuje od 20 do 40 proc. więcej siły napędowej od klasycznej sześćsetki. W rezultacie przy ruszaniu jest w stanie zaskoczyć właścicieli teoretycznie znacznie mocniejszych jednośladow. Dokręcanie do maksymalnych – skromnych jak na motocyklowe standardy – 6500 obr./min nie przekłada się na spektakularne przyrosty dynamiki, co niektórzy krytykują. Słuszność obranej koncepcji napędu potwierdzają jednak badania przeprowadzone w różnych zakątkach świata. Wynika z nich, że motocyklista z zamiłowaniem do turystyki przez 90 proc. czasu spędzanego w siodle nie przekracza 140 km/h, a silnik przez

Obiekt marzeń wielu Polaków

Syrena była pierwszym samochodem, który przewidziano dla przeciętnego obywatela. W latach 60. i 70. auto stało się obiektem marzeń setek tysięcy Polaków. A teraz doczekało się poświęconej sobie książki.

Decyzja o rozpoczęciu prac projektowych nad nowym polskim samochodem małolitrażowym została podjęta w maju 1953 roku przez ówczesnych rządzących. Skąd taki pomysł? „Należy zbudować popularny, oszczędzający czas środek przewozu przy wykonywaniu czynności służbowych i wypoczynku, przeznaczony dla racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji” – argumentowały władze PRL.

Prace posuwały się bardzo szybko. Pierwszy przedprototypowy egzemplarz syreny został ukończony i zaprezentowany już 31 grudnia 1953 roku. Produkcja auta ruszyła cztery lata później.

Wyprodukowano ogółem ponad pół miliona syren. Wiele egzemplarzy używanych było jako pojazdy rodzinne (typowy schemat 2+2).

Często też zmieniały właścicieli. Licząc pobeżnie od końca lat 50., gdy rozpoczęto produkcję tych samochodów, do końca lat 80., gdy zaczęły one znikać z naszych dróg, z syrenami miało styczność kilka milionów Polaków.

Syrena była samochodem, z którym, jak z żadnym innym, wiązały się skrajne uczucia i opinie. Dla jednych obiekt marzeń, dla innych „wół roboczy”, dla jesz-

cze innych prymitywna konstrukcja czy wręcz obiekt drwin. Z ocenami syreny wiąże się kilka aspektów, które mieszają się ze sobą, a powinny być traktowane oddzielnie. To powoduje wiele dwuznaczności – z jednej strony szyderczo śmiejemy się z tego auta, z drugiej wspominamy je z ogromną nostalgią.

Syrena była pierwszym po wojnie samochodem osobowym polskiej konstrukcji. Była również pierwszym autem, który przewidziano dla przeciętnego obywatela. W latach 60. i 70. był to obiekt marzeń setek tysięcy Polaków. Dlatego warto zajrzeć do książki Tomasa Szczerbickiego „Syrena”. Dla niektórych czytelników będzie to miła podróż do lat młodości, dla innych lekcja historii o ówczesnej motoryzacji i życiu społecznym.

red

80 proc. czasu kręci najwyżej do 6000 obr./min. W warunkach codziennej eksploatacji wartości te byłyby jeszcze bliższe 100 proc.

Blok dwucylindrowego silnika pochylono o 62 st. do przodu. Obniżyło to środek ciężkości, jak również pozwoliło na zaprojektowanie 22-litrowego schowka, w którym mieści się kask szczękowy. Zbiornik paliwa (14 l) ukryty pod kanapą. W zależności od warunków i stylu jazdy honda zadowala się 3,5 – 4,3 l/100 km, więc na jednym tankowaniu można pokonać przeszło 300 km.

Na NC750S ze skrzynią DCT oraz standardowym ABS-em trzeba przygotować 32.100 zł. To rozsądna propozycja. W zamian otrzymujemy motocykl, który nie imponuje danymi technicznymi, jednak zaskakująco dobrze sprawdza się w podczas codziennej eksploatacji. Dwuspręgłowa skrzynia w pełni wykorzystuje potencjał silnika, zmieniając biegi wcześniej niż zrobiłby to motocyklista przyzwyczajony do wysokoobrotowych jednostek.

Łukasz Szewczyk



Polityka zadowalania nie ma granic

Zwykło się mówić, że zadowolony kursant przyprowdzi do naszego ośrodka kilku innych. Ale doszło do tego, że polityka zadowalania klientów praktycznie nie ma granic.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Jaka jest najbardziej popularna i skuteczna metoda na wprawienie naszego klienta w dobry humor? Przyprowdź kolegę albo koleżankę, dostaniesz zniżkę na kurs prawa jazdy. Taka propozycja od razu wywołuje na jego twarzy uśmiech.

■ Promocja, czyli magiczny zwrot

Szkoła jazdy też na tym dużo nie straci. Zniżka zniżką, ale zyskuje się kolejnego klienta, który być może skusi kolejnego. No i biznes się kręci, skuteczność tzw. poczty pantoflowej jest nie do przecenienia.

W ten sposób można przyciągnąć, posługując się słownikiem ludzi morza, całą ławicę kursantów. Dla większości ludzi słowo „promocja” to zwrot magiczny. Wtedy zachwalanie i polecenie usługi promocyjnej przychodzi nam o niebo łatwiej. Ale w przypadku branży związanej ze szkoleniem kierowców ważne jest jedno. Kursant powinien polecać znajomym daną szkołę jazdy jeszcze przed rozpoczęciem zajęć. Dlaczego? Potem może już nie być taki zadowolony...

■ Zdziwiająca zmiana podejścia

Ale chodzi o to, żeby dalej był. Dlatego kolejnym popularnym sposobem zadowalania kursanta jest podwożenie go i odwożenie we wskazane miejsce. Klient się cieszy, choć nie powinien. Bo traci przez to czas. Jednak fajnie pochwalić się przed znajomymi, że szkoła jazdy spełnia każde jego życzenie. Instruktor pojedzie pod dom, szkołę lub kino. I co ważne – to kursant ustala, gdzie i w jakim dniu rozpocznie szkolenie praktyczne. Najbardziej żał mi kursantów, którzy muszą podjechać po innego. Często muszą stać w korkach. Istna strata czasu!



Ich zadowolenie ma jednak swój kres. Chodzi o dzień egzaminu. Wtedy okazuje się, że odbywa się on w miejscach, których nie znają, bo tam nigdy nie jeździli samochodem. Wiadomo, mieszkają w innej części miasta. Poza tym instruktor miał coś jeszcze do załatwienia, trzeba było więc zabawić się taksówkarza.

Optyka zmienia się więc dopiero w trakcie jazd dodatkowych. Wtedy kursant chce już, żeby szkolenie rozpoczęło się i skończyło na obszarze egzaminowania. Jego czas jest wówczas bezcenny, zadowolenie z „podróżowania” minęło...

■ Instruktor jako niańka

Kolejnym bardzo skutecznym sposobem na zadowalanie klienta jest unikanie wszelkich trudnych sytuacji drogowych, np. skomplikowanych skrzyżowań. Jeździmy z kursantem po pustych drogach, chwytamy za kierownicę, pomagamy ruszać. Kursant jest zadowolony, bo wszystko mu wychodzi. Instruktor się nie czepia, nie wymyśla dziwnych zadań, nie krzyczy, nie wyzywa. Atmosfera w samochodzie jest lajtowa, przed egzaminem nie ma spiny.

Szkoleniowiec opowiada przy tym niestworzone historie, które zdarzyły mu się w trakcie pracy, od czasu do czasu straszy złyimi egzami-

natorami. „Oni lubią się czepiać, ale ty zdasz, przecież dobrze sobie radzisz” – mówi.

Kursant jest szczęśliwy. Rozpowiada, że jego instruktor to luzak. A co dzieje się po oblanym egzaminie? Winny jest oczywiście egzaminator. I wtedy znowu pojawia się instruktor. Pocięszy i zachęci do wykupienia kilku dodatkowych godzin jazd...

Egzaminy wewnętrzne są oczywiście zwykłą formalnością. Nie można przecież przemęczać kursanta i od niego za wiele wymagać. Ma po prostu się pojawić i zdać. Jeśli tak się stanie, będzie zadowolony. Często zmienia się w takim momencie instruktor. Bo egzamin powinien prowdzić szkoleniowiec przychylny, a nie „czepiający się”.

Osoba szkolona jest zadowolona. Skoro zdała egzamin wewnętrzny, to na państwowym pójdzie jej równie dobrze.

■ Budowanie prestiżu

A ja myślę, że zadowolony kursant to taki, który przy zapisywaniu się na kurs otrzymał umowę. Tam jasno określone są prawa i obowiązki obu stron. Kursant, któremu instruktorzy tłumaczyli, co powinien robić, a potem wymagali od niego samodzielności. Taki, który przez trzydzieści godzin był rzetelnie uczony jazdy. Taki, który otrzymywał rzetelną i szczerą informację o swojej jeździe, zarówno postępach, jak i brakach.

Myślę, że zadowolony kursant mógł przed egzaminem wewnętrznym spocić się ze stresu. Ale potem, na egzaminie państwowym usłyszał od egzaminatora jedno ważne słowo: „pozytywny”. Zadowolony kursant za kilkanaście lat przyśle do naszej szkoły swoje dziecko. Podziękuje za pracę instruktorów.

Do bardzo prestiżowych szkół czy uczelni ustawiają się kolejki chętnych. Oni wiedzą, że czeka ich tam dużo nauki, pracy, łez, wyrzeczeń. Mimo to walczą jak lwy o miejsca w tych prestiżowych szkołach. Bo one swoją renomę budują w oparciu o znakomitą kadre, sukcesy swoich absolwentów oraz niezmiennie wysokie standardy nauczania. Na pewno nie ma tam przymykania oka na wszystko oraz zadowalania swoich uczniów czy studentów za wszelką cenę. ■

Škoda otworzyła autodrom

We wrześniu został oddany do użytku kolejny ośrodek doskonalenia techniki jazdy, zlokalizowany w Wielkopolsce. Tym razem chodzi o autodrom, który zbudowała Škoda.

Projekt, nazwany Škoda Autodrom Poznań, którego budowa rozpoczęła się w 2015 roku, będzie służył podnoszeniu kompetencji kierowców indywidualnych oraz flotowych w ramach doszkalających kursów prowadzonych przez Škoda Auto Szkoła. Niezależnie od tego na terenie obiektu prowadzone mają być również obowiązkowe szkolenia kierowców, którzy uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdami. Na razie jednak nie wiadomo, kiedy będzie to możliwe. Powodem jest oczywiście planowane przesunięcie wdrożenia systemu CEPIK 2.0 oraz przepisów związanych z młodymi kierowcami. Na autodromie będą prowadzone ponadto szkolenia dla służb mundurowych, instruktorów OSK oraz egzaminy dla instruktorów ODTJ.

■ Cztery moduły

Obiekt składa się z czterech specjalnie zaprojektowanych modułów, które pozwolą kierowcy poznać siły działające na samochód i przekonać się, jaki wpływ na jego zachowanie ma kierujący. Moduły zostały wyposażone w nawadniane maty poślizgowe oraz przeszkody wodne. Kierowcy zmierzają się też z tzw. szarpakiem – urządzeniem, które wprowadzi auto w niekontrolowany nadsterowny poślizg.

Tuż za szarpakiem znajduje się 100-metrowa płyta poślizgowa z trzema rzędami automatycznie sterowanych kurtyn wodnych, symulujących pojawiające się na drodze przeszkody. Dodatkowo jest też okrąg, na którym można wypróbować działanie elektronicznych systemów stabilizujących tor jazdy.

■ Centrum bezpieczeństwa i szkoła

Powierzchnia Škoda Autodrom Poznań wynosi ok. 4 ha. Ośrodek doskonalenia techniki jazdy jest zlokalizowany w Poznaniu przy ul. Głogowskiej, tuż obok Interaktywnego Centrum Bezpieczeństwa Škoda Auto Lab. To obiekt pełny interaktywnych ruchomych instalacji, dostarczających cenną wiedzę na temat bezpiecznej jazdy. Centrum podzielono na pięć stref o nazwach: bezpieczna podróż, technologia, eco, bezpieczeństwo i kino. W każdej można skorzystać z interaktywnych ekspozycji, doświadczyć wielu sytuacji drogowych i dobrze się przy tym bawić. Zaawansowane technicznie



nowoczesne centrum, zajmujące powierzchnię 1000 mkw., oferuje m.in.: symulatory zderzeń i dachowania, symulator poduszek bezpieczeństwa oraz symulator ekologicznej i ekonomicznej jazdy.

W pięciu tematycznych salach wystawowych można korzystać z multimedialnych symulatorów, 55 motoryzacyjnych ekspozycji i dziewięciu samochodów prezentacyjnych marki Škoda. Wśród aut jest yeti, które przeszło autentyczny test zderzeniowy Euro NCAP. Na zwiedzających czeka również zespół ekspertów, którzy są gotowi odpowiedzieć na praktycznie każde pytanie dotyczące bezpiecznego, ekologicznego i ekonomicznego podróżowania samochodem.

Warto przypomnieć, że Škoda ma też w Polsce własną szkołę, która organizuje m.in. szkolenia z zakresu bezpiecznej jazdy, tzw. eco-drivingu i jazdy defensywnej.

■ Kompleksowa oferta

– Wszystkie te elementy składają się na unikatowy projekt, z początkami sięgającymi 2004 roku, kiedy powstała Škoda Auto Szkoła, której celem jest doszkalanie kierowców w zakresie doskonalenia techniki jazdy – mówi Andrzej Rogoziński, dyrektor projektu. – W 2012 roku zainaugurowało działalność Interaktywne Centrum Bezpieczeństwa Škoda Auto Lab, które

go oferta skierowana jest do każdego uczestnika ruchu drogowego – zarówno pieszego, jak i rowerzysty, pasażera czy kierowcy. Teraz projekt uzupełnił obiekt Škoda Autodrom Poznań.

Škoda Autodrom Poznań jest kolejnym ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy w Wielkopolsce. Podobne obiekty działają już w Bednarach, Międzychodzie, Kaliszu, Lipce i Przeźmierowie.

Jakub Ziębka

Škoda Autodrom Poznań w liczbach

- piasek transportowano z oddalonej o 25 km żwirowni. Żeby dostarczyć materiał na plac budowy, auta półtora raza okrążyły kulę ziemską po równiku (przejechały 60 tys. km)
- do stabilizacji gruntu zużyto 550 ton cementu. Ta ilość odpowiada aż 22 tys. sztuk worków cementu w opakowaniach handlowych (po 25 kg)
- ilość kruszywa łamanego, używanego do podbudowy, przyrównać można do wypełnionych po brzegi 135 wagonów kolejowych (8,8 tys. ton)
- pompy w systemie zamkniętym pompują na moduły szkoleniowe 8 tys. litrów wody na minutę. To odpowiednik 533 15-litrowych wiader.



Mniej ofiar, wypadków tyle samo

Podczas tegorocznych wakacji znacząco spadła liczba ofiar wypadków na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych. W porównaniu do zeszłego roku jest ich mniej o 50 proc. Na podobnym poziomie utrzymuje się za to liczba wypadków i kolizji. W pierwszych ośmiu miesiącach tego roku było ich 127. To tylko o jedno zdarzenie mniej niż w analogicznym okresie 2015 roku.

Początek września, godz. 7, przejazd kolejowo-drogowy w Wólce koto Słupcy (województwo wielkopolskie). Kierowca ignoruje czerwone światło i zamknięte roгатki, wjeżdża wprost pod nadjeżdżający pociąg relacji Poznań – Warszawa. Efekt? Jedna osoba nie żyje, dwie zostały ranne. Ponadto nieostrożne zachowanie kierowcy spowodowało opóźnienie piętnastu pociągów pasażerskich.

Kierowcy, sprawcy wakacyjnych wypadków, jak ustalili kolejarze i policja, wciąż popełniają typowe błędy. Objężdżają zamknięte roгатki, bez zatrzymania mijają znak STOP, ignorują czerwone światła, a nawet taranują roгатki. Dobra wiadomość jest tylko jedna. Maleje liczba ofiar wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

■ Jest lepiej

W lipcu i sierpniu tego roku doszło do czterdziestu zdarzeń z udziałem pojazdów i pieszych na przejazdach oraz przejściach kolejowo-drogowych. Jak ustaliła policja i przedstawiciele kolei, wszystkie były spowodowane nieostrożnością kierowców. Zginęło siedem osób, czyli o 50 proc. mniej niż w 2015 roku. W zdarzeniach uczestniczyło 28 samochodów osobowych, cztery samochody ciężarowe, dwa dostawcze, ciągnik rolniczy i motorower.

A jak wyglądają statystyki uwzględniające pierwszych osiem miesięcy tego roku? Doszło

wtedy do 127 wypadków i kolizji. To tylko o jedno zdarzenie mniej niż w analogicznym okresie 2015 roku. Jednak ich skutki nie są już tak tragiczne. Do września 2016 roku śmierć poniosło o 17 proc. osób mniej (35) niż rok wcześniej. Spadła też (o 35 proc.) liczba ciężko rannych. Było to siedemnaście osób.

■ PLK edukują

Próbując zmniejszyć liczbę wypadków na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych, PKP Polskie Linie Kolejowe (odpowiedzialne m.in. za infrastrukturę kolejową) prowadziły latem akcję „Bezpieczny piątek”. Apelowano do kierowców i pieszych o zachowanie szczególnej ostrożności przy przekraczaniu linii kolejowych.

Podczas prawie 400 działań na przejazdach kolejowo-drogowych ponad 30 tysięcy kierowców, pasażerów i pieszych dodatkowo zostało poinformowanych o zasadach przestrzegania

bezpieczeństwa na styku toru i drogi. Przedstawiciele PLK i straży ochrony kolei we współpracy z policją informowali, że gwarancją bezpieczeństwa jest tylko postępowanie zgodne z przepisami.

– Rozmowy i ulotki przypominały, że ignorowanie zdrowego rozsądku, brawura i pośpiech to nie tylko tworzenie zagrożenia dla kierowców i ich pasażerów oraz podróżnych w pociągach, ale także dla innych użytkowników przejazdów – mówi Anna Pęk z Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni, która obserwowała zachowania kierowców.

W wakacyjne piątki patrolowano także tory w okolicach tzw. dzikich przejść, przez które wiele osób przechodzi, ryzykując zdrowie i życie swoje, a także innych. To nie koniec działań PLK w zakresie bezpieczeństwa. Podobnie jak w zeszłym roku, bezpieczne zachowania będą promowane wśród uczniów w trakcie projektu „Październik miesiącem edukacji”.

Jakub Ziębka

„Bezpieczny piątek” w liczbach

kierowcom i pieszym rozdano 31 tys. ulotek
przeprowadzono 387 akcji ulotkowo-prewencyjnych
akcjami objęto 314 przejazdów ulokowanych na terenie wszystkich szesnastu województw
pouczono 1826 kierowców i pieszych
mandaty otrzymało 123 kierowców i pieszych.

Kierowco, nie denerwuj się, jadę zgodnie z przepisami!

Nastaly takie czasy, że od ludzi zachowujących się prawidłowo żąda się przeprosin. Poziom kultury na drodze w Polsce jest tak niski, że zahacza o niejedną, nawet niewysoki próg zwalniający.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Płynn timer ruszam na zielonym świetle. Z koleji na czerwonym się zatrzymuję, bo nie wiem, co to jest „długie pomarańczowe” czy „wczesne czerwone”. Nie parkuję na chodniku, jeśli nie wolno. Nie zajmuję miejsc dla niepełnosprawnych. W pobliżu szkoły jadę maksymalnie 50 km/h. Na autostradzie najwyżej 140 km/h. Mimo że mam dobre auto i doświadczenie, a droga jest długa i szeroka. Jeżdżę prawym pasem, bo lewy jest od wyprzedzania. Jeżdżę zgodnie z przepisami, ze swoim sumieniem. Za swoje zachowanie najserdeczniej przepraszam.

■ Chamstwo powszednie

Słyszeliście takie określenie jak road rage? To nic innego jak agresja drogowa. I nic nowego.

Określenie stało się popularne kilkadziesiąt lat temu. Wtedy to na drogach w USA zaczęło robić się tłoczno, a kierowcy, nie umiejąc powstrzymać swych emocji, zaczęli zamieniać jeźdźnię w pole bitwy.

Teraz tłok na drogach nie jest niczym dziwnym. No i te popularne rejestratory jazdy. Używa się ich często po to, żeby promować nieodpowiednie zachowania. Albo je wyśmiać. Wyobraźmy sobie jeszcze, ile osób nie ma takich kamer lub nie chwali się nagraniami w sieci. Być może już niedługo zaczną to robić...

Okazuje się, że chamstwo rozprzestrzenia się bez przeszkód. Jest tak powszechne, że często już na nie nie reagujemy. Albo reagujemy w nieodpowiedni sposób. Wyjmujemy telefon i nagrywamy. Często z ukrycia.

■ Wszechobecne agresja

Odpowiedzcie sobie teraz na jedno pytanie: czy byliście świadkami, ofiarami lub sprawcami agre-



sji na drodze? I kiedy? Rok temu, a może zdarzyło się to wczoraj? No właśnie! Chamstwo na drodze jest już tak często spotykane, że już niedługo będzie uznane za coś normalnego. Obejrzałem kilka lat temu w serwisie YouTube, jak ktoś pobił drugiego człowieka, bo zdaniem agresora źle jeździł. Takich internetowych „hitów” jest aż nadto. Szkoda, że tak się dzieje...

Kim są agresywni kierowcy? Do jednego worka nie można przecież wrzucać wszystkich. Ale jeśli człowiek chamsko zachowuje się w życiu codziennym, za kółkiem postępuje podobnie. Przeważnie takimi osobami są ludzie młodzi, bardzo nerwowi, sfrustrowani, częściej panowie niż panie.

■ Nie daj się sprowokować, ignoruj!

Zwykle źródłem chamstwa jest frustracja. Kiedy kierowca czuje, że nie może osiągnąć celu (bo np. powstał korek), musi się zatrzymać i czekać aż ruszy dalej. Przybycie do określonego punktu oddala się. To sprawia, że niecierpliwi kierowcy wychodzą z siebie. Wcisnięcie klaksonów, głośne wyzwiska – takie zachowania są bardzo popularne.

Jak w takim razie sobie radzić z agresją na drodze? Złe emocje przechodzą na drugiego człowieka. Nie można się im poddawać. Agresywnych ludzi trzeba ignorować. Gdy zobaczą, że ich gesty i mimika nie robią na nas żadnego wrażenia, najwyraźniej w świecie sobie pojadą. Z głupim wyrazem twarzy i wielkim zaskoczeniem, że nikt się ich fochami nie interesuje.

■ Rodzice, młodzi was obserwują!

Nie bądźmy typowymi Polakami. Nie narzekajmy, tylko zacznijmy dawać dobry przykład! Nie opowiadajmy o sytuacjach, w których mieliśmy styczność z chamskim zachowaniem. Powiedzmy lepiej o tym, co zrobiliśmy dobrego. Pochwalmy się choćby tym, że przepuściliśmy kogoś w korku.

Drodzy rodzice, pamiętajcie, młode pokolenie was bacznie obserwuje, ba, naśladuje! Sama jazda zgodna z przepisami nie wystarczy. Można być chamem za kółkiem i wkurzać wszystkich dookoła? Można! W dodatku taka jazda może być zgodna z przepisami... ■

Autonomiczna ciężarówka na testach w kopalni

Przez najbliższe półtora roku w kopalni Boliden w Kristinebergu w Szwecji testowane będą w regularnej eksploatacji autonomiczne samochody ciężarowe Volvo FMX. Celem jest sprawdzenie, jak ta technologia może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa i wydajności transportu w trudnych warunkach.



Technologia zaimplementowana w autonomicznych samochodach ciężarowych ma pozwolić na optymalizację logistyki w kopalni w zupełnie odmienny sposób, niż ma to miejsce obecnie. Pojazdy mogą być użytkowane w trybie ciągłym, zaś dzięki precyzyjnie zaplanowanym trasom i stałej prędkości jazdy nie tworzą się zatory – a to z kolei daje możliwość skrócenia czasu załadunku i rozładunku. W czasie prowadzenia robót strzałowych kierowcy zwykle muszą czekać aż dojdzie do przewietrzenia sztolni, zanim przystąpią do załadunku rudy. W przypadku pojazdów kierowanych automatycznie nie ma tego typu ograniczeń. Wszystko to oznacza, że każdy samochód ciężarowy może być użytkowany bardziej efektywnie i podczas zmiany roboczej wykonać więcej kursów. Pojazdy stają się integralną częścią systemu produkcji w kopalni. Większej płynności operacji transportowych i bardziej miarowemu tempu jazdy towarzyszy także niższe zużycie paliwa oraz mniejsze zużycie eksploatacyjne pojazdów.

■ Górnictwo – tak, przewozy po drogach publicznych – raczej nie

Autonomiczny samochód ciężarowy musi być przynajmniej równie bezpieczny i niezawodny, jak pojazd prowadzony przez człowieka. Jeżeli pojawia się przeszkoda, zatrzymuje się i powiadamiane jest centrum zarządzania transportem. Ten sam fragment obszaru wokół pojazdu zawsze monitorują przynajmniej dwa z sześciu czujników znajdujących się w systemie. W przypadku awarii systemu automatyki pojazd może być sterowany zdalnie z centrum zarządzania.

Za sprawą dokonującego się dziś szybkiego postępu technologicznego na rynku będzie się pojawiać coraz więcej rozwiązań, które w coraz większym stopniu będą wspomagały pracę kierowcy. Autonomiczne samochody ciężarowe mogą stopniowo zyskiwać na znaczeniu, np. w transporcie górniczym. Jednak eksperci oceniają, że w przewozach po drogach publicznych główna rola wciąż będzie należeć do kierowców.

Jakub Ziębka

Dzięki naszej współpracy z Boliden rozwój autonomicznych pojazdów wkracza w nową, ekscytującą fazę – mówi Claes Nilsson, prezes Volvo Trucks. – Oto bowiem pierwszy raz w historii autonomiczne samochody ciężarowe są testowane w rzeczywistych zadaniach transportowych, wykonywanych pod ziemią. Ich rezultaty dostarczą cennych danych, które będziemy mogli wykorzystać w naszej nieustannej misji przekształcania innowacji technicznych w realne korzyści dla klientów.

■ Cztery pojazdy do testów

Gdy w tym roku Volvo Trucks zaprezentowało swoje autonomiczne FMX, wzbudziło spore zainteresowanie branży. Projekt badawczy, którego częścią jest pojazd, dowodzi, że kierowane automatycznie samochody ciężarowe mogą wydawnie zwiększyć efektywność i wydajność transportu. Zwłaszcza w kopalniach, portach, gdzie znaczna część zadań transportowych ma charakter powtarzalny.

Teraz nadszedł czas na sprawdzenie tej technologii w rzeczywistych warunkach. Poligonem doświadczalnym stała się kopalnia Boliden, zlokalizowana w położonej na północno Szwecji miejscowości Kristineberg. To właśnie tam tej jesieni pierwsze autonomiczne volvo FMX wejdzie do regularnej eksploatacji. W ciągu następnego roku zostaną wdrożone do testów jeszcze trzy takie samochody ciężarowe.

■ Jak to działa?

Pojazdy użytkowane w kopalni to seryjne modele volvo FMX, wyposażone w dodatkowe przyrządowanie, m.in. system obserwacyjny, zawierający czujniki radarowe i laserowe. Początkowo służy on do skanowania geometrii kopalni, żeby wygenerować mapy trasy przejazdu dla samochodu ciężarowego. Pozyskane dane wykorzystywane są do sterowania układem kierowniczym pojazdu i zmianą biegów oraz regulacji prędkości. Podczas każdego kolejnego przejazdu czujniki nadal skanują otoczenie w celu optymalizacji zarówno działania systemu, jak i trasy.



Miliony na innowacje

We wrześniu, podczas Forum Ekonomicznego w Krynicy, wicepremier Jarosław Gowin ogłosił uruchomienie programu INNOMOTO. Co to oznacza? Producenci branży motoryzacyjnej oraz ośrodki naukowe będą mogły liczyć na dofinansowanie badań i prac rozwojowych. Pula środków to 250 mln zł.

Nowowy program Narodowego Centrum Badań i Rozwoju ma być „polisą ubezpieczeniową” dla producentów aut, części samochodowych i akcesoriów od ryzyka związanego z inwestowaniem w innowacje. Chodzi o zwiększenie liczby konkurencyjnych w skali międzynarodowej rozwiązań tworzonych przez polskie ośrodki naukowe i przedsiębiorstwa, dotyczące branży automotive.

– Prototypy samochodów bez kierowcy, ultralekkie pojazdy czy układy napędowe do autobusów to przykłady innowacyjnych projektów, które będą mogły otrzymać dofinansowanie w ramach INNOMOTO – nowego programu Narodowego Centrum Badań i Rozwoju. Na nowatorskie rozwiązania w branży motoryzacyjnej przeznaczymy 250 mln zł – mówił w Krynicy Jarosław Gowin, wicepremier, minister nauki i szkolnictwa wyższego.

■ Motoryzacja ma potencjał!

Dofinansowanie projektów przez NCBR, agencję wykonawczą resortu nauki, ma zmotywować przedsiębiorców do tworzenia i rozbudowy działów badawczo-rozwojowych oraz prac nad nowymi technologiami. Program posłuży także zachęcaniu firm z branży motoryzacyjnej do rozszerzenia współpracy z krajowymi ośrodkami naukowymi w formie podwykonawstwa.

Chodzi o rozbudowanie wachlarza projektów realizowanych wspólnie przez przedstawicieli nauki i biznesu.

– Program INNOMOTO stworzyliśmy w odpowiedzi na głos środowiska biznesu. Wspólnie postawiliśmy diagnozę i zaproponowaliśmy receptę w postaci wsparcia finansowego dla realizacji dwóch szczegółowych celów. Pierwszym jest wzrost innowacji produktowych i technologicznych w branży motoryzacyjnej, drugim – zwiększenie aktywności polskich firm motoryzacyjnych – wyjaśnia prof. Maciej Chorowski, dyrektor Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

■ Duże pieniądze

Pula środków z INNOMOTO to 250 mln zł. Producenci z branży motoryzacyjnej będą mogli przeznaczyć je m.in. na robotyzację linii montażowych, tworzenie inteligentnych systemów logistycznych, nowe technologie spawania laserowego czy łączenia kompozytów, opracowanie prototypów ultralekkich aut lub samochodów autonomicznych. O dotację mogą ubiegać się firmy lub konsorcja przedsiębiorstw. Będą mogły składać wnioski o dofinansowanie badań przemysłowych i prac rozwojowych w pierwszym konkursie INNOMOTO od 5 października do 21 listopada 2016 roku. Ocena potrwa maksymalnie 90 dni. Au-

torzy najlepszych projektów będą mieli możliwość przedstawienia swoich pomysłów podczas paneli, w skład których wchodzić będą eksperci branżowi z Polski i zagranicy. Poziom dofinansowania pojedynczego projektu może sięgnąć 80 proc.

Warunkiem otrzymania wsparcia – podobnie jak w podobnych konkursach – jest zobowiązanie do zastosowania wyników projektu w praktyce gospodarczej poprzez produkcję własną, sprzedaż praw do wynalazku lub udzielenie licencji innej firmie. Program INNOMOTO zostanie sfinansowany ze środków europejskich Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój w ramach działania 1.2 „Sektorowe programy B+R”.

■ Śmiałe plany

– Branża motoryzacyjna ma ogromny potencjał. Dlatego też rozwój tego sektora gospodarki zajmuje ważne miejsce w planie na rzecz odpowiedzialnego rozwoju – mówi wiceminister rozwoju Jadwiga Emilewicz. – Jednym z celów INNOMOTO jest zbudowanie do roku 2025 silnego przemysłu polskich autobusów elektrycznych, których kluczowe komponenty będą produkowane w kraju przy wsparciu rodzimego potencjału naukowo-badawczego.

Czy tak się stanie? Pożyjemy, zobaczymy...

Jakub Ziębka

Kontrowersyjna zielona strzałka

Chciałbym odnieść się do przyczyn zdarzeń drogowych, polegających na najechaniu na tył pojazdu zatrzymującego się przed sygnalizatorem warunkowym S-2, nadającym sygnał czerwony razem z zieloną strzałką. Zabrzmi to pewnie przewrotnie, ale są sytuacje, kiedy doprowadził do nich instruktor siedzący w pojeździe nauki jazdy. Jak to jest w praktyce?



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

Wszyscy wiemy, co kryje się za potocznym określeniem „zielona strzałka”. Chodzi o sygnalizator S-2, zezwalający na warunkowy skręt w prawo lub lewo, lub zawracanie. Każdy instruktor i kursant powinien mieć świadomość, że w przypadku korzystania z warunkowego wjazdu za sygnalizatorem należy się przed nim zatrzymać. Dopiero po upewnieniu się, że nie doprowadzimy do niustąpienia pierwszeństwa, możemy kontynuować jazdę.

Jednak zdecydowana większość kierowców posiadających już prawo jazdy przejeżdża przez skrzyżowanie z „zieloną strzałką” bez zatrzymania, jedynie upewniając się o możliwości jazdy. Jest to zachowanie niezgodne z przepisami, ale szczerze mówiąc, rzadko komukolwiek dzieje się coś złego z tego powodu. W tym miejscu pewnie warto byłoby nakłonić ustawodawcę do przemyślenia tego zapisu, gdyż w wielu miejscach zatrzymywanie się nie jest do niczego potrzebne. Póki jednak przepis brzmi jak brzmi, nie ma się co zastanawiać – trzeba się zatrzymywać.

■ Teoria a praktyka

Chciałbym jednak odnieść się do przyczyn zdarzeń drogowych, polegających na najechaniu na tył pojazdu zatrzymującego się przed sygnalizatorem warunkowym S-2, nadającym sygnał czerwony razem z zieloną strzałką. Zabrzmi to pewnie przewrotnie, ale są sytuacje, kiedy doprowadził do nich instruktor siedzący w pojeździe nauki jazdy. Jak to jest w praktyce?

Kursant chodzi na zajęcia teoretyczne, uczy się przepisów. W dalszej kolejności instruktor uczy go zastosowania wyuczonych przepisów w ruchu drogowym. Jadą i mają do czynienia z taką sytuacją, czyli najczęściej skrętem w prawo z sygnalizatorem warunkowym i wyświetlonym sygnałem czerwonym razem z zieloną strzałką. Niestety, zdarza się, że kursant dojeżdża



dza i zapomina o obowiązku zatrzymania się. Instruktor zaś w ostatniej chwili z całej siły hamuje i niestety czasem zaskakuje w ten sposób innego kierującego, który jechał za nimi. Dochodzi do zdarzenia drogowego, najczęściej kolizji bez ofiar.

Oczywiście od razu przychodzi nam wszystkim do głowy przepis, który wyraźnie mówi, że trzeba zachowywać od poprzedzającego pojazdu taką odległość, żeby zatrzymać się nawet wówczas, gdy jadący przez nami gwałtownie zahamuje. To prawda i literalnie stosując się do przepisów należy wskazać jako sprawcę kierującego pojazdem jadącego za nauką jazdy. Dokładając do tego przepis mówiący o zachowaniu szczególnej ostrożności w czasie jazdy za pojazdem nauki jazdy temat jest załatwiony.

Są jednak sytuacje, kiedy zachowanie instruktora, polegające na gwałtownym zahamowaniu, należy zakwalifikować co najmniej jako przyczynienie się do zdarzenia. Dlaczego? Instruktor powinien być doświadczonym uczestnikiem ruchu drogowego. Oczy-

wiście znajomość przepisów i ich egzekwowanie to najważniejsza część jego pracy, ale powinien również w czasie prowadzenia szkolenia brać pod uwagę szereg innych okoliczności. Łącznie z tym, że wielu uczestników ruchu drogowego nie stosuje się do obowiązujących przepisów. W mojej ocenie jednym z wielu zadań instruktora nauki jazdy, jako profesjonalisty, jest dbanie o to, żeby jazda była możliwie bezpieczna i unikanie wszelkich ryzykownych sytuacji.

■ Mniejsze ryzyko, większa szansa na uniknięcie wypadku

Jak więc ma postępować? W mojej ocenie sytuację w elce znajdującej się tuż przed „zieloną strzałką” należy rozpatrzyć w zależności od okoliczności. Jeżeli za pojazdem nauki jazdy nie jedzie żaden inny pojazd, możliwe jest gwałtowne zahamowanie, żeby w ten sposób, pomimo wcześniejszych uwag, wskazać kursantowi, gdzie popełnia błąd. Tu chyba wszyscy się zgodzimy.

Jeżeli natomiast za pojazdem nauki jazdy jedzie inne auto, a instruktor czuje lub wie, że kursant nie zatrzyma się ponownie, mimo wcześniejszych pouczeń, może dotknąć delikatnie hamulca tylko po to, żeby odpowiednio wcześniej zaświecić światła STOP i dopiero dalej zahamować. W ten sposób ostrzeże kierującego jadącego za pojazdem nauki jazdy o hamowaniu, które zaraz nastąpi.

A co, jeśli za pojazdem nauki jazdy jedzie inny, sygnalizator jest już blisko samochodu, a kursant się nie zatrzymuje? Uważam, że możliwy jest przejazd, oczywiście pod warunkiem, że instruktor upewni się o braku potencjalnych zagrożeń i odpowiednio upomni szkolonego. Dzięki temu nie dojdzie do uszkodzenia samochodu i – co ważniejsze – ewentualnego narażenia na obrażenia uczestników potencjalnego zdarzenia.

Mam nadzieję, że moje rozważania zostaną dobrze zrozumiane. Nie jest moją intencją namawianie do łamania przepisów. Uważam jednak, że arcyważne jest minimalizowanie wszelkich zagrożeń, nawet kosztem złamania kontrowersyjnego przepisu, na którego temat każdy z nas, instruktorów, ma odrębne zdanie. ■

OC drożeje, kierowcy niezadowoleni

Kierowcy, którzy w tym roku jeszcze nie kupili OC, będą musieli sięgnąć głębiej do kieszeni. Składki ubezpieczeń komunikacyjnych ciągle rosną. Za obowiązkowe polisy trzeba zapłacić nawet kilkadziesiąt procent więcej niż w styczniu.



cje przeprowadzone przez Superpolisę dla tych samych profili kierowców i samochodów w styczniu, na koniec pierwszego kwartału i po półroczu. Multiagencja ubezpieczeniowa cyklicznie monitoruje poziom składek dla 33-letniego właściciela pięcioletniego opla astry, który prawo jazdy ma od dziesięciu lat i już siódmy rok opłaca OC, a także dla 37-latka z prawem jazdy od piętnastu lat, od dziesięciu lat wykupującego OC, który jeździ czteroletnim volkswagenem golfem. Pierwszy kierowca nie kupi w Warszawie OC za kwotę mniejszą niż 779 zł, przy czym kilka miesięcy temu za ubezpieczenie mógł zapłacić 735 zł, a w styczniu kosztowałoby go zaledwie 608 zł, czyli aż 28 proc. mniej niż obecnie. Jeszcze bardziej podrożało ubezpieczenie w przypadku drugiego kierowcy. Na początku roku polisę dla zarejestrowanego w stolicy auta mógł on kupić za 516 zł, a aktualnie cena najtańszej oferty wynosi 677 zł. To o 31 proc. więcej niż na początku roku.

■ Kierowcy się skarżą, ale mają wybór

– Podwyżka o jedną czwartą czy nawet połowę, przy kwotach rzędu kilkuset złotych, to różnica odczuwalna dla portfela – mówi Behnke. – Nic więc dziwnego, że zdecydowana większość kierowców przy decyzji o zakupie OC kieruje się kryterium ceny. Na szczęście każde towarzystwo ubezpieczeniowe prowadzi własną politykę cenową, dzięki czemu składki za ubezpieczenie nigdy nie rosną w jednakowym tempie.

– Zapowiadane wysokie podwyżki cen OC stały się faktem – dodaje Bartosz Salwiński, współzałożyciel i prezes porównywarki ubezpieczeń mfind.pl. – Codziennie rozmawiamy z klientami, którzy skarżą się na wyższe składki. Szczególnie niekorzystne są oferty odnowieniowe – spotkaliśmy się z przypadkiem, że ubezpieczyciel zaproponował bezszkodowemu kierowcy składkę wyższą o prawie 1000 zł. Jedynym sposobem na oszczędność jest porównanie ofert wielu towarzystw i wybranie najtańszej.

Jakub Ziębka

Dlaczego kierowcy muszą coraz więcej płacić za obowiązkowe ubezpieczenie OC? Wynika to m.in. z dynamicznego wzrostu wartości wypłacanych odszkodowań i świadczeń, wytycznych KNF-u dotyczących praktyki likwidacji szkód i sposobu kalkulacji cen, wprowadzonego niedawno podatku obciążającego instytucje finansowe, w tym zakłady ubezpieczeń, ale także ze złej kondycji firm ubezpieczeniowych, które od dłuższego czasu mierzą się z problemem nierentowności polis w tym segmencie. A już w 2017 roku, co zapowiada minister zdrowia Konstanty Radziwiłł, może zostać przywrócony tzw. podatek Religi. Jeśli zacznie on obowiązywać, każda polisa OC będzie obłożona dwunastoprocentowym obciążeniem, które w całości będzie odprowadzane do budżetu NFZ z przeznaczeniem na leczenie ofiar wypadków drogowych.

■ Większa pojemność, większa podwyżka

– Kierowcy, którzy spodziewali się za OC zapłacić podobną składkę, jak w zeszłym roku, mogą być rozczarowani – mówi Bartłomiej Behnke z mul-

tiagencji ubezpieczeń Superpolisa. – Wyrwykwo sprawdzając ceny dla przykładowych posiadaczy aut dostrzec można, że aktualne ceny są wyższe nawet o kilkadziesiąt procent od tych, jakie ubezpieczyciele byli skłonni zaoferować jeszcze w styczniu.

Komentarz eksperta potwierdzają wyniki badania przeprowadzonego przez ekspertów z porównywarki ubezpieczeń mfind.pl. Wylczyli oni, że pod koniec grudnia 2015 roku za OC kierowcy średnio płacili 618 zł. W czerwcu 2016 roku suma ta wzrosła do 856 zł. Oznacza to podwyżkę o 238 zł, czyli aż 38 proc.!

Jeszcze boleśniesz podwyżka dotknęła kierowców samochodów z silnikami o pojemności powyżej 2 litrów. W czerwcu płacili oni za OC aż o 44 proc. więcej niż pół roku wcześniej (wzrost z 705 zł do 1018 zł). Podwyżka dla posiadaczy aut z silnikami do dwóch litrów pojemności mieści się w tegorocznej normie – wyniosła 38 proc. (z 604 zł do 833 zł).

■ Dwa przykłady

Wzrost cen za obowiązkowe ubezpieczenie komunikacyjne obrazują także kalkula-

Dobra umowa to podstawa!

Każdy z nas podpisał kiedyś jakąś umowę, choćby o pracę, kredyt, kupna-sprzedaży. Mimo że nakłada na nas pewne obowiązki, czujemy sens jej zawierania. Chodzi m.in. o zachowywanie pewnych standardów. Zdaję sobie sprawę, że umowa wiążąca kursanta ze szkołą jazdy to temat drażliwy i trudny, ale zarazem wart poruszenia...



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Dlaczego umowa jest taka ważna? Bo układa reguły współpracy na linii szkoła jazdy – kursant – rodzice. Powinna być tak skonstruowana, żeby każda ze stron wiedziała, do czego się zobowiązuje oraz jakie na niej ciąży prawa i obowiązki. Przydaje się w sytuacjach spornych. Można do niej wtedy zajrzeć i – jeżeli stosowny paragraf regulował daną kwestię – problem rozwiązany. Unikniemy w ten sposób nerwów i wzajemnych pretensji.

■ Bądźmy szczegółowi!

Umowa powinna jasno i precyzyjnie określać, do czego zobowiązuje się ośrodek szkolenia kierowców. Ma odpowiedzieć na ważne kwestie: czy materiały szkoleniowe, badania lekarskie, e-learning są w cenie kursu, jakimi pojazdami dysponuje szkoła, w jakich dniach i godzinach prowadzone są zajęcia teoretyczne i praktyczne. Ale nie tylko. Umowa powinna regulować zasady płatności na kurs, a także sytuacje, gdy kursant nie stawia się na jazdy z własnej winy, przerywa kurs lub w ogóle rezygnuje ze szkolenia.

Umowa musi również zawierać informacje, czy instruktor podjeżdża po kursanta we wskazane miejsce, a może szkolenie rozpoczyna się w wyznaczonym przez ośrodek szkolenia kierowców miejscu. Kursant ma prawo wiedzieć o wielu rzeczach. Na przykład o tym, czy szkoła jazdy podstawia samochód szkoleniowy na egzamin. A jeśli tak, to jaki jest tego koszt, jak rozwiązano kwestię odpowiedzialności za auto.

Warto opisać też schemat postępowania w przypadku, gdy kursant spóźnia się na szkolenie praktyczne i nie informuje o tym szkoły jazdy.

■ Sposób na krnąbrnych

W umowie koniecznie powinna znaleźć się informacja o odpowiedzialności kursanta za ewen-



tualne szkody pojazdu lub wyrządzone instruktorowi nauki jazdy. Szkoła powinna jasno i wyraźnie określić, czy kursant ponosi jakąkolwiek odpowiedzialność, jeśli tak, to w jakim zakresie. Przykład? Proszę bardzo. Umysłne uszkodzenie samochodu szkoleniowego lub motocykla – czy kursanta mogą za to spotkać konsekwencje.

Coraz częściej szkoleniowcy mają do czynienia z krnąbrnymi uczniami oraz bardzo wymagającymi rodzicami. Dla młodych kursantów kurs prawa jazdy to tylko przykry obowiązek. Ich zachowanie jest na tyle niebezpieczne, że warto mieć w umowie mechanizmy, które będą chroniły instruktora nauki jazdy. Chodzi mi np. o możliwość przerywania zajęć z powodu chamskiego i nieodpowiedzialnego zachowania kursanta.

No i jeszcze podstawa – w umowie koniecznie powinna znaleźć się informacja o tym, że kursant na zajęcia ma przyjść trzeźwy, wypoczęty i z kartą zajęć praktycznych.

■ Diabeł i święcona woda

W umowie możemy też umieścić punkt dotyczący wykorzystania wizerunku lub danych osobowych kursanta w celach promocyjnych. Wiele szkół jazdy ma swoje profile na portalach społecznościowych. Warto mieć zgodę kursanta

na wykorzystanie zdjęcia samochodu, w którym dana osoba się uczy.

Myszę, że dobrym pomysłem jest także umieszczenie informacji o osobie, która w razie powstania sytuacji konfliktowej będzie władna rozwiązać problem. Chodzi mi o kierownika ośrodka szkolenia kierowców. Możemy wpisać jego adres e-mailowy lub numer kontaktowy. Może kursant będzie chciał zmienić instruktora lub pochwalić pracę szkoleniowca?

W umowie, którą zawrzemy z kursantem, może być zawartych jeszcze więcej informacji, praw i obowiązków. Ale ważne są podstawy, bo one dają nam pewność, że działamy w pewnych granicach. Takich, których żadna ze stron podpisujących umowę nie powinna przekraczać.

Szkoły jazdy działające rzetelnie i budujące swoją strategię na zaufaniu zawsze podpisują umowy z kursantem. Nie jest to dla nich żadna nowość. Ale są też ośrodki funkcjonujące na granicy prawa. Ich jedyną metodą na przyciągnięcie kursanta jest gwarancja niskiej ceny. One boją się podpisywania umów jak diabeł święconej wody. Może więc szkoły jazdy, które to robią, powinny się tym chwalić na swoich stronach internetowych i pokazywać kursantom, że działają zgodnie z prawem, są rzetelne i uczciwe wobec swoich klientów? ■

NIK łaja gminy za niesprawne autobusy

Gminy, które organizują dowóz dzieci do przedszkoli i szkół, nie zapewniały im dostatecznego poziomu bezpieczeństwa. W co trzecim skontrolowanym samorządzie stan techniczny autobusów nie spełniał wymogów określonych przepisami, w skrajnych przypadkach stwarzał realne zagrożenie dla zdrowia i życia pasażerów oraz innych uczestników ruchu drogowego – wynika z raportu Najwyższej Izby Kontroli.

Skontrolowane gminy niemal powszechnie, głównie ze względów ekonomicznych, rezygnowały z dowożenia dzieci i uczniów specjalnie do tego przystosowanymi autobusami szkolnymi, tzw. gimbusami. Wybierały raczej autobusy kursujące w ramach przewozów regularnych (albo regularnych specjalnych). Miało to konsekwencje i odbijało się na bezpieczeństwie dzieci. Dlaczego? Pojazdy wykorzystywane w przewozach regularnych nie muszą bowiem spełniać restrykcyjnych (dotyczących budowy i wyposażenia) wymogów, wynikających ze specyfiki przewozów szkolnych. Jedynie w ośmiu spośród trzydziestu skontrolowanych gmin, i to tylko na części tras, do dowożenia dzieci i uczniów używano gimbusów, wyróżniających się przede wszystkim pomarańczowym kolorem nadwozia.

■ Źle skonstruowane przetargi, nieprzestrzeżenie przepisów

Zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa dowożonych uczniów ma także sposób wyboru przewoźników wykonujących przewozy do przedszkoli i szkół. W 80 proc. skontrolowanych gmin kryteria wyboru wykonawców sprowadzały się wyłącznie do najniższej ceny. Zaledwie w dwóch przypadkach, w warunkach stawianych potencjalnym wykonawcom, określono maksymalny wiek pojazdów (dwadzieścia i piętnaście lat), którymi świadczona miała być usługa. Natomiast w żadnej gminie specyfikacja techniczna dotycząca przedmiotu zamówienia nie określała, choćby w sposób zbliżony do norm przewidzianych dla autobusów szkolnych, cech technicznych i wymagań jakościowych, jakie powinny spełniać. Taka organizacja przewozów, dozwolona w świetle obowiązującego prawa, pozwalała gminom na oszczędności. Jednak, co najważniejsze, prowadziła do obniżenia poziomu bezpieczeństwa dzieci.

Niepokoić mogą także liczne przypadki nieprzestrzeżenia (we wszystkich skontrolowanych gminach) przepisów ruchu drogowego podczas dowożenia dzieci. Dotyczyło to zarówno zachowania kierujących autobusami (np. zatrzymywanie po-



jazdów w miejscach do tego nieprzystosowanych lub wręcz niedozwolonych albo po niewłaściwej stronie jezdni), jak również braku albo nieprawidłowego oznakowania miejsc wsiadania i wysiadania pasażerów. Blisko połowa przystanków nie miała ponadto żadnego oznakowania. Najczęściej wynikało to z braku zatwierdzonej organizacji ruchu dla tego odcinka drogi.

■ Autobusy, które nie powinny jeździć

Niedostatecznemu poziomowi bezpieczeństwa przewozów sprzyja brak odpowiednich kontroli wykonawców przewozów, a także słabość systemu nadzoru nad stacjami diagnostycznymi. Potwierdzają to działania inspektorów ITD, którzy zatrzymali dowody rejestracyjne aż 20 proc. skontrolowanych autobusów. Pojazdy te nie nadawały się do poruszania się po drogach lub nie miały aktualnych badań technicznych.

Skrajne, drastyczne przykłady niedopuszczalnego stanu technicznego pojazdów stwierdzono głównie w gminach województwa kujawsko-pomorskiego. Na szesnaście skontrolowanych autobusów w dwunastu przypadkach zatrzymano dowody rejestracyjne, wydając bezwzględny zakaz dalszej jazdy dziewięciu z nich. Część stwierdzonych usterek mogła mieć bezpośredni wpływ na zdrowie i bezpieczeństwo przewożonych dzieci. Chodziło m.in. o: luzy w układzie kierowniczym; nadmierną, bo sięgającą 95 proc. różnicę sił hamo-

wania poszczególnych kół tej samej osi pojazdu, daleko posuniętą korozję ramy nośnej autobusu, której skutki próbowano zneutralizować niedozwolonym dospawaniem elementów stalowych.

■ Pilna potrzeba zmiany przepisów

Jakie wnioski płyną z najnowszego raportu NIK? Samorządy gmin, wykonując ustawowy obowiązek zapewnienia bezpłatnego transportu dla dzieci i uczniów, nie zwracają na niego dostatecznej uwagi. Dlatego prezes Najwyższej Izby Kontroli wystąpił do komendanta głównego policji oraz głównego inspektora transportu drogowego o przeprowadzenie szczegółowych kontroli autobusów, którymi gminy będą dowozić dzieci i uczniów. Ponadto do ministra infrastruktury i budownictwa skierowano wniosek dotyczący zmiany przepisów regulujących wymagania techniczne pojazdów. NIK oczekuje wprowadzenia dla autobusów (także innych od autobusów szkolnych), którymi w ramach zorganizowanego dowozu do przedszkoli i szkół przewożone są dzieci i uczniowie, wymogów technicznych maksymalnie zbliżonych do tych, jakie stawiane są gimbusom.

Kontrolę koordynowała Delegatura NIK w Poznaniu. Pod lupę wzięto trzydzieści gmin województw: kujawsko-pomorskiego, małopolskiego, podlaskiego, pomorskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

Złe wieści na temat stanu prac nad rozbudową systemu CEPIK z pewnością odbiją się na branży, niewykluczone, że legną również u podstaw kolejnej ingerencji w ustawę o kierujących pojazdami. Czas pokaże, czy sprowadzi się ona jedynie do kolejnego przesunięcia terminów. Być może z końcem roku pojawi się dalej idąca nowelizacja. Aktualnie do Dziennika Ustaw wciąż trafiają jednak akty prawne, w których zakłada się, że nowe funkcjonalności systemu CEPIK pojawią się na czas, czyli z początkiem 2017 roku.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Ostatnie takie rozporządzenie ukazało się całkiem niedawno, bo 31 sierpnia. To nowe rozporządzenie w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (Dz.U. z 2016 roku poz. 1377). Utrzymało ono ustalone wcześniej stawki opłaty ewidencyjnej, która wynosi – w zależności od czynności – 50 groszy albo 1 złoty.

■ Statystyka podstawą do kontroli

Dwa interesujące rozporządzenia Ministra Cyfryzacji ukazały się 18 sierpnia: w sprawie przekazywania staroście informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców (Dz.U. z 2016 r. poz. 1274) i w sprawie przekazywania marszałkowi województwa informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (Dz.U. z 2016 r. poz. 1275). Dotyczą one oczywiście budzącego sporo kontrowersji monitorowania pracy ośrodków, zarówno szkolenia, jak i egzaminowania, poprzez śledzenie poczynań kierowców przeszkolonych w danym OSK i egzaminowanych w danym ośrodku ruchu drogowego. Oba rozporządzenia przewidują analogiczne rozwiązania, oba mają wejść w życie 1 stycznia i w obu przypadkach termin przekazania pierwszych informacji ustalono na 7 lutego 2017 roku. Informacje mają być przekazywane w formie statystyk zawierających liczbę osób przeszkolonych w danym ośrodku szkolenia kierowców oraz liczbę naruszeń przepisów ruchu drogo-

wego popełnionych przez te osoby w okresie dwóch lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy określonej kategorii. Dane będą dotyczyć okresów miesięcznych, kwartalnych, półrocznych i rocznych. Zgodnie z ustawą, ich analiza może doprowadzić do wszczęcia kontroli odpowiednio w ośrodku szkolenia kierowców albo WORD-zie.

■ Dane, które będą udostępniane

12 sierpnia w Dzienniku Ustaw ukazało się rozporządzenie w sprawie zakresu danych udostępnianych w postaci elektronicznej z centralnej ewidencji kierowców (Dz.U. z 2016 roku poz. 1225). Rozporządzenie szczegółowo określa zakresy danych, które od 2017 roku miałyby być udostępniane użytkownikom w systemie CEPIK, w zależności od danych użytych do uwierzytelnienia w systemie. Rozporządzenie przewiduje nawet możliwość otrzymywania mailowych powiadomień o:

- 1) ważności dokumentu potwierdzającego uprawnienia
- 2) ważności badań lekarskich
- 3) popełnionych naruszeń w ruchu drogowym
- 4) mandatach i terminach ich płatności
- 5) końcu okresu próbnego
- 6) terminach związanych z uprawnieniami użytkownika.

Z punktu widzenia OSK większe znaczenie będą miały z pewnością § 5 i § 6 tego rozporządzenia.

§ 5 stanowi, że użytkownikowi, który podał w systemie teleinformatycznym ewidencji numer ewidencyjny instruktora, są udostępniane następujące dane:

- 1) numer ewidencyjny instruktora
- 2) zakres posiadanych uprawnień instruktora
- 3) informacja o liczbie osób przeszkolonych przez instruktora

4) informacja o średnim czasie, jaki upłynął od zakończenia kursu do przekazania do ewidencji informacji o pozytywnym wyniku egzaminu

5) informacja o zdawalności egzaminów przez kursantów przeszkolonych przez instruktora.

Z kolei zgodnie z § 6, użytkownikowi, który podał w systemie teleinformatycznym ewidencji numer ewidencyjny ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie, są udostępniane następujące informacje:

- 1) nazwa ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 2) siedziba ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 3) numer ewidencyjny ośrodka szkolenia kierowców lub innej jednostki prowadzącej szkolenie
- 4) zakres szkoleń przeprowadzanych przez ośrodek szkolenia kierowców lub inną jednostkę prowadzącą szkolenie
- 5) data wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców lub data wpisu do ewidencji jednostek prowadzących szkolenie
- 6) liczba przeszkolonych
- 7) liczba szkód lub wypadków spowodowanych przez osoby przeszkolone w ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 8) statystyki dotyczące liczby wykroczeń popełnianych przez osoby przeszkolone w ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 9) zdawalność egzaminów w danym ośrodku szkolenia kierowców lub innej jednostce prowadzącej szkolenie
- 10) średni czas, jaki upłynął od zakończenia kursu do przekazania do ewidencji informacji o pozytywnym wyniku egzaminu.

■ Rola policji

Z końcem lipca w Dzienniku Ustaw ukazało się rozporządzenie ministra cyfryzacji w sprawie przekazania kopii wpisów z ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego do centralnej ewidencji kierowców (Dz.U. z 2016 roku poz. 1151). Uregulowano w nim przede wszystkim sposób, tryb i terminy przekazania kopii wpisów dotyczących naruszeń popełnionych przed 1 stycznia 2017 roku, zgromadzonych przez policję w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, do centralnej ewidencji kierowców. Według tego rozporządzenia, przekazywanie wpisów o wykroczeniach z obecnie prowadzonych przez policję ewidencji punktów karnych do CEPIK powinno już trwać i zakończyć się do 31 grudnia. Próżno jednak szukać w rozporządzeniu szczegółowych regulacji, które mówiłyby cokolwiek o działaniu nowego systemu. Prawodawca określa jedynie, że policja przekazuje kopie wpisów do centralnej ewidencji kierowców w postaci elektronicznej za pomocą systemu, w którym prowadzona jest ewidencja. Potwierdzeniem przekazania kopii wpisów do centralnej ewidencji kierowców jest raport sporządzony w postaci elektronicznej przez jej administratora.

■ Co powinni przekazać starostowie, marszałkowie i wojewodowie

29 lipca ogłoszone zostało też rozporządzenie określające formularz wniosku o udostępnienie danych z centralnej ewidencji kierowców. Zaledwie kilka dni wcześniej do Dziennika Ustaw trafiło rozporządzenie w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji kierowców (Dz.U. z 2016 roku poz. 1141). Określa ono, jaki zakres danych z ewidencji kierowców miałyby od stycznia uzyskiwać poszczególne instytucje, a także osoby, których dane dotyczą.

Wcześniej, bo 21 czerwca, ukazało się rozporządzenie ministra cyfryzacji w sprawie sposobu, trybu i terminów przekazania danych do centralnej ewidencji kierowców (Dz.U.

z 2016 roku poz. 880). Reguluje ono z kolei przenoszenie do CEPIK danych z ewidencji i rejestrów związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców.

Na zasadach określonych w tym rozporządzeniu dane do CEPIK mają przekazać:

- 1) starostowie z:
 - a) ewidencji instruktorów
 - b) ewidencji wykładowców
 - c) ewidencji podmiotów prowadzących szkolenie
 - d) rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców
- 2) marszałkowie województw z:
 - a) ewidencji egzaminatorów
 - b) ewidencji uprawnionych lekarzy
 - c) ewidencji uprawnionych psychologów
 - d) ewidencji jednostek prowadzących pracownię psychologiczną
 - e) rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną
- 3) wojewodowie z:
 - a) ewidencji instruktorów techniki jazdy
 - b) ewidencji jednostek wojskowych i jednostek organizacyjnych służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy
 - c) rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy.

W tym rozporządzeniu, podobnie jak w opisanym wyżej przypadku migracji policyjnej ewidencji, przekazywanie danych powinno już trwać, a termin jego zakończenia wyznaczono na 31 grudnia. Warto jednak przypomnieć, że to rozporządzenie zastąpiło akt o tym samym tytule z 3 września 2015 roku, w którym zakładano (zbyt optymistycznie, jak wiemy), że przekazywanie danych rozpocznie się 1 października 2015 roku i zakończy się do 3 stycznia 2016 roku.

W zakresie sposobu przekazywania danych wskazano jedynie, że powinny być przekazywane w postaci elektronicznej za pomocą urządzeń do transmisji danych, a jeżeli okazałoby się to niemożliwe, mogą zostać przekazane do centralnej ewidencji kierowców na informatycznych nośnikach danych. ■

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

Co wypracuje zespół doradczy?

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 Szemetyłło

Mimo że ostatnie informacje o zagrożonej dacie wejścia w życie systemu CEPIK 2.0 brzmią coraz bardziej realnie, zmiany wcześniej czy później wejdą w życie. A dotyczą spraw ważnych, m.in. obiegu dokumentów związanych z profilem kandydata na kierowcę (PKK).

Pierwsza i zasadnicza zmiana dotyczy źródła pobierania PKK, która dla przeciętnego kursanta jest chyba mało istotna. Dotyczy on dołączenia aplikacji z PKK do Centralnej Ewidencji Kierujących. Z punktu widzenia możliwości dalszej obróbki danych ujednoczenie obiegu dokumentów ma jednak duże znaczenie dla wszystkich uczestniczących w szkoleniu i egzaminowaniu oraz przyszłych losów początkującego kierowcy.

Zmiany zaszkodzą trochę przedsiębiorcom prowadzącym biznes szkoleniowy. Chodzi o obowiązek uzyskania przez OSK podpisu zaufanego lub elektronicznego. A to, jak wiadomo, kosztuje. Przykre, ale do takiego traktowania już chyba większość z nas się przyzwyczaiła...

■ Wady i zalety systemu

Na ośrodki prowadzący szkolenie spadnie także obowiązek śledzenia w trakcie szkolenia ewentualnych zmian w profilu kursanta. Chodzi na przykład o stan jego zdrowia, otrzymane mandaty i prawomocne wyroki skutkujące zakazem prowadzenia lub ubiegania się o prawo jazdy. Gdy takie informacje będą miały wpływ na losy kursanta, ośrodek jest zobowiązany do natychmiastowego zawieszenia dalszego szkolenia.

Ale jak miałyby to sprawnie działać w praktyce? W jaki sposób w systemie będą nanoszone na bieżąco informacje, które napływałyby z policji, sądów, służby zdrowia, od lekarzy upoważnionych do badań kierowców? I kolejne pytanie: jak system będzie reagował na te zmiany? Pożyjemy, zobaczymy. Jednak obawiam się, że tak jak w wielu poprzednich znanych przypadkach, zapis ten przysporzy wielu kłopotów. Pozostanie jedynie na papierze, komplikując i tak rozbudowaną ponad wszelką miarę biurokracją.

Już na pierwszy rzut oka wiadać, że zapomniano, a może celowo (w co chyba nie wierzę) pominięto, możliwość legalnego kontynuowania doszkalania po zdanym egzaminie! Niewątpliwą zaletą zapowiadanego rozwiązania jest za to zagwarantowanie kursantowi swobody w dysponowaniu

i umieszczaniu w dowolnej szkole jazdy i ośrodku egzaminowania własnego profilu.

■ Wdrażania planu ciąg dalszy

W zamierzeniu autorów program ma umożliwić realizację zadań i obowiązków związa-

Zmiany zaszkodzą trochę przedsiębiorcom prowadzącym biznes szkoleniowy. Chodzi o obowiązek uzyskania przez OSK podpisu zaufanego lub elektronicznego.

nych z prawidłową realizacją przebiegu szkolenia, wymaganą przez ustawę o kierujących pojazdami. Z doświadczenia, wynikającego z permanentnie wdrażanych przez OSK kolejnych zapisów nowelizacji tego aktu prawne-



go, wiem, że można się spodziewać różnych rzeczy. Jakoś wątpię, żeby tym razem nie wystąpiły problemy na styku urzędy – WORD-y – kursanci. Czy rozwiązanie przyniesie tak długo oczekiwaną poprawę jakości i podniesienie standardu naszego szkolenia? Mam wątpliwości. Być może przekonamy się o tym już niedługo...

Czy fakt, że wprowadzone zmiany nie dotyczą praktycznie najważniejszej, bo merytorycznej istoty naszej pracy, uzasadniają poniesienie tak wielkich kosztów tego przedsięwzięcia? Tak się składa, że we wrześniowym numerze „Szkoły Jazdy” zwróciłem uwagę na niepokojącą tendencję wzrostu, a może nawet nadmiaru administracyjnych regulacji obciążających i uniemożliwiających prawidłowe i zgodne z logiką działanie OSK. Dobrze, że resort konsekwentnie kończy rozpoczęte przez poprzedników projekty. Nie wątpię do nich należy ustawa o kierujących pojazdami z towarzyszącymi jej rozporządzeniami i odłożonymi projektami, takimi jak CEPiK.

Już najbliższy czas pokaże, czy proponowane przez ministerstwo działania dotyczące powołania nowych instytucji mają na celu rozpoczęcie kolejnego etapu wdrażania nowatorskich rozwiązań, o którym już od dłuższego czasu głośno się mówi. A może otrzymany czas trzeba po prostu wykorzystać na ograniczenie lub wręcz likwidację biurokratycznej zmyy gnębiącej tzw. model szkolenia?

■ Spełniony postulat. Mamy zespół!

W sierpniu dość niespodziewanie minister infrastruktury i budownictwa zarządzeniem nr 35 powołał zespół doradczy do spraw szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. To chyba dobra decyzja, jeśli weźmiemy pod uwagę wysuwane od dawna postulaty, formowane przez przedstawicieli naszego środowiska. Zadania, jakie powierzył zespołowi minister, wychodzą naprzeciw tym oczekiwaniom. Być może są zapowiedzią dalszej i o wiele skuteczniejszej niż dotychczas współpracy. Pozwolę sobie na szczególne zwrócenie uwagi czytelników na najistotniejsze z naszego punktu widzenia elementy, które wyraźnie definiują kierunki przyszłych działań. Otóż, 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

Już najbliższy czas pokaże, czy proponowane przez ministerstwo działania dotyczące powołania nowych instytucji mają na celu rozpoczęcie kolejnego etapu wdrażania nowatorskich rozwiązań, o którym już od dłuższego czasu głośno się mówi.

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 zmian do tych przepisów przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy i w razie potrzeby opracowywanie propozycji.

■ Dobra decyzja

To zarządzenie przejdzie do historii. Po raz pierwszy taki zespół, w takim składzie (m.in. przedstawiciele środowiska szkoleniowego i egzaminacyjnego) będzie działał na wysokim szczeblu. Aby nie być gołostównym, zwracam uwagę, że dotychczas w Krajowej Radzie BRD wśród kilkudziesięciu reprezentowanych podmiotów nie ma stałego miejsca dla nich miejsca. W wojewódzkich radach BRD mogą uczestniczyć, ale mają tylko głos doradczy.

Od tego, jak ułoży się współpraca pomiędzy członkami środowiska związanego ze szkoleniem osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami (trzy osoby), środowiska związanego z egzaminowaniem (trzy osoby) oraz ruchem drogowym (trzy osoby) będzie zależał los tego nowatorskiego w naszej rzeczywistości przedsięwzięcia.

Jestem pewien, że wśród przedstawicieli naszego środowiska znajdą się osoby spełniające

Program naprawy fatalnej sytuacji, w jakiej znajduje się szkolenie kierowców, musi być na miarę naszych aspiracji.

ce tak wysokie wymagania. Trzeba zauważyć, że ograniczenie liczby uczestników do dziewięciu ekspertów daje niepowtarzalną szansę na wyraźną artykulację problemów, które są znane od dawna w naszym środowisku.

W tak małym, ale bardzo reprezentatywnym zespole powinno być o wiele łatwiej o wypracowanie konkretnego stanowiska i konieczne dla wspólnego dobra kompromisy. Praktyka procedowania, zarówno w trakcie konsultacji społecznych, jak i podczas debat w podkomisjach

i komisjach sejmowych, nie przyniosła oczekiwanych rezultatów.

Jest całkowicie odmienną sprawą, jak minister wraz ze swoim zespołem zechce zagospodarować oraz przełożyć na konkretne działania legislacyjne wypracowane i przedstawione do realizacji wnioski. Jaki będzie mechanizm podejmowania decyzji? Jaką moc sprawczą będą one miały? Tego na razie nie wiemy.

■ Nie czas na krytykę!

Pojawia się też kilka innych pytań. Czy wypracowane stanowiska staną się wiążące dla ministra i jego urzędników? Czy wreszcie członkowie zespołu potrafią wznieść się ponad codziennność i zrezygnować z debatowania nad niewielkimi problemami dotyczącymi bieżącego administrowania szkoleniem i egzaminowaniem? Czy uda im się stworzyć spójny model?

Program naprawy fatalnej sytuacji, w jakiej znajduje się szkolenie kierowców, musi być na miarę naszych aspiracji. Uwzględnić wciąż nowe wyzwania, dotyczące ogólnych zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmian jego organizacji, nowych i wciąż podnoszących się wymagań dotyczących nie tylko kierowców, ale również innych uczestników ruchu drogowego. Program, którego realizacja musi się zacząć już w wieku przedszkolnym i który powinien być realizowany przez cały okres edukacji młodego pokolenia. Program, który w miarę upływu czasu umożliwi doszkalanie i edukację na każdym poziomie rozwoju kierowcy. Sceptycy już dzisiaj mocno krytykują tę nowatorską w założeniu inicjatywę. A ja jestem pozytywnie nastawiony do tego typu projektu!

■ Rada się zmienia

Ostatnio dotarła do nas kolejna ciekawa i obiecująca informacja. Chodzi o rozpoczęcie prac nad restrukturyzacją Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Ta instytucja działa już dwadzieścia lat. I co najważniejsze – działa na rzecz rozwoju motoryzacji. Trzeba to docenić.

Mam nadzieję, że w miarę krystalizowania się struktury rady, jak i jej roli w procesie dochodzenia do podjęcia ostatecznych decyzji, które trafią na biurko ministra jako projekty rozporządzeń lub ustaw, będę mógł dzielić się z nasuwającymi się uwagami. Obiecuję, że chętnie wrócę do tego tematu. Jestem pewien, że jesień przyniesie nam jeszcze niejedną atrakcję w życiu zawodowym. Jako niepoprawny optymista chciałbym zapewnić, że będą to tylko dobre i oczekiwane przez wszystkich wiadomości. ■



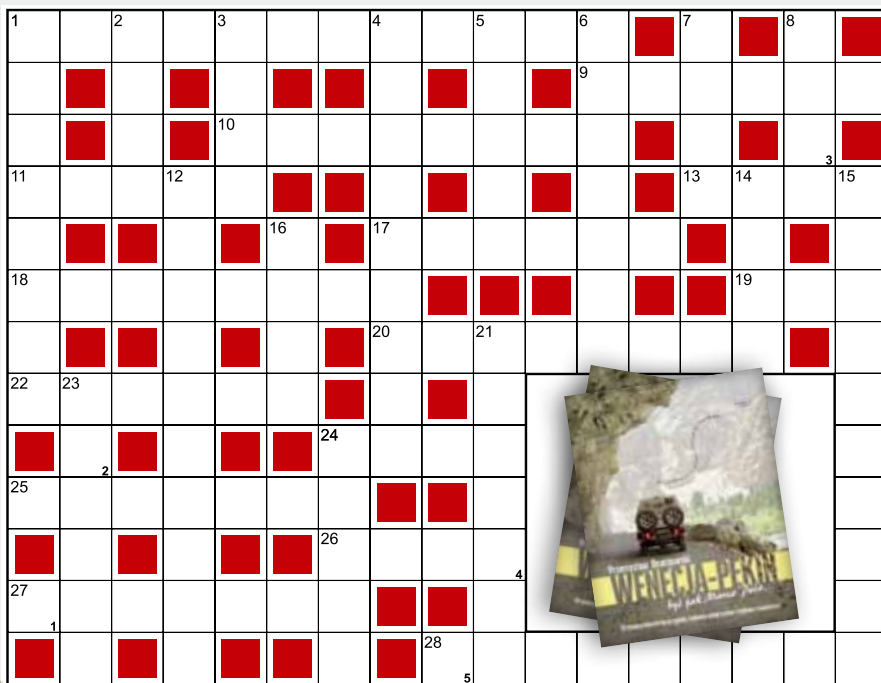
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 5 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „savoir vivre”. Nagrody wysłamy pocztą.

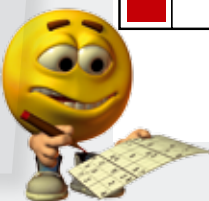
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają książkę Przemysława Osuchowskiego „Wenecja-Pekin. Być jak Marco Polo”.

POZIOMO:

- 1) ... świetlna. 9) uczestniczenie w zawodach.
- 10) obszarowa forma ochrony przyrody. 11) przejście dla pieszych. 13) polski samochód ciężarowy. 17) autobusowa lub przystankowa. 18) kombi, sedan lub kabriolet. 19) niezidentyfikowany obiekt latający. 20) nudyzm.
- 22) uszkodzenie maszyny. 24) skinięcie. 25) kara pieniężna. 26) bardzo krótka sukienka. 27) środkowa część miasta. 28) wierzchnia część nadwozia pojazdu.

PIONOWO:

- 1) ... biegów. 2) wypukłość, wzniesienie. 3) pogoda. 4) kolizja. 5) zuch, śmiałek. 6) autobus z turystami. 7) mija bezpowrotnie. 8) samochodowa, turystyczna lub satelitarna. 12) uczestnik ruchu drogowego. 14) mnóstwo ludzi. 15) wśród warzyw. 16) największy kontynent. 21) naczynie krwionośne. 23) wybój na drodze. 24) trzecia litera alfabetu greckiego.



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 Rupaental, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, NewsPress, Adrian Gryczuk - Wikimedia Commons, materiały Forda, materiały prasowe POLO TV, Łukasz Szewczyk, archiwum Skody, materiały prasowe PLK, Albin Sieczkowski, materiały Volvo.

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

Teoria w Domu

– czysty zysk dla OSK

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

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

