

nr 11/2016 (131)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

EGZAMINOWANIE W TERENIE

PONAD TRZY LATA TEMU WESZŁA W ŻYCIE NOWELIZACJA USTAWY O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI, KTÓRA POZWOLIŁA WORD-OM NA TWORZENIE ODDZIAŁÓW TERENOWYCH W MIASTACH, GDZIE DO TEJ PORY NIE MIAŁY SWOICH SIEDZIB. OD TAMTEJ PORY POWSTAŁO DZIEWIĘTNĄSCIE TAKICH JEDNOSTEK, KOLEJNE TRZY LOKALIZACJE ZATWIERDZILI JUŻ RADNI SEJMIKÓW WOJEWÓDZKICH. KANDYDACI NA KIEROWCÓW MOGĄ ZDAWAĆ EGZAMINY W PONAD 70 POLSKICH MIASTACH.

str. 8

DLACZEGO PRAWKO NIE DROŻEJE?

OGROMNA KONKURENCJA NA RYNKU, DZIURAWY NADZÓR NAD OSK, BEZKARNOŚĆ SZKOLENIA „NA SKRÓTY” – CZY TYLKO DLATEGO KURSY NA PRAWO JAZDY KOSZTUJĄ DZIŚ (PRAWIE) TYLE SAMO, CO DZIESIĘĆ CZY NAWET PIĘTNĄSCIE LAT TEMU? PRZECIEŻ PALIWA, NAPRAWY AUT, UBEZPIECZENIA NIE POTANIAŁY. PRZECIWNIE!

ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

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.



Mniej szkół, więcej miejsc egzaminacyjnych



Krzysztof Giżycki

Na przestrzeni ostatnich kilku lat znacznie zmniejszyła się w Polsce liczba ośrodków szkolenia kierowców. Pod koniec zeszłego roku było ich już niespełna 6 tys. W znacznym stopniu przyczyniła się do tego ostra walka cenowa, którą na lokalnych rynkach toczą między sobą autoszkoły. Efekt jest taki, że od mniej więcej dziesięciu lat średnia cena kursu na prawo jazdy utrzymuje się na tym samym poziomie. Co ciekawe, ceny paliwa, naprawy aut, ubezpieczenia wcale nie potaniały.

Niska cena za kurs skutkuje tym, że słabo opłacani są instruktorzy. Ich liczba w ostatnich latach też się znacznie zmniejszyła. Zauważyli to właściciele OSK. Alarmują, że na rynku jest coraz mniej wykwalifikowanych instruktorów jazdy, więc nie mają kogo zatrudniać. A ktoś musi przecież kandydatów na kierowców szkolić... Mało tego, musi to być osoba kompetentna, dobrze wyedukowana i empatyczna. Po prostu dobry fachowiec.

Jakby tego było mało, utrudnione zadanie mają także ci, którzy chcą zdobyć uprawnienia do nauczania kursantów. W województwie lubuskim w tym roku nie odbył się jeszcze żaden egzamin instruktorski. Powodem nie jest bynajmniej mała liczba chętnych, tylko... brak dostosowania rozporządzenia w sprawie użytkowania uprawnień przez instruktorów i wykładowców do aktu normatywnego dotyczącego szkolenia.

Jeśli z kolei spojrzymy na liczbę miejsc egzaminowania, zauważymy, że mamy do czynienia z tendencją odwrotną od tej, którą obserwujemy w przypadku szkół jazdy i instruktorów. Ma to związek z nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami, która pozwoliła WORD-om na tworzenie oddziałów terenowych w miastach, gdzie do tej pory nie miały swoich siedzib. Od tamtej pory powstało dziewiętnaście takich jednostek, kolejne trzy lokalizacje zatwierdzili już radni sejmików wojewódzkich. Kandydaci na kierowców mogą zdawać egzaminy w ponad 70 polskich miastach!

To właśnie wspomnianym wyżej tematowi poświęciliśmy w najnowszym numerze „Szkół Jazdy” najwięcej miejsca. Ale poruszyliśmy także inne kwestie, dlatego zachęcam do przeczytania naszego pisma od deski do deski.

Redaktor naczelny

W numerze

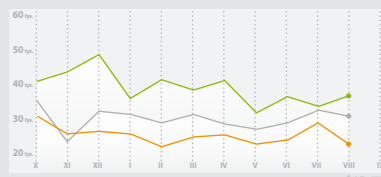
Egzaminowanie w terenie	4	Resort zmienia stanowisko w sprawie sekundników	29
Ile wytrzyma elka?	7	Miejski prymus	30
Dlaczego prawko nie drożeje?	8	Przedwojnie na fotografiach	31
Egzaminy w zawieszeniu	10	Twórz pakiety, docieraj do klientów	32
Prawo jazdy okiem zdającego	12	Bezpieczna jazda, mniejsze koszty	34
Bez gwiazdy nie ma jazdy...	14	Uniwersalny język kierowców	35
Prawo nie nadąża za nowościami	18	Papieskie volkswageny znalazły chętnych	36
Firma e-kierowca po raz kolejny ugościła swoich partnerów	19	Autowybory Polaków	37
Instruktor szukam	20	Jeżdżą tak, jak ich uczymy	38
Kolejne ośrodki wypadają z rynku	21	Pomorze Zachodnie motoryzacją stoi	39
Fabryczne modyfikacje	22	Poznań czeka na decyzję	40
Szwedzki sposób na turbodziurę	23	Ekosposób na produkcję opon	41
Cztery pory roku: jesień	24	Przegląd legislacyjny	42
Złota rybko, maserati poproszę!	26	Kosmetyczne zmiany	44
Rok rodziców	28		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

SIERPIEŃ 2016 **37 157**

SIERPIEŃ 2015 **31 029**

SIERPIEŃ 2014 **23 834**



W oczekiwaniu na nowy termin

Już od września wiadomo, że system CEPiK 2.0 nie ma szans na wejście w życie w zakładanym terminie, czyli 1 stycznia 2017 roku. Świadczy o tym kilka wypowiedzi. Jako pierwszy głos zabrał wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny. Stało się to pod koniec września, podczas posiedzenia Sejmu. – Na dzień dzisiejszy nasza ocena stanu tego projektu jest taka, że niemożliwe jest uruchomienie tego systemu 1 stycznia 2017 roku, jeśli chcemy dbać o prawidłową komunikację pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w procesie wydawania dokumentów – mówił Woźny.

Niespełna miesiąc później na temat CEPiK-u wypowiedziała się minister cyfryzacji Anna Streżyńska. W rozmowie z RMF FM przyznała, że na uruchomienie systemu możemy poczekać nawet jeszcze dwa lata. – Projekt od początku był źle prowadzony. Dla bezpieczeństwa trzeba go przesunąć o dwa lata. Nie było żadnej ustanowionej koordynacji – podkreślała Streżyńska. Ale oficjalnej informacji na temat terminu przesunięcia wdrożenia CEPiK-u 2.0 ciągle nie ma. Według naszych informatorów ma się to stać najpóźniej w pierwszej połowie listopada. Do zmodernizowanego systemu CEPiK mają płynąć zupełnie nowe dane niż do tej pory. Chodzi m.in. o informacje dotyczące okresów próbnych dla młodych kierowców. Ale nie tylko. Są 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 przeszkolonych osób. jaz

Egzaminowanie w terenie

Ponad trzy lata temu weszła w życie nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, która pozwoliła WORD-om na tworzenie oddziałów terenowych w miastach, gdzie do tej pory nie miały swoich siedzib. Od tamtej pory powstało dziewiętnaście takich jednostek, kolejne trzy lokalizacje zatwierdzili już radni sejmików wojewódzkich. Kandydaci na kierowców mogą zdawać egzaminy w ponad 70 polskich miastach.

Jeszcze w 2013 roku osoby podchodzące do egzaminu mogły do niego przystąpić, z pewnymi wyjątkami, w 49 wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, ulokowanych w stolicach województw, które obowiązywały przed reformą administracyjną. Skąd te wyjątki? W przypadku Katowic posiadanie kilku dodatkowych miejsc egzaminacyjnych (w Bytomiu, Dąbrowie Górniczej, Rybniku, Jastrzębiu-Zdroju i Tychach) było po prostu koniecznością. Jeden ośrodek nie byłby w stanie przeegzaminować wszystkich chętnych mieszkańców z aglomeracji śląskiej. Do tego mogłoby dochodzić do paraliżu ruchu samochodowego, gdyż na ulicach pojawiłoby się mnóstwo elek i pojazdów egzaminacyjnych. Nie dziwiło również to, że swój oddział terenowy w Gdyni miał gdański PORD. Przecież w Trójmieście mieszka grubo ponad 700 tys. osób. Ale na otworenie miejsca egzaminowania poza swoją siedzibą zdecydowały się również wojewódzkie

ośrodki ruchu drogowego w Toruniu (oddział w Grudziądzu) i Wałbrzychu (oddział w Kłodzku). Przed 2013 rokiem więcej niż jeden punkt egzaminacyjny miały jeszcze ośrodki w Warszawie, Łodzi i Krakowie. Ale wszystkie one działały w obrębie tego samego miasta.

■ Do dwóch razy sztuka

WORD-y nie kwapiły się do otwierania nowych miejsc egzaminacyjnych, z drugiej strony ludzie z mniejszych miejscowości byli zmęczeni dojazdami do dawnych miast wojewódzkich, bo przecież się tam szkolili i zdawali egzaminy. Czasami w jedną stronę było to nawet ponad 60 km. Nastroje społeczne podchwycili szybko politycy.

Pierwszą próbę wprowadzenia możliwości zdawania egzaminów w innych niż do tej pory lokalizacjach podjęto w 2009 roku. Zakończyła się niepowodzeniem, starania zablokowało

środowisko dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Jednak kilka lat później już się to udało. Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, pozwalająca na egzaminowanie na kategoriach AM, A1, A2, A, B i B1 w miastach innych niż wojewódzkie, na prawach powiatu lub te, gdzie do 31 grudnia 1998 roku funkcjonował wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, weszła w życie 8 lipca 2013 roku.

W opinii autora projektu, posła Krzysztofa Brejzy (PO), nowelizacja ustawy miała ułatwić dostęp do egzaminu dla ok. 4 mln mieszkańców polskich miast i okolicznych gmin, zmuszonych dojeżdżać często 50 – 60 kilometrów do najbliższego ośrodka egzaminacyjnego, zmniejszyć natłok samochodów szkoleniowych oraz egzaminacyjnych na ulicach największych miast, doprowadzić do zmniejszenia cen szkoleń, być korzystna dla dużej grupy osób młodych, dla których prawo jazdy jest ważnym dokumentem na rynku pracy.



Oddziały terenowe wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego



- oddziały, które już istnieją
- oddziały, na których uruchomienie zgodę wydali radni sejmiku
- oddziały w innych miastach niż siedziby WORD-ów, które funkcjonowały jeszcze przed zmianą ustawy o kierujących pojazdami z 2013 roku



W naszym zestawieniu nie uwzględniliśmy miejsc egzaminacyjnych, które mieszczą się w tym samym mieście co siedziba WORD-u. Chodzi o Warszawę (dwa miejsca – Bemowo i ul. Radarowa), Kraków (ul. Balicka) oraz Łódź (ul. Maratońska).

Posłowie PO argumentowali również, że w Polsce jest najbardziej ograniczony w UE dostęp do egzaminu na prawo jazdy. Wedle ich wyliczeń, jeden punkt egzaminacyjny obsługiwał wtedy u nas 700 tys. mieszkańców. W Holandii na jedno miejsce egzaminacyjne przypadało 300 tys., w Wielkiej Brytanii 150 tys., a w Irlandii zaledwie 90 tys. mieszkańców. W Niemczech nie ma w ogóle instytucji na wzór polskich WORD-ów, a egzaminy przeprowadzane są w szkołach nauki jazdy.

Co chyba najważniejsze, o nowych miejscach egzaminowania decydują odtąd samorządy. Lokalizację nowego miejsca egzaminacyjnego wskazuje marszałek województwa, a zatwierdza sejmik.

■ Dziewiętnaście nowych oddziałów

Od wprowadzenia możliwości otwierania nowych miejsc egzaminacyjnych minęły już ponad trzy lata. Postanowiliśmy więc sprawdzić, ile takich filii wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego przez ten czas powstało, w których miastach na egzaminowanie kandydatów na kierowców zezwolili radni sejmików wojewódzkich. Wszystkie informacje nanieśliśmy na specjalnie przygotowaną dla czytelników mapę.

Okazało się, że od lipca 2013 roku na terenie całej Polski powstało już dziewiętnaście oddziałów terenowych WORD-ów. Najwięcej, bo sześć, zostało uruchomionych w województwie mazowieckim (Mława, Sochaczew, Grójec, Garwolin, Zwoleń i Koźnice). Cztery otwarto na Dolnym Śląsku (Lubin, Bolesławiec, Świdnica, Głogów), dwa w województwie lubelskim (Łuków, Puławy), małopolskim (Nowy Targ, Oświęcim), po jednym na terenie województwa podlaskiego (Bielsk Podlaski), świętokrzyskiego (Ostrowiec Świętokrzyski), opolskiego (Kędzierzyn-Koźle), lubuskiego (Żagań) i kujawsko-pomorskiego (Inowrocław).

Są też województwa, w których nie zwiększono liczby miejsc egzaminacyjnych. Chodzi o zachodniopomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, podkarpackie, śląskie, łódzkie i wielkopolskie.

■ Czas na Kutno

Można się jednak spodziewać, że w niedalekiej przyszłości liczba terenowych oddziałów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wzrośnie o przynajmniej trzy. Pod koniec września tego roku radni sejmiku województwa łódzkiego zgodzili się, żeby nowe miejsce egzaminowania powstało w Kutnie. Byłaby to filia ośrodka w Skierniewicach. Ma ona zwiększyć konkurencyjność WORD-u, który tracił klientów, ponieważ Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego otworzył filię w pobliskim w Sochaczewie. Poza tym naturalnymi klientami WORD w Skierniewicach byli mieszkańcy Mazowsza, tymcza-

sem warszawski WORD otworzył niedawno oddział terenowy w Grójcu.

Kiedy w Kutnie rozpocznie się egzaminowanie – na razie nie wiadomo. W niektórych przypadkach okazało się, że od decyzji radnych sejmiku do otwarcia filii może upłynąć sporo czasu. Dobrym przykładem jest choćby Biłgoraj. Radni sejmiku województwa lubelskiego głosowali już ponad rok temu, a oddziału terenowego zamojskiego WORD-u wciąż nie ma. Na razie trwają rozmowy pomiędzy ośrodkiem a lokalnym samorządem.

– Dostałem zapewnienia, że przedstawiciele zamojskiego WORD są przychylni powstaniu filii w naszym mieście, jednak niestety nie odniosłem wrażenia, że tak jest naprawdę – mówił pod koniec lipca portalowi internetowemu biłgorajska.pl starosta biłgorajski Marian Tokarski. – Potrzebna jest dobra wola i konkretne decyzje. Na to czekamy.

Na otwarcie czeka także filia ośrodka warszawskiego, która już niebawem ma powstać w Nowym Dworze Mazowieckim.

■ Dobry czy zły pomysł?

Ludzie, którzy mieszkają w mniejszych miejscowościach, powstanie kolejnych filii bez wątpienia sobie chwala. Nie muszą przecież udawać się na egzaminy do miejsc oddalonych od ich domów o kilkadziesiąt kilometrów. Ale takie działania zdążyła już skrytykować Najwyższa Izba Kontroli, która pod koniec ubiegłego roku opublikowała raport dotyczący systemu szkolenia i egzaminowania. NIK sygnalizuje, że wiąże się z tym wiele zagrożeń. Przede wszystkim w tak małych miejscowościach (np. Zwoleń liczy 8 tys. mieszkańców) najczęściej nie ma możliwości przeprowadzenia egzaminów praktycznych w wymaganym zakresie, czyli sprawdzenia umiejętności jazdy w każdym terenie, także przejazdów przez skrzyżowanie dwupoziomowe czy torowisko tramwajowe. Organizowanie egzaminów, które ze względu na zabudowę terenu pomijają część manewrów, jest co prawda dopuszczalnym wyjątkiem, jednak nie powinno być, zdaniem NIK, nadużywane. Poza tym umożliwienie przystępowania do egzaminów w małych miejscowościach, o niewielkim natężeniu ruchu i uproszczonym układzie komunikacyjnym, tworzy nierówne warunki dla zdających. Stwarza to także niebezpieczeństwo nierzetelnego przygotowania kandydatów na kierowców oraz wpływa negatywnie na rentowność ośrodków już istniejących, co zdaniem Najwyższej Izby Kontroli może stanowić pokusę do uzyskania przez ośrodki egzaminowania dodatkowych dochodów z egzaminów poprawkowych.

Te zarzuty na łamach „Szkoły Jazdy” odpowiedział ówczesny szef Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu Mirosław Szadkowski. „Napisano, że nie można w takich miejscach

(chodzi o filie – przyp. red.) sprawdzić umiejętności przejazdu przez skrzyżowanie dwupoziomowe. Proszę jednak pamiętać, że takie wymaganie zostało wpisane ponad dwadzieścia lat temu! Od tamtego czasu wiele się zmieniło, powstały zupełnie inne rozwiązania komunikacyjne. To taki mały szczegół. Poza tym pragnę zauważyć, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie wymyśliły koncepcji egzaminowania w mniejszych miejscowościach. My tylko musimy ją realizować. Jest jeszcze jedna rzecz. Patrząc na nasze statystyki, jedna z tych kontrole-rów NIK jest fałszywa. Otóż w Zwoleniu i Koźnicach wcale nie jest łatwiej zdać egzaminu niż w Radomiu. Wręcz przeciwnie: statystyki zdawalności, a patrzę tu na październik i listopad tego roku, są gorsze niż w największym z tych trzech wymienionych miast. Nie podoba mi się, że problemu nie ujęto całościowo, skupiając się jedynie na bardzo medialnych tezach. Skoro krytykuje się tworzenie filii WORD-ów, to dlaczego w raporcie nie ma wskazania, że należałoby takich praktyk zaprzestać? Bo my jesteśmy już zdezorientowani. Najpierw rozmontowano istniejący do tej pory system, teraz mówi się, że egzaminowanie w mniejszych miejscowościach jest niewłaściwe”.

■ Szczecinek się stara, ale decyzji nie ma

Na razie nic nie wskazuje na to, że możliwość tworzenia nowych miejsc egzaminacyjnych zostanie radnym sejmików wojewódzkich odebrana. Ze strony rządowej nie płyną takie sygnały. A na posiadanie u siebie filii WORD-u chętnych jest coraz więcej miast. Coraz bliżej wiążącej decyzji jest choćby zachodniopomorski Szczecinek. Choć przychylny takiemu rozwiązaniu nie jest chyba ZORD w Koszalinie. Mogą to potwierdzić słowa starosty szczecineckiego Krzysztofa Lisa, który wypowiedział się na ten temat podczas sesji rady powiatu pod koniec sierpnia.

– ZORD w Koszalinie absolutnie nie był takim rozwiązaniem zainteresowany – mówił Krzysztof Lis, cytowany przez „Temat Szczecinecki”. – W skali roku wśród samych tylko mieszkańców powiatu szczecineckiego przeprowadza się ok. 2680 egzaminów. Z tego 1600 w Pile, a ok. 1000 w Koszalinie. Takiego argumentu używałem podczas rozmów z marszałkiem, że większość kursantów ucieka nam do Pili. Już pomijam fakt, że w Pile często kursanci zdawali egzamin po siedem – osiem razy. A kiedy rozeszło się, że starosta szczecinecki zabiega o to, by uruchomić ośrodek egzaminacyjny w Szczecinku, nagle zaczęli i po trzecim razie zdawać egzamin.

Być może kwestia uruchomienia oddziału terenowego koszalińskiego ZORD-u w Szczecinku będzie poddana pod głosowanie radnych sejmiku województwa zachodniopomorskiego jeszcze w tym roku.

Jakub Ziębka

Ile wytrzyma elka?

300 tys. km przebiegu na liczniku elki budzi zdziwienie? Nie właściciele szkół jazdy. – Dbamy o samochody bardziej niż normalni użytkownicy, dlatego dłużej nam służą – mówią.



czątku dbamy o nie pod każdym względem – mówi Małgorzata Chylińska, właścicielka Girls School z Łodzi. – Z każdym drobiazgiem zabieramy je do warsztatu, zawsze kupuję też oryginalne części, żeby były na gwarancji i nie było problemów. Ważne też, żeby na co dzień instruktorzy zwracali uwagę na to, co dzieje się z autem. Oczywiście im większa szkoła, tym trudniej nad tym zapanować i to ogarnąć.

■ Marka też ma znaczenie

Właściciele elek zwracają również uwagę, że wiele zależy jednak od marki samochodów, którymi szkoła. A to związane jest często od tego, jakimi samochodami są przeprowadzane egzaminy w WORD-ach.

– Przez ostatnie lata jeździliśmy głównie japończykami i to są naprawdę dobre samochody, praktycznie bezawaryjne – dodaje Małgorzata Chylińska. – Ale bywały też takie, z którymi było więcej kłopotów.

■ Wymiany nie tylko w silniku

Mimo niezawodności niektórych marek i starań instruktorów elki naturalnie się zużywają. Jak wynika z doświadczenia naszych rozmówców, niektóre elementy idą na pierwszy ogień. Zazwyczaj jest to sprzęgło, hamulce czy podwozie. Warto jednak od czasu do czasu zainwestować również w wymianę foteli czy filtrów kabinowych – przede wszystkim dla komfortu klientów i zachowania estetyki pojazdu.

Szkoleniowcy zauważają jednak, że pomimo możliwości dalszej eksploatacji mniej więcej po pięciu latach użytkowania samochód powinien być wymieniony na nowy.

– Trzymanie takiego auta dłużej przestaje być opłacalne, bo naprawy stają się coraz droższe – mówi właściciel Renomy z Jasła.

– Wymieniamy samochody co cztery – pięć lat, bo po takim czasie auta się zużywają, chociaż nie ma przepisów czy ograniczeń prawnych co do ich użytkowania, więc teoretycznie moglibyśmy jeździć nawet dziesięć lat – mówi Tomasz Wilczewski, właściciel Szkoły Kierowców „Test” z Grudziądza. – Nawet po tym czasie nasze auta są w dużo lepszym stanie niż samochody prywatne o podobnym przebiegu.

Anna Łukaszuk

Właśnie takim wynikiem na liczniku swojego auta (300 tys. km) pochwalił się na portalu społecznościowym instruktor jednej ze szkół jazdy. Niektórzy znawcy tematu twierdzą, że taka liczba przejechanych kilometrów oznacza praktycznie śmierć auta. Inni nie widzą w tym niczego dziwnego. Jednak taki stan licznika praktycznie uniemożliwia na przykład sprzedanie pojazdu. Pewne jest, że normalnie wspomniany samochód uznalibyśmy za bardzo mocno wysłużony. Czy takie normy mają jednak proste przełożenie na auta, które używane są podczas kursów przez szkoły jazdy?

– Takich wyników nie mamy, ale ponad 200 tys. km na pewno tak, a mimo to nasze samochody działają praktycznie bezawaryjnie – mówi Tadeusz Dziągiewicz, właściciel Szkoły Jazdy „Renoma” z Jasła. – Oczywiście wiele zależy od instruktora. Najlepiej, kiedy jeździ własnym autem – wtedy najbardziej o nie dba.

■ Śmierć elki? Nie tak szybko...

– Oczywiście, że mamy w swojej flocie samochody z przebiegiem powyżej 200 tys. km – potwierdza również Łukasz Wódka, właściciel

Szkoły Jazdy „Jurek” z Kutna. – Są auta, które użytkujemy po pięć – sześć lat i nadal są w dobrym stanie. To, co ile są wymieniane, często jest uzależnione od działań WORD-ów i tego, jak często one wymieniają auta na inne marki. Wtedy my się dostosowujemy. Jeśli jednak nie ma takiej potrzeby, takie przebiegi to norma.

■ O auto wystarczy zadbać

Jak to zatem możliwe, że licznik wskazuje na pojazd całkowicie zużyty, a stoi przed nami maszyna w pełni sprawna i w bardzo dobrym stanie?

– Auta w szkołach jazdy są znacznie lepiej eksploatowane niż samochody prywatne, bo to po prostu nasze źródło utrzymania – wyjaśnia Łukasz Wódka. – Ja w swoich autach standardowo co 10 tys. km wymieniam olej, samochody są na bieżąco kontrolowane, również poza obowiązkowymi terminami, a z każdą najmniejszą usterką trafiają do warsztatu. Działając w ten sposób spokojnie można osiągnąć wynik 300 tys. km przebiegu.

– W szkole mamy stosunkowo nowe samochody, bo najstarszy ma trzy lata, ale od po-

Dlaczego prawko nie drożeje?

Ogromna konkurencja na rynku, dziurawy nadzór nad OSK, bezkarność szkolenia „na skróty” – czy tylko dlatego kursy na prawo jazdy kosztują dziś (prawie) tyle samo, co dziesięć czy nawet piętnaście lat temu? Przecież paliwa, naprawy aut, ubezpieczenia nie potaniały. Przeciwnie! Może więc czas wprowadzić cenę minimalną za kurs, za godzinę jazdy?

W 2002 roku benzyna kosztowała 3 zł (na przełomie 2005 i 2006 roku – 4 zł), ubezpieczenia komunikacyjne były dwa razy tańsze niż dziś, rachunki w warsztatach samochodowych niższe. Zmiany cen jeszcze wyraźniej widać, gdy podjeżdżamy z pełnym koszykiem do kasy w markecie albo kiedy płacimy za gaz, prąd i wodę. Różne usługi – dentyści, fryzjera, hydraulika – również podrożały. Przynajmniej o kilkadziesiąt procent. A ceny kursów na prawo jazdy jakby zostały zamrożone. W 2005 roku, zapisując się na kategorię B, musieliśmy wypłacić około 1,1 tys. zł. Teraz można znaleźć podobne, a nawet tańsze oferty. Jak to możliwe? Właściciele OSK wynaleźli samochody na wodę? A może instruktorzy mają jakieś specjalne rabaty w sklepach?

■ Krawcowa ma lepiej

– Instruktor zarabia mniej niż krawcowa, a przecież ma bardziej stresującą pracę – komentuje z humorem Łukasz Szczypior, współwłaściciel OSK „Sukces-Plus” w Ostródzie. – Kurs na prawo jazdy jest, de facto, coraz tańszy. Dlaczego? Bo kosztuje tyle samo od co najmniej dziesięciu lat, a w tym czasie ceny samochodów, paliwa, ubezpieczeń znacząco wzrosły.

Zauważa, że na koszty funkcjonowania OSK wpływają nie tylko opłaty za eksploatację pojazdów, ale np. składki ZUS, które rosną z roku na rok. Dlatego ośrodki zarabiają coraz mniej.

– Nie stać nas na zakup nowego auta za gotówkę. Tylko w kredycie – wyjaśnia Szczypior. – Jeszcze pięć lat temu mieliśmy 50 procent na wkład własny.

Wszyscy właściciele OSK, z którymi rozmawialiśmy, podobnie diagnozują sytuację na rynku. Oceniają, że opłaty za kurs są sztucznie zaniżane.

– Nie da się przeprowadzić kursu za 800 czy 1 tys. zł, licząc wynagrodzenie instruktora, koszt paliwa, amortyzację – wylicza Damian Frankowski prowadzący szkołę Franki w Lesznie. – Jak zaczynałem pracować w branży, otrzymywałem sześć złotych na godzinę, teraz instruktorzy średnio zarabiają dwa razy tyle.

– Kurs nie może kosztować 1 tys. zł, jeśli rzetelnie realizuje się program szkolenia – stwierdza Anna Motyka, szefowa nauki jazdy Miła w Lublinie. – Niedawno widziałam ofertę za 999 zł. Tak się złożyło, że trafiła do mnie kursantka z tam-



tej szkoły. Mówiła, że nie miała wykładów, nie dostała podręcznika i płyty, jazdy trwały krócej niż godzinę.

U niej kurs na kategorię B kosztuje 1399 zł. Z badaniami – 1599 zł. Studenci mogą liczyć na 100 zł zniżki. Właścicielka Mili tłumaczy, że utrzymywanie nieracjonalnie niskich cen w branży OSK polega na cięciu kosztów i różnych sztuczkach.

– Są ośrodki, które swój sztyld wieszają i ścigają. Dlaczego? – pyta pani Anna. – Bo wynajmują biuro tylko na czas kontroli. [Przepisy mówią, że auta szkoleniowe, jak i siedziba OSK muszą być ologowane]. Niektóre szkoły podpisują umowy na wynajem pomieszczeń, ale z nich nie korzystają. Ważny jest papier. Polacy mają taką cechę, że zawsze kombinują.

■ Tanio, na raty, nie zawsze za kierownicą

W środowisku krążą anegdotki o wirtualnych salach wykładowych i o zajęciach odbywających się tylko na papierze. Bardziej rzetelne OSK też muszą jakoś oszczędzać, więc np. rezygnują z zakupu nowych aut i szkołę innymi pojazdami na egzaminacyjne.

– Od dziesięciu lat mamy najwyższą cenę w Opolu i czekamy, aż ktoś do nas dorówna

– śmieje się Dawid Harynek (D-H Szkoła Nauki Jazdy). – Kurs u nas kosztuje 1399 zł. Uważam, że to nie jest dużo. A średnia cena w naszym regionie to 1,1 tys. zł. Niektóre ośrodki szkolą za 1 tys. zł! Ktoś, komu nie zależy na dobrym szkoleniu, tylko na czasie i kwitach, idzie do nich.

Jak to wygląda w praktyce?

– Słyszałem o przypadkach, kiedy część z 30 godzin obowiązkowych jazd kursanci zaliczają jako pasażerowie! – opowiada Łukasz Szczypior. – Takie są efekty utrzymywania dumpingowych cen.

W Sukces-Plus kurs na prawo jazdy kategorii B też kosztuje 1,4 tys. zł. Cena nie zmienia się od lat.

– A i tak wielu klientów prosi o rozłożenie płatności na raty – przyznaje pan Łukasz. – W warmińsko-mazurskim jest wysokie bezrobocie, niskie pensje. A przecież od zamożności mieszkańców zależy, jak funkcjonują różne firmy usługowe.

Podkreśla, że walka o klienta odbija się na jakości szkoleń. O negatywnych skutkach walki cenowej mówią też właściciele OSK w Lesznie, Lublinie, Krakowie.

– Niektórzy są tak tani i tak szybcy, że puszcza kursanta na egzamin po dwóch tygodniach – ironizuje szefowa jednej z bardziej znanych szkół w Małopolsce. – To jest paro-

dia szkolenia, możliwa dzięki fałszowaniu dokumentacji – komentuje ostro. Zastrzega jednak anonimowość.

– Niektórzy tak beczelnie manipulują przy profilach kursantów, że aż trudno uwierzyć, iż nadzorujące OSK starostwa tego nie widzą – stwierdza właściciel OSK w Wielkopolsce. Też nie chce, byśmy publikowali jego nazwisko i nazwę firmy.

– Kontrole są nieskuteczne, bo trzeba je wcześniej zapowiadać – przypomina Anna Motyka z lubelskiej Mili. – Wiele zależy od skrupulatności urzędników. U nas są dość dociekliwi, w sąsiednich powiatach mniej.

Motyka proponuje, by obowiązkiem OSK było np. wysyłanie do starostw harmonogramów wykładów. Jej zdaniem to ułatwiłoby nadzór nad ośrodkami.

– Odrzucam argument, że w wydziałach komunikacji brakuje ludzi do takich kontroli. Mogą robić naloty na elki, z policją, na ulicach miasta, popołudniami, a nie mogą sprawdzić, czy wykład się odbył?

■ Kurs za dwa tysiące? Ważniejsza cena minimalna za godzinę

Ile musi kosztować szkolenie na najpopularniejszą kategorię B, żeby OSK zarabiał przyzwolanie? Zdaniem właścicieli Sukces-Plus przynajmniej 1,8–1,9 tys. zł.

– Kurs powinien kosztować ponad 2 tys. zł, żeby to był rentowny biznes i pozwalał się rozwijać dobremu OSK – przekonuje Frankowski.

Taką samą kwotę proponuje Harynek i szefowie innych ośrodków. Pozytywnie oceniają pomysły wprowadzenia tzw. cen minimalnych. Urzędowych, określonych ministerialnym rozporządzeniem. Podkreślają jednak, że lepsze byłoby określenie stawki za godzinę zajęć praktycznych.

– Ustalenie minimalnej ceny za cały kurs nie daje gwarancji, że również instruktorzy bądź pracownicy otrzymaliby podwyżki. Bo to właściciel ośrodka ustala stawki. I w tym przypadku zawsze może się tłumaczyć, że nie podniósł płac, bo podatki, raty, ZUS – wyjaśnia Szczypior. – A w przypadku ustalenia ceny za godzinę szkolenia, gdzie np. widać 50-procentowy wzrost, instruktor mógłby zaprotestować. Powiedziałby: „Halo, jazda kosztowała 45 zł i zarabiałem 12 zł, a teraz jest 80 zł i zdecydowanie powinno być więcej”. Wyższa stawka byłaby szansą dla instruktora na godziwe zarobki.

Teraz za godzinę doszkalania w Olsztynie i okolicach trzeba zapłacić od 40 do 50 zł. Podobne stawki są również w innych regionach Polski. Niektóre OSK mają w cenniku 60 zł za godzinę, ale jeśli wykupi się np. pięć godzin, dostaje się rabat.

– 40 zł to powinna być stawka za godzinę pracy instruktora – przekonuje Anna Motyka. – Są szkoły, w których instruktorzy pracują za

10 zł. U mnie mają piętnaście na rękę. Więcej dać nie mogę.

– Przy obecnych cenach kursów ja też nie mogę pozwolić sobie na kolejną podwyżkę dla instruktorów – wtóruje Frankowski.

Właściciele szkół zastanawiają się, czy wprowadzenie cen minimalnych rzeczywiście ucywilizowałoby działalność branży OSK.

– Czyszczenie rynku dodatkowymi regulacjami, sankcjami, nigdy nie jest w stu procentach skuteczne. Zawsze znajdzie się sposób na obejście przepisów – komentuje Harynek.

– Postulat ceny minimalnej za kurs pojawia się od lat. Pytanie, jak to się ma do ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Przecież każdy może pracować, za ile chce. Teoretycznie może nawet dokładać do interesu – żartuje Szczypior.

■ Kto skorzysta na urzędowej cenie?

A już na poważnie dodaje, że na cenach minimalnych najbardziej mogłyby skorzystać nierzetelne firmy, oferujące niskie ceny za byle jakie szkolenie.

– Podniosłyby opłaty, a nie podniosły jakości – prognozuje współwłaściciel ośrodka Sukces-Plus.

– Niekoniecznie – ripostuje szefowa lubelskiej Mili. – Jeśli mimo podwyżki cen nadal by kiepsko szło, szybko poszłaby fama, że za te same pieniądze można się uczyć lepiej. Tak jak ze zmianą korepetytora: jeżeli tyle samo trzeba płacić za zajęcia u dobrego i słabego nauczyciela, wiadomo, do kogo się zapiszemy.

Właściciele OSK zauważają, że osoby starające się o prawo coraz bardziej świadomie wybierają miejsce nauki jazdy. Kierują się opiniami rodziny, znajomych, ale też biorą pod uwagę stan techniczny pojazdów czy wyposażenie sal dydaktycznych. Ważnym argumentem jest oczywiście tzw. zdawalność.

– Ośrodki, które grają tylko ceną, padają – zauważa Harynek. – Po zakupie nowego motocykla kurs na kategorię A zrobiliśmy za 1,8 tys. zł. Konkurencja oferowała go za 1,2 tys. zł. Nie inwestowała w tabor. I co? Za pół roku splajtowała.

Zauważa, że cena selekcjonuje klienta.

– Jeśli ktoś płaci za kurs kilkaset złotych więcej, to się bardziej przykłada, nie opuszcza zajęć – podsumowuje Harynek.

Co zrobić, żeby wszyscy – kursanci i instruktorzy – bardziej się przykładali? Współwłaściciel OSK w Ostródzie postuluje... wydłużenie kursu do 50 godzin zajęć praktycznych. To oczywiście przyniosłoby większe dochody OSK, a przede wszystkim...

– Dałoby gwarancję, że kursant, nawet z gorszej szkoły, będzie świadomy, na jakim jest etapie, czy jest gotowy do egzaminu – tłumaczy Szczypior. – Proponuję podniesienie progu godzin zamiast wymyślania kar i zwiększania presji na ośrodki, żeby po 30 godzinach jazdy wyzwalali stuprocentową zdawalność.

Tomasz Maciejewski

Dla „Szkoły Jazdy”

dr hab. Jarosław Korpysa, Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego

Oferty kursów za 700–800 zł, a takie już widziałem, trochę niepokoją. Tym bardziej że ich organizatorzy zastrzegają, iż kursant sam uczy się teorii. Nie jestem zwolennikiem cen minimalnych. Im mniej państwa w gospodarce, tym lepiej. Ale aparat nadzoru nad ośrodkami szkolenia kierowców trzeba udoskonalać, ponieważ nauka jazdy to specyficzna usługa. Wzmocnienie mechanizmów kontroli, sankcje oczywiście spowodują wzrost cen. Trzeba będzie rzetelnie realizować program szkolenia, spełnić określone wymogi. Ale wydaje mi się, że opłata za kurs na poziomie 1,7 czy 1,8 tys. zł nie byłaby wygórowana, biorąc pod uwagę ceny innych usług i produktów. Wysoka jakość szkolenia kierowców jest w interesie społecznym. Im lepiej osoby ubiegające się o posiadające prawo radzą sobie za kółkiem, tym bezpieczniej na drogach.

Zasadne wydaje zwiększenie liczby zajęć praktycznych, także w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Warto zwrócić uwagę, że na rynku są oferty kursów ekspresowych. Oczywiście droższych, ale trwających dwa, trzy tygodnie. Wydaje mi się, że to zbyt ekspresowy sposób szkolenia. Tym bardziej że teraz większość osób od razu po zdaniu egzaminu wyjeżdża na drogę. Samochody są po prostu tanie, ogólnodostępne. Jakieś małe starsze autko można kupić za 1 tys. zł.

Skąd ten cenowy wyścig na rynku OSK? Duża konkurencja. Powstawało coraz więcej szkół, bo było coraz więcej klientów. Prawo jazdy robiły osoby z wyżu demograficznego lat 70. i 80. Duża podaż powoduje, że ustala się ceny dumpingowe, by przyciągnąć klientów. Później się te ceny trochę podnosi. Teraz w liceach i na uczelniach jest niż, a to są potencjalni klienci OSK, więc podaż spadnie. Ceny powoli będą podnoszone. Oprócz czynnika demograficznego decydujące są m.in. rosnące koszty ubezpieczeń komunikacyjnych. W tym roku stawki OC bardzo wzrosły.

Konkurencja zniweluje słabszych. Zostaną najlepsi. Pod względem zdawalności, nie tylko ceny. Bo to jest ważne dla klienta. O co pytamy znajomych, którzy już mają prawo jazdy? Gdzie się przygotowywali, czy instruktor był OK, czy zdali za pierwszym razem.



Egzaminy w zawieszeniu

W województwie lubuskim nie zorganizowano w tym roku żadnego egzaminu dla kandydatów na instruktorów. Powodem nie jest bynajmniej brak chętnych. Tamtejszy urząd wojewódzki twierdzi, że rozporządzenie w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców nie jest dostosowane do aktu normatywnego dotyczącego szkolenia. Co ciekawe, w innych województwach egzaminy są organizowane w normalnym trybie.

O tym, że Lubuski Urząd Wojewódzki nie przeprowadził w tym roku żadnego egzaminu dla kandydatów na instruktorów, poinformował nas oburzony taką sytuacją czytelnik.

– Nie potrafię tego zrozumieć. W naszym województwie ostatni taki egzamin odbył się w listopadzie 2015 roku. Kolejny miał zostać przeprowadzony w marcu, jednak został odwołany. Według informacji, które otrzymałem, powodem miał być brak odpowiednich aktów wykonawczych. Co ciekawe, w innych województwach egzaminy odbywają się bez żadnych problemów.

Sprawa jest o tyle bulwersująca, że na lubuskim rynku zaczyna brakować instruktorów nauki jazdy. A jeśli nie odbywają się egzaminy, to ich liczba się nie zwiększa.

– Sam jestem w takiej sytuacji – mówi nasz czytelnik. – Oczekuję na egzamin, żeby poszerzyć swoje uprawnienia, ale ze względu na rejonizację nie mogę tego zrobić. W podobnej sytuacji jest jeszcze co najmniej kilka osób, które nie mogą przystąpić do egzaminów na kategorie A, C, C+E, D.

Problemy mają także szkoły jazdy z województwa lubuskiego, bo chcą zatrudnić instruktorów (głównie posiadających uprawnienia do szko-

lenia na kategorię B), a ich po prostu nie ma. Część z nich ma już ukończone kursy i czeka tylko na egzamin. Na razie na próżno.

– Ludzie zaczynają już tracić cierpliwość – denerwuje się nasz czytelnik. – W kursy zainwestowali niemałe pieniądze, a nie mogą pracować w zawodzie. To jakiś skandal!

■ „Nowa sytuacja prawna”

Zgodnie z przepisami, egzaminy dla instruktorów organizowane są przez wojewodę. To on powołuje komisję egzaminacyjną, w której skład wchodzi: przewodniczący, sekretarz i członek. Procedura wydaje się prosta. Dlaczego więc Lubuski Urząd Wojewódzki nie wykonuje swoich obowiązków?

– W 2016 roku zainteresowanie przystąpieniem do egzaminu wyraziło kilka osób – tłumaczy Aleksandra Chmieleńska-Ciepły, rzecznik prasowy wojewody lubuskiego. – Komisja wstępnie zamierzała zorganizować egzamin w kwietniu. Tymczasem zasadniczym zmianom uległy przepisy dotyczące szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców.

Nowe rozporządzenie, o którym wspomina rzecznik, zostało opublikowane 4 marca. Zastąpiło stare, które straciło ważność 25 lutego.

– Powyższe spowodowało nową sytuację prawną, wynikającą z przepisów rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z 13 listopada 2015 roku w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji – mówi Aleksandra Chmieleńska-Ciepły. – Otóż istotą stosowania dla potrzeb egzaminowania instruktorów nauki jazdy przepisów tego rozporządzenia jest ocenianie wyniku egzaminu w bezpośrednim oparciu o bardzo szczegółowe zapisy programu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Są one zawarte w rozporządzeniu ministra infrastruktury, budownictwa i gospodarki morskiej z 13 lipca 2012 roku w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców, które jak zaznaczono, utraciło moc 25 lutego 2016 roku.

■ Nie ma korekty, nie ma egzaminów

Co z tego wynika?

– W tej sytuacji uzasadnione było i jest oczekiwanie na szybką zmianę tego stanu prawnego poprzez dostosowanie (skorelowanie) przedmiotowego rozporządzenia w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji z nowymi przepisami rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa z 4 marca w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców – kontynuuje swój wywód rzecznik.

Czyli najprościej mówiąc, Lubuski Urząd Wojewódzki twierdzi, że póki korekcie nie ulegnie rozporządzenie w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów, nie ma podstaw prawnych do tego, żeby można było egzaminować. Rzecznik wojewody nadmienia także, że prace nad tym rozporządzeniem rozpoczęły się już w kwietniu, a miesiąc później resort infrastruktury i budownictwa skierował projekt do zaopiniowania.

– Przekazanie do zaopiniowania projektu w krótkim terminie wskazywało na to, że wkrótce ukaże się nowe rozporządzenie. Powyższe informacje były przekazywane osobom zainteresowanym przystąpieniem do egzaminu (parę osób) – tłumaczy Aleksandra Chmielińska-Cieplý. – Z chwilą ukazania się przedmiotowego rozporządzenia niezwłocznie na jego podstawie zostanie opracowany nowy regulamin pracy komisji egzaminacyjnej, a następnie ustalony i wyznaczony termin egzaminu.

Rozumiejąc niedogodności osób zniecierpliwionych oczekiwaniem na egzamin, pragnę przeprosić i zapewnić, że ten stan zawieszenia w przeprowadzaniu egzaminów wynika z troski o zupełną zgodność z obowiązującym prawem zakresu i sposobu przeprowadzania egzaminów dla szczególnej grupy zawodowej, jaką niewątpliwie są instruktorzy i wykładowcy.

■ Można? Można

Co ciekawe, w innych województwach egzaminy instruktorskie przeprowadzane są bez problemów. Nikt nie czeka tam na korektę rozporządzenia.

– Po 5 marca 2016 roku komisja przy wojewodzie zachodniopomorskim przeprowadziła dwa egzaminy. Odbyły się one 6 maja i 12 sierpnia. Przy ocenie kandydatów na instruktorów i wykładowców komisja stosuje obowiązujące przepisy prawa, w tym od 5 marca 2016 roku uregulowania zawarte w rozporządzeniu ministra infrastruktury i budownictwa z 4 marca 2016 roku w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojaz-

dami, instruktorów i wykładowców – oznajmia Piotr Pielešek z biura prasowego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie.

Również w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim egzaminy odbywają się bez przeszkód. Pierwszy w tym roku odbył się w maju. Dlaczego tak późno? Bo do tego momentu trwały prace związane z organizacją egzaminów, powołaniem komisji egzaminacyjnej oraz zatwierdzeniem regulaminu wewnętrznego, dotyczącego jej prac.

„Następne egzaminy odbywały się i są organizowane sukcesywnie raz w miesiącu” – informuje zespół prasowy wojewody mazowieckiego.

■ „Działamy w oparciu o obowiązujące rozporządzenie”

O zdecydowanie bardziej rozbudowaną odpowiedź na nasze pytanie pokusił się Dolnośląski Urząd Wojewódzki.

– Wojewoda dolnośląski, realizując uprawnienia wynikające z art. 39 ust. 1 ustawy z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami, powołuje komisję przeprowadzającą egzaminy dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy – tłumaczy Patrycja Spychalska z biura prasowego. – Działa ona m.in. w oparciu o przepisy rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z 13 listopada 2015 roku w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji. Powołane rozporządzenie, w kilku przypadkach (np. § 14 ust. 1, ust. 3 i ust. 4, § 15) odwołuje się do już nieobowiązującego rozporządzenia z 13 lipca 2012 roku. – Z uwagi na powyższe, tutejszy organ przyjął, iż skoro aktualnie aktem prawnym obowiązującym w przedmiotowym zakresie jest rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z 13 listopada 2015 roku, to ono jest bezwzględnie wiążące.

Spychalska tłumaczy, że nawet jeśli rozporządzenie to zobowiązuje do stosowania nieaktualnych przepisów, to dopóki odpowiednie jego zapisy nie zostaną zmienione, dopóty należy je stosować.

– Brak jest tym samym podstaw do stosowania przepisów zmienionych (w tym rozporządzenia z 4 marca 2016 roku), skoro rozporządzenie z 13 listopada 2015 roku – regulujące sposób przeprowadzania egzaminu – tego nie wskazuje – ciągnie Spychalska. – Warto przy tym zaznaczyć, że zarówno rozporządzenie z 13 lipca 2012 roku, jak i z 4 marca 2016 roku nie dotyczy egzaminowania instruktorów nauki jazdy. Podstawowym aktem wykonawczym określającym sposób przeprowadzania egzaminów dla instruktorów nauki jazdy jest rozporządzenie z 13 listopada 2015 roku i to jego treść jest w tym zakresie decydująca.

Dlatego też Dolnośląski Urząd Wojewódzki organizuje egzaminy bez przeszkód.

■ Resort milczy

O to, w jaki sposób należy interpretować prawo (tak jak Urząd Wojewódzki w Gorzowie czy tak jak inni wojewodowie), zapytaliśmy także resort infrastruktury i budownictwa. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi. Do tego czasu w Dzienniku Ustaw nie ukazało się także rozporządzenie w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji. Wychodzi więc na to, że kandydaci na instruktorów z województwa lubuskiego muszą uzbroić się w cierpliwość...

Jakub Ziębka

Dla „Szkoły Jazdy”



Radosław Biernat,
specjalista ds.
prawnych
w firmie
e-kierowca

Problem z organizacją egzaminów instruktorskich jest taki, że zaniedbania władzy wykonawczej polegające na nieaktualizowaniu odesłań pomiędzy rozporządzeniami uniemożliwiają stosowanie tych aktów i stawiają organy administracji przed wyborem (bardziej lub mniej świadomym) pomiędzy naruszaniem prawa przez stosowanie uchylonych przepisów, do których odsyła obowiązujące rozporządzenie, a odmawianiem obywatelom dostępu do wybranego przez nich zawodu.

W wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach (I SA/Ke 255/07) trafnie wskazano, że stosowanie przepisów nieobowiązujących w dacie wydania decyzji jest możliwe, o ile przewidują taką możliwość przepisy przejściowe, a obowiązkiem organu, w przypadku, gdy stosuje przepis nieobowiązujący w dacie wydania rozstrzygnięcia, jest wskazanie podstawy prawnej zastosowania przepisu uchylonego oraz wyjaśnienie jego zastosowania w uzasadnieniu decyzji.

W kwestii egzaminów instruktorskich nie sposób jednak wskazać podstawy prawnej dla stosowania uchylonych już przepisów. Być może podobnych problemów dałoby się uniknąć przez stosowanie bardziej ogólnych dynamicznych odesłań, ale stałoby to w sprzeczności z obowiązującymi „Zasadami techniki prawodawczej”.

Prawo jazdy okiem zdającego

Bardzo trudny sprawdzian teoretyczny i praktyczny, który można zakończyć po popełnieniu najmniejszego błędu. Kto nie słyszał takich opinii o egzaminie na prawo jazdy? Oliwy do ognia dolewają media, prezentując raporty o niskiej zdawalności czy wywiady z kursantami wielokrotnie podchodzącymi do egzaminów. Sensacja jest w cenie i przekłada się na poczytność. Jak to wszystko ma się do rzeczywistości? Postanowiliśmy przekonać się na własnej skórze.



W materiale nie zamierzamy skupiać się na konkretnych szkołach jazdy czy WORD-ach. Ramy procesu nauczania czy egzaminowania zostały wyraźnie nakreślone, więc w każdym miejscu kraju kształcenie kierowców wygląda podobnie. Znaczący nie jest również rozstrzał cenowy między ofertami poszczególnych szkół – wynosi ok. 10 proc. W naszym przypadku wybór ośrodka nie był podyktowany ceną, internetowymi opiniami czy rankingami zdawalności. Zdaliśmy się na koleżeńską rekomendację.

■ Czas próby

Po otrzymaniu numeru PKK i uregulowaniu opłaty za kurs pozostało ustalić terminy zajęć teoretycznych. Poza wieczornymi godzinami w dniach roboczych dostępne były także lekcje w sobotę. To duże ułatwienie dla pracujących. Prowadzący wykłady starał się ubarwiać sztandarowe elementy kształcenia aspektami i anegdotami z życia wziętymi. Nawet w czasie przerw pozostawał do dyspozycji kursantów i omawiał pojawiające się wątpliwości, w razie potrzeby odwołując się do artykułów z kodeksu drogowego.

Po zdaniu wewnętrznego egzaminu teoretycznego szkoła potwierdziła swoją elastyczność. Umówienie się na jazdę w godzinach 18 – 22 nie było problemem. Instruktor zasygnalizował, że w razie potrzeby możliwe jest rozpoczęcie zajęć także przed godziną ósmą rano. Na przełomie stycznia i lutego okazało się to czasem niezłej próby. Szybko zapadający zmierzch, plucha i refleksy świetlne na nawierzchni znacznie



ograniczały widoczność. Pozostało pocieszać się, że później będzie już tylko łatwiej.

Zarówno w trakcie ćwiczeń na placu manewrowym, jak i nauki na mieście mogliśmy liczyć na natychmiastowe informacje zwrotne o popełnionych błędach i propozycje zmiany taktyki jazdy, które pozwolą na uniknięcie ich w przyszłości. Nie było przy tym mowy o złośliwych komentarzach – doniesienia o tego typu zachowaniach raz po raz pojawiają się w mediach. Pogodzenie nauki jazdy z pracą czy przerwami urlopowymi nie zawsze jest łatwe. W gronie znajomych nierzadko słyszeliśmy o przeciągających się kursach. Przekonaliśmy się, że czas bardzo szybko płynie – wystarczyło kilka wyjazdów, przełożonych na naszą prośbę zajęć i tygodni z brakiem wolnych terminów na jazdę w interesujących nas godzinach, by ze stycznia, w którym zaczynaliśmy szkolenie, zrobił się... maj. Nie pozostało nic innego, jak zacisnąć zęby, szybko uporać się z ostatnimi godzinami kursu i przystąpić do egzaminu teoretycznego.

■ Mniej opcji, większa motywacja

Pobierający opłaty i zapisujący na egzamin pracownicy WORD przejawiali oznaki znużenia monotonią pracy. Fakt, zrobili, co do nich należało, jednak brakowało entuzjazmu i uśmiechu, które są podstawą w pracy z klientem. Prawdziwie zim-

nym prysznem były zaproponowane godziny egzaminów interesującej nas kategorii – 9 lub 17. Alternatyw brak. Nie ma tego złego. Kiedy przystąpienie do egzaminu wiąże się z koniecznością wcześniejszego zwalniania się z pracy, rośnie motywacja do zaliczenia testu za pierwszym razem. Przeczytanie od deski do deski podręcznika oraz sumienne przerobienie testów pozwoliły na zdanie egzaminu z maksymalną liczbą punktów i opuszczenie sali przed czasem. Czy aktualnie obowiązujące testy są trudniejsze od wcześniej obowiązujących? Z perspektywy osoby dobrze do nich przygotowanej można pokusić się o stwierdzenie, że nie. Kto przyswoi wiedzę i nie podda się stresowi, nie powinien mieć problemów ze zdaniem.

Kilka tygodni później (jak ten czas płynie...) stawiliśmy się na egzaminie praktycznym. Egzaminator przyszedł na plac manewrowy, uśmiechnął się, przywitał, przedstawił i spytał o samopoczucie. To niby detale, jednak wystarczą do zbudowania pozytywnej atmosfery. Szybko omówił zasady, zasygnalizowaniem, że po placu manewrowym jeździmy z włączonymi światłami i zapiętymi pasami. Pytania? Brak. Mogliśmy zaczynać.

■ Nie jedź na pamięć!

Poza jednym, nieudanym i poprawionym za drugim razem manewrem obyło się bez

większych przygód. Aby sytuacja była całkowicie klarowna, egzaminator poprosił o opuszczenie pojazdu i wyjaśnił, w czym tkwił problem. W trakcie jazdy po mieście polecenia były wydawane z optymalnym wyprzedzeniem. Okazją do zapoznania się z obszarami egzaminowania były godziny wyjeżdżone podczas kursu. W ich trakcie wielu kursantów próbuje zautomatyzować swój sposób prowadzenia samochodu. Próby jazdy na pamięć są poważnym błędem. Sytuacja na drodze jest dynamiczna, a kierowca musi na bieżąco adaptować się do warunków. Chociażby dlatego, że siatka miejskich ulic ewoluuje, a droga, która podczas kursu była jednokierunkowa, może zamienić się w dwukierunkową. Znając topografię, jesteśmy w stanie przewidzieć, kiedy egzamin dobiega końca. Dotarciu do ostatniej prostej bez popełnienia błędów towarzyszy uczucie ulgi połączonej z rozluźnieniem całego ciała. Wolne od stresu podczas egzaminu nie są nawet osoby z kilkunastoletnim stażem za kierownicą. Zdenerwowanie może jednak mieć działanie mobilizujące – dzięki niemu jesteśmy w stanie skupić się na prowadzeniu auta, a nie setkach spraw pobocznych, chociażby zastanawianiem się nad zadaniami czekającymi nas następnego dnia. Pozostał wjazd na teren WORD-u i krótkie podsumowanie egzaminu. Wynik pozytywny.

■ Decydują detale

Czy egzamin jest trudny? Jeżeli kursant z rozmysłem wykonywał polecenia instruktora i analizował własne błędy, a na sprawdzian pojedzie z pozytywnym nastawieniem, ma większe szanse na odniesienie sukcesu. Podczas ostatnich godzin szkolenia warto zapytać instruktora, jak ocenia nasze przygotowanie do egzaminu. Wska-

zane jest też dokonanie samooceny. Jeżeli kilka razy z rzędu nie jesteśmy w stanie poprawnie wykonać zadań z placu manewrowego, istnieje spore prawdopodobieństwo, że nie uda się to również na egzaminie, gdzie dochodzi stres. Praktyka musi być poparta wiedzą o obowiązujących przepisach. Niezatrzymanie samochodu przed sygnalizatorem ze strzałką pozwalającą na skręt warunkowy, niezwracanie uwagi, czy nie zgasiła ona podczas rozpoczynania jazdy, wyjeżdżanie na skrzyżowanie bez upewnienia się o możliwości jego opuszczenia i wiele innych błędów, notorycznie popełnianych przez kierujących z uprawnieniami, może zaważyć na wyniku egzaminu.

Kursanci często nie chcą przyznać się nawet przed sobą, że obalili przez własne błędy. Najczęściej to wina „złośliwego egzaminatora”, który „czepiał się o wszystko”. Zdarza się, że kończący egzamin z wynikiem negatywnym nie do końca zdają sobie sprawę, co zaważyło na ocenie. Równolegle zdająca osoba powtarzała manewr i za drugim razem wykonała go poprawnie. Jak się później okazało, podczas kolejnego zadania dotknęła tyłki lusterkiem pojazdu. Jeszcze przed rozpoczęciem jazdy egzaminator zaznaczył, że będzie to skutkowało przerwaniem egzaminu. Z pewnością zostało to powtórzone w chwili przerywania egzaminu. Zdający był jednak przekonany, że ocena negatywna jest następstwem popełnienia drugiego błędu, podczas gdy dyskwalifikujące jest dwukrotne nieprawidłowe wykonanie tego samego zadania bądź spowodowanie potencjalnego zagrożenia dla ruchu, przez które rozumie się przejechanie kołem przez linie wyznaczające krawędzie stanowisk czy wspomniane potrącenie tyłki bądź pachotka.

Łukasz Szewczyk

Otwarto kolejny ODTJ

Na początku października odbyło się oficjalne otwarcie Toru Łódź, czyli kolejnego obiektu w Polsce, na którym mogłyby odbywać się obowiązkowe szkolenia dla młodych kierowców. Problem w tym, że trzeba będzie na nich poczekać. Jak długo? Tego nie wiadomo. Wciąż nie podano realnej daty wejścia w życie systemu CEPiK 2.0.

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

Na Torze Łódź będą mogli na razie poćwiczyć doświadczeni kierowcy samochodów osobowych, motocykli, gokartów. Obiekt zbudowany w gminie Stryków spełnia wszystkie wymagania, jakie stawia się ODTJ-otom. Powstał na działce o powierzchni 6 ha. Jest wyposażony w tor asfaltowy o długości 1,5 m i szerokości 8–12 m z siedemnastoma zakrętami. Nie zabrakło także dwóch płyt poślizgowych. – Całą nawierzchnię można zmoczyć za pomocą zraszaczy – mówi Kaszuba. – Ciekawą rzeczą, która wyróżnia nasz obiekt na tle innych, jest różnica poziomów. Między najwyższym a najniższym punktem toru jest ponad sześć metrów różnicy.

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

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





Bez gwiazdy nie ma jazdy...

Przenieśmy się do stolicy Podlasia i przyjrzyjmy bliżej mercedesowi vito W639, wykorzystywanemu do egzaminów na kategorię B+E przez białostocki WORD.

Auto jest II generacją modelu. Pierwsza była produkowana w latach 1996–2003 i nie zapisała się złotymi zgłoskami na kartach historii motoryzacji. Zwłaszcza problemy z korodującym nadwoziem można określić mianem legendarnych. Model W639, zaprezentowany w 2003 roku na targach w Hanowerze, miał zażyć złe wrażenie. Tym razem postanowiono wyraźnie odseparować wersję osobową – nazywając ją viano, od dostawczej, która pozostała przy nazwie vito.

■ Przychylni dziennikarze

Do podstawowych zmian względem poprzednika należał napęd na tylną oś, który zastąpił napęd przedni. Wpłynęło to bardzo korzystnie na zwrotność pojazdu. Producent wprowadził również do oferty możliwość wyboru różnych długości nadwozia i kilka wariantów jego zabudowy.

Klienci mogli wybierać pomiędzy wersją kombi, mieszczącą oprócz kierowcy jeszcze siedmiu pasażerów, typowym dostawczakiem w wariantach

ci furgon i odmianami pośrednimi – univan bądź mixt, oferującymi miejsce dla pięciu – sześciu osób i nadal olbrzymie możliwości załadunkowe. W 2010 roku auto zostało poddane liftingowi, obejmującemu modernizację reflektorów i tylnych lamp, przestylizowanie zderzaków i bardzo dyskretne zmiany we wnętrzu. Oprócz tego wyeliminowano dotychczasowe niedociągnięcia, dzięki czemu auta po liftingu sprawiają znacznie mniej problemów w codziennej eksploatacji. Mercedes zdobył również przychylność dziennikarzy, którzy w 2005 roku uhonorowali go tytułem Van of the Year.

■ Surowe, lecz funkcjonalne wnętrze

Stylistyka mercedesa vito jest typowa dla tego typu pojazdów. Wersję univan można rozpoznać po dwóch bocznych szybach, w przypadku furgonu przeszklona jest tylko przednia część nadwozia, natomiast kombi oferuje kierowcy i pasażerom pełną widoczność. Wnętrze wykończone jest prosto, wręcz surowo. Nie można mu jednak odmówić funkcjonalności i ergonomii.

W kabinie przeważa twardy plastik nie najwyższej jakości. Dobre wrażenie robią szerokie fotele z odpowiednio długim siedziskiem. Zapewniają całkiem komfortową podróż nawet na długich odcinkach. Duży zakres regulacji fotela kierowcy i kolumny kierownicy w dwóch płaszczyznach pozwala bez większych problemów znaleźć optymalną pozycję za kierownicą. Zestaw wskaźników jest prosty, ale czytelny. Wszystkie pokrętła i przyciski na konsoli centralnej są łatwo dostępne i intuicyjnie rozmieszczone. Wygodnym rozwiązaniem jest wysoko umieszczona dźwignia zmiany biegów. Nie zabrakło również typowego w mercedesach rozwiązania hamulca postojowego. Jego zaciągnięcie odbywa się za pomocą dodatkowego pedału, zaś zwolnienie już ręcznie za pomocą dźwignienki, umieszczonej po lewej stronie kolumny kierownicy.

■ Benzyna czy diesel?

Vito nie ma zbyt wiele schowków w kabinie. Umieszczony przed pasażerem jest niewielkich rozmiarów. Schowki w drzwiach oraz do-

datkowy na samym szczycie centralnej konsoli to trochę za mało. Brakuje miejsca na drobne przedmioty, które podczas podróży warto mieć pod ręką. Paleta silników oferowanych przez Mercedesa obejmowała jednostki benzynowe – V6 3,2 l (190–218 KM), V6 3,5 l (258 KM), V6 3,7 l (231 KM) oraz wysokoprężne – R4 2,1 l (109, 116, 136, 150–163 KM), V6 3,0 l (204–224 KM). Silniki zasilane benzyną cechowały się większą trwałością i mniejszą awaryjnością niż diesle, ale ich dostępność na rynku wtórnym jest zdecydowanie niższa. W rolniakach szwankowały elektronika sterująca i układ wtryskowy. W skrajnych przypadkach dochodziło nawet do wypalenia dziury w tłokach.

■ Bujanie na zakrętach

Vito II generacji oferowano w wersjach z napędem na tylną oś lub z układem 4x4 4MATIC. Napęd na cztery koła występował tylko w wybranych wersjach wysokoprężnych i nie dało się go połączyć z żadnym benzyniakiem. Do wyboru były 5-biegowe automatyczne skrzynie biegów i zasługujące na pochwałę 6-stopniowe manualne – przełożenia dobrane są precyzyjnie, poszczególne biegi wchodziły bez większych oporów. Zawieszenie, zarówno z przodu, jak i z tyłu, to układ niezależny. Zostało zestrojone w taki sposób, że komfortowo tłumi wszelkie nierówności, jednak stosunkowo głośno pracuje. Na szybciej pokonywanych zakrętach auto wykazuje nieznaczne tendencje do bujania. Bez obciążenia mercedes reaguje podskakiwaniem na wszelkiego rodzaju poprzecznych nierównościach. Do największych mankamentów mercedesa vito II należy zaliczyć nie najwyższej klasy zabezpieczenie przed



korozją. Rdza pojawia się na tylnej klapie, progach i tylnych błotnikach.

■ Daleki od ideału, ale z zaletami

W przypadku podzespołów mechanicznych występowały sporadyczne przypadki trwałego uszkodzenia skrzyni biegów. Zdarzały się problemy z oprogramowaniem automatycznej przekładni, objawiające się niepokojącymi dźwiękami i wibracjami w czasie zmiany biegów. Użytkownicy skarżyli się również na kłopoty ze stacją, zacinający się centralny zamek, odmawiające posłuszeństwa elektryczne szyby, niską trwałość przedniego zawieszenia oraz elementów zawieszenia pneumatycznego w bogatszych wersjach. Warto zwrócić uwagę na łożyska podpo-

ry wału napędowego. W przypadku awarii wyświetlacza komputera pokładowego lepiej rozważyć jego regenerację zamiast kosztownej wymiany w ASO. Używany mercedes vito II generacji – poprzez problemy z korozją czy irytującą awarię osprzętu – nie cieszy się zbyt pochlebną opinią, ale nie da się nie zauważyć kilku jego oczywistych zalet. Należą do nich: szeroka oferta wersji nadwoziowych i silnikowych, dostępność bogato wyposażonych egzemplarzy z klimatyzacją, napędem 4x4 czy automatyczną skrzynią biegów. Warto poszukać zadbanego egzemplarza z ostatnich lat produkcji. Starsze wersje mogą mieć już znaczne przebiegi, co zapowiada spore wydatki na niezbyt tanie części i serwis.

Dariusz Piorunkiewicz



Innowacja dla Partnerów firmy E-kierowca

Szkolenia na kategorii C i D mają swoją specyfikę. Są pierwszym krokiem do osiągnięcia celu – pracy w zawodzie kierowcy. Tutaj szczególnie liczą się wiedza ekspercka i doświadczenie instruktora. Nowy Podręcznik kursanta SPS na kategorii C i D to owoc pracy zarówno ekspertów e-kierowca, jak i Partnerów firmy.

Oprócz oczywistych zmian zapewniających pełną zgodność z wymaganiami rozporządzenia i uzupełnienia treści merytorycznych przy tworzeniu nowego podręcznika uwzględniliśmy szereg uwag napływających od naszych Partnerów – głównie instruktorów i wykładowców nauki jazdy – mówi Dariusz Piorunkiewicz, koordynator prac nad nowym Podręcznikiem kursanta SPS kat. C i D. – Stąd szeroko zakrojone zmiany w stosunku do poprzedniej wersji. Obejmują one zarówno formę przekazywania wiedzy, jak i poszerzone treści oraz nowy ich układ. Oto najważniejsze z nich!

Czas pracy kierowcy – sprawa kluczowa

Istotnym elementem szkolenia kierowcy zawodowego jest wiedza na temat czasu pracy kierowcy. To podstawy, bez których nie można z powodzeniem wykonywać tego zawodu. Mandaty za nieprzestrzeganie norm płaci zarówno kierowca, jak i przewoźnik. W nowym Podręczniku kursanta SPS na kat. C i D temat ten został potraktowany ze szczególną uwagą. Opracowany przez eksperta w tej dziedzinie, szczegółowo przedstawia normy czasu pracy kierowcy. Ważna jest też forma: plastyczna oraz zrozumiała dla każdego kursanta, który już w tej fazie szkolenia musi uświadomić sobie wagę zagadnienia i jego wpływ podczas wykonywania przyszłych obowiązków zawodowych.

Sprzęganie i rozprzęganie przyczepy – nie tylko teoretyczny opis

Nowe ujęcie tematu dotyczącego sprzęgania i rozprzęgania przyczepy zostało opracowane według życzeń i sugestii Partnerów firmy e-kierowca. Zwrócili oni uwagę na fakt, że zachowanie prawidłowego wykonywania kolejności poszczególnych czynności jest kluczowe podczas egzaminu. Oprócz teoretycznego opisu do podręcznika zostały więc dodane filmy obrazujące te czynności (multimedialne możliwości nowego podręcznika wykorzystujące technologię TAP2C są opisane poniżej).



Czynności kontrolno-obługowe najpopularniejszego pojazdu szkoleniowego

– Najczęściej wykorzystywanym samochodem ciężarowym, zarówno podczas szkoleń, jak i egzaminów w WORD-ach, jest MAN TGL. W nowym Podręczniku kursanta SPS na kategorii C i D dodano plansze CKO tego modelu. Na tym jednak nie koniec. W planach (kolejne wydania) jest rozszerzenie CKO o inne modele, które również, choć rzadziej, występują w procesie szkoleniowo-egzaminacyjnym – mówi Piorunkiewicz.

Co jeszcze kierowca zawodowy powinien wiedzieć?

Nowy Podręcznik kursanta SPS na kategorii C i D został również poszerzony o materiały dodatkowe z wiedzą ważną i pożyteczną dla kursanta, który chce zdobyć zawód kierowcy. Opisane zostały procedury, etapy szkolenia oraz egzaminy konieczne do zdobycia poszczególnych uprawnień.

Jasno, zrozumiale, przystępnie

O prawo jazdy na kategorii C i D ubiegają się codziennie kursanci, którzy nie zawsze są w stanie zrozumieć i zapamiętać przepisy, procedury i czynności. Dlatego jednym z podstawowych kryteriów tworzenia nowego Podręcznika kursanta SPS na kategorii C i D była dbałość o zrozumiałość i przystępną formę przekazu.

Materiał został uproszczony i ujednolicony pod względem stosowanego języka, uwzględniając przy tym współczesny standard nauki, na którym wychowali się dzisiejsi kursanci, oparty na obrazkach, grafikach i ikonach. Dzięki temu kandydat na kierowcę ma możliwość nie tylko wykuć na pamięć wyrwane z kontekstu przepisy, ale przede wszystkim zrozumieć regułę ich działania. To pozwala na bezproblemowe rozwiązywanie testów, a później – na prawidłowe działania podczas praktyki.

Na skuteczną naukę i efektywne przyswajanie wiedzy duży wpływ ma również odpowiednie uporządkowanie materiału. W podręczniku wprowadzono całkowicie nowy układ zagadnień, który ułatwia zarówno kursantowi, jak i prowadzącemu zajęcia stopniowe i płynne poznawanie materiału. Graficzne rozwiązania, jakie zostały zastosowane w nowym Podręczniku kursanta SPS na kat. C i D, pozwalają na swobodne poruszanie się po materiale i bezproblemowe odnajdywanie konkretnych tematów. Konsekwentne wprowadzenie posumowań po każdym temacie i pytań kontrolnych po każdej lekcji pozwala na bieżące porządkowanie i sprawdzanie nabytej wiedzy.

TAP2C – innowacja w podręcznikowej prezentacji wiedzy

Rozwój nowoczesnych technologii sprawia, że współczesny kursant coraz częściej szuka metod nauki opartych na multimedialnych i interaktywnych formach. Rzeczywiście, internet, a za nim urządzenia mobilne, sprawiły, że tradycyjne formy druku na papierze musiały w niektórych obszarach ustąpić miejsca nowym technologiom. Wbrew pozorom jednak druk ma się całkiem dobrze i niekoniecznie musi przy tym toczyć nierówną walkę z elektroniczną formą przekazu. Nowy Podręcznik kursanta SPS na kat. C i D został opracowany specjalnie z myślą o upodobaniach i preferencjach dzisiejszych kursantów. Dzięki zastosowaniu innowacyjnej technologii będą teraz mogli połączyć tradycyjną naukę z podręcznikiem z nowoczesnymi formami multimedialnymi, do których są przyzwyczajeni.

W nowym Podręczniku kursanta SPS wystarczy smartfon lub tablet oraz dostęp do internetu, aby w jednej chwili przejść od lektury podręcznika do pytań egzaminacyjnych, animacji i filmów wideo prezentujących opisywane w podręczniku sytuacje drogowe. Przykładem działania i wykorzystania technologii TAP2C jest załączony w niniejszym artykule materiał z podręcznika, dotyczący sprzęgania przyczepy.

SPRAWDŹ, JAK DZIAŁA NOWY PODRĘCZNIK MULTIMEDIALNY – ZOBACZ MATERIAŁ Z NOWEGO PODRĘCZNIKA KURSANTA SPS, PREZENTUJĄCY SPRZĘGANIE PRZYCZEPY:

Jak to działa?

1. Pobierz i uruchom darmową aplikację TAP2C, dostępną na Google Play i AppStore
2. Uruchom na swoim urządzeniu aplikację TAP2C i zeskanuj zdjęcie obok
3. Uruchom film prezentujący sprzęganie naczepy



Prawo nie nadąża za nowościami

Nie od dziś wiadomo, że ustawodawstwo nie nadąża za rozwojem techniki. Niegdyś przed samochodem musiał iść piechur z czerwoną flagą, teraz zastanawiamy się, czy pozwolić autom na w pełni autonomiczną jazdę. Są też inne – prozaiczne, a zarazem bardzo istotne, kwestie. Na przykład dotyczące rolkarzy, wrotkarzy.

Od lat do resortu odpowiadającego za transport wpływają interpelacje w sprawie zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, dotyczących osób poruszających się na wrotkach i rolkach. Jedną z nich, o numerze 1629, wniósł w 2012 roku poseł Maciej Orzechowski (wraz z grupą innych członków parlamentu). Sięgnęliśmy do „archiwalnej” interpelacji nieprzypadkowo. Dowodzi, że mimo starań nie udało się uporządkować kwestii, z którymi stykamy się na co dzień.

■ Wrotkarze na chodnikach

W świetle prawa osoba, która jeździ na rolkach bądź wrotkach, jest pieszym, co nakłada na nią obowiązek poruszania się po chodnikach bądź miejscach przeznaczonych do ruchu pieszych. Jazda po ścieżce rowerowej stanowiłaby naruszenie prawa, mimo że w rzeczywistości byłaby bezpieczniejsza. Rolkarze poruszają się szybciej od pieszych, a ścieżki rowerowe zwykle są w lepszym stanie od chodników i nie występują na nich poprzeczne krawężniki, obecne na przejściach dla pieszych.

„W myśl przepisów wrotki, rolki, tyżworolki nie są pojazdem, o którym mówi art. 2 pkt 31 ustawy (środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane). Nie można ich zakwalifikować również jako roweru, ponieważ, chociaż poruszane są siłą mięśni ludzkich, nie mają np. światła z przodu i z tyłu, hamulca itd.” – czytamy w interpelacji nr 1629.

■ Jak zmienić prawo? Propozycji jest wiele

Punktem odniesienia mogłoby być belgijskie prawo, które uzależnia status osoby poruszającej się na wrotkach czy rolkach od drogi, z której ona korzysta. Wrotkarz na chodniku podlega regulacjom dotyczącym pieszego, a na drodze zasadom obowiązującym rowerzystów. Przepisy wprowadzają również obowiązek oświetlenia, które powinno być przytwierdzone lub noszone przez użytkownika pojazdu. Rodzimi miłośnicy wrotek i rolek wielokrotnie apelowali o unormowanie ich statusu. Wśród propozycji było rozszerzenie dostępności dróg rowerowych na inne pojazdy niesilnikowe. Sugerowano też wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym rozszerzonej definicji roweru



jako pojazdu jednośladowego lub wielośladowego poruszanego siłą mięśni jadącej nim osoby (obejmowałoby to też hulajnogi i wrotki). Alternatywą mogłoby być zdefiniowanie nowej grupy pojazdów/pieszych („pojazdy mięśniowe”, „pieszy o podwyższonej mobilności”, „szybki pieszy”), obejmującej nietypowe urządzenia transportu osobistego, łączące cechy roweru i pieszego.

A skoro o środkach transportu osobistego mowa, warto dodać, że do tej kategorii może być zaliczony segway, jak również podobne mu konstrukcje – z jednokołowymi włącznie. W ocenie departamentu dróg i transportu drogowego resortu transportu, ze względów bezpieczeństwa w ruchu drogowym poruszanie się tego typu pojazdami po jezdni i poboczu jest zabronione. Legalnie nie można korzystać też ze ścieżek rowerowych. W części krajów Europy kwestię wymykającego się sztywnym ramom segwaya rozwiązano, dopuszczając go do jazdy po chodnikach (z limitem 6 km/h) i ścieżkach rowerowych (do 20 km/h).

■ Rower czy motorower?

Im szybciej kwestie prawne uda się uregulować, tym lepiej. W sprzedaży są już dostępne monocykle, hulajnogi, deskorolki i inne środki transportu z napędem elektrycznym. Całkowi-

cie jasny status mają jedynie rowery z pomocniczym silnikiem elektrycznym, który może być zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu 25 km/h.

Sprawy komplikują się, gdy miejsce silnika elektrycznego zajmuje spalinowy. Czy takie zewnętrzne źródło napędu zamienia rower w motorower? Zdania są podzielone. W 2007 roku Sąd Najwyższy wydał wyrok w tej sprawie. Stwierdzono w nim, że Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 roku, nr 58, poz. 515) nie definiuje określenia „pojazd mechaniczny”, ale jednoznacznie odróżnia pojęcie „pojazdu silnikowego” od „roweru”, stanowiąc, iż tym pierwszym jest „pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motoroweru i pojazdu szynowego”, zaś tym drugim „pojazd jednośladowy lub wielośladowy poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem”. Za pojazdy mechaniczne należy uznać pojazdy zaopatrzone w poruszający je silnik (pojazdy samochodowe, maszyny rolnicze, motocykle, lokomotywy kolejowe, samoloty, helikoptery, statki wodne i inne), jak również pojazdy szynowe zasilane z traktacji elektrycznej (tramwaje, trolejbusy). Jeżeli chodzi o inne – niemechaniczne – pojazdy, to będą nimi w szczególności zaprzęgi konne, rowery, a także statki żaglowe, szybowce. Ponadto nie są pojazdami mechanicznymi rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³, które zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację.

Przepisy nie określają jednak czy w jaki sposób może być eksploatowany rower z zewnętrznym silnikiem spalinowym. Przy odrobinie dobrej woli kwestia byłaby do rozwiązania. Chociażby na wzór holenderski, gdzie prawo rozróżnia motorowery na ciężkie i lekkie. Oba typy muszą być zarejestrowane i ubezpieczone. Właściciele lekkich motorowerów są jednak zwolnieni z obowiązku używania kasków i korzystają z przywileju jazdy po ścieżkach rowerowych. Coś za coś. Tego typu pojazd może rozpędzać się najwyżej do 25 km/h, a policjanci wyposażeni w mobilne stacje kontroli sprawdzają, czy ogranicznik prędkości nie został usunięty.

Łukasz Szewczyk



Firma e-kierowca po raz kolejny ugościła swoich partnerów

Ponad 100 partnerów biznesowych firmy e-kierowca z całej Polski brało udział w konferencji, która po raz drugi z rzędu była organizowana w Wielkopolskim Centrum Konferencyjnym w Licheniu Starym.

Spotkanie, które odbyło się 15 października, zostało podzielone na cztery bloki tematyczne. Pierwszy prelegent, Dariusz Piorunkiewicz, specjalista ds. szkoleń firmy e-kierowca, mówił o stale ulepszanych produktach spółki, skierowanych do ośrodków szkolenia kierowców. Miał tu na myśli choćby innowacyjne podręczniki dla kursantów chcących zdobyć uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii A, B, C i D. Prezentowane były także zalety aplikacji TAP2C, dzięki której kandydat na kierowcę może otwierać na swoim urządzeniu mobilnym wybrane animacje, filmy i inne treści multimedialne wspierające jego naukę.

Kolejny ekspert firmy e-kierowca, który wystąpił podczas konferencji w Licheniu, to Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych, autor stałej rubryki „Przegląd legislacyjny” w „Szkole Jazdy”. Głównym tematem jego prelekcji były dwa znowelizowane ostatnio rozporządzenia: w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach i w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców.

Dowodem na to, że tematyka konferencji była bardzo różnorodna, jest wystąpienie Beaty Ja-

kubowskiej, założycielki pierwszej w Polsce kobiecej szkoły offroadowej Off-Fear. Prelegentka zdecydowała się poruszyć kwestie związane z właściwym podejściem instruktora do kursanta i zarządzaniem jego stresem.

Uczestnicy konferencji mogli także skorzystać z rad udzielanych przez Krzysztofa Adamskiego, który w bardzo obrazowo omówił efektywne modele prezentacji oferty i sprzedaży usług.

W przerwach między prelekcjami uczestnicy konferencji tradycyjnie dzielili się doświadczeniami w prowadzeniu biznesu. Na zakończenie konferencji odbyła się uroczysta kolacja.

red



Instruktora szukam

Właściciele szkół jazdy alarmują, że na rynku jest coraz mniej wykwalifikowanych instruktorów jazdy. Z czego to wynika?



po użyciu alkoholu lub innego podobnie działającego środka, przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu lub przeciwko wolności seksualnej i obyczajności.

Aby zdobyć uprawnienia, trzeba ukończyć kurs zawodowy, który obejmuje 130 godzin teorii i 85 godzin praktyki. Kursy prowadzą ośrodki kształcenia kierowców z odpowiednimi uprawnieniami, a od niedawna ponownie również WORD-y.

– Organizujemy taki kurs po raz trzeci i obserwujemy niewielki wzrost zainteresowania – mówi Jerzy Marks, kierownik działu szkoleń WORD Katowice. – W pierwszych dwóch edycjach było to po kilkanaście osób, teraz mamy ponad dwudziestą chętnych. Nie ma tu reguły co do wieku czy doświadczenia zawodowego – jest pełen przekrój i duża różnorodność.

Po zakończonym kursie przyszły instruktor musi jeszcze tylko zdać egzamin przed specjalną komisją powoływaną przez wojewodę.

■ Dlaczego odchodzą? Odpowiedź jest bardzo prosta

Co prawda w mediach często pojawiają się skargi na trudność egzaminów, brak jasnych wytycznych czy stronniczość komisji, ale zdaniem Krzysztofa Bandosa nie to jest największą bolączką instruktorów – zarówno początkujących, jak i doświadczonych.

– Instruktorów ubywa z powodu niskich zarobków – wyjaśnia. – Niestety, słyszałem o płacach, które przy tej skali odpowiedzialności i wysiłku zakrawają na ponury żart, nawet na poziomie 7–8 zł na godzinę. Średnia krajowa to kilkanaście złotych, natomiast według mnie każda propozycja opiewająca na mniej niż 20 zł jest poniżej godności i prowadzi prostą drogą do sytuacji, z którą mamy do czynienia obecnie.

Podobnie widzi to Henryk Cichacki, właściciel Szkoły Jazdy „Arka” z Bydgoszczy.

– To fakt, że nie ma wielu dobrych instruktorów, mniej też kończy kursy, a ci, którzy przychodzą, może chcieliby pracować, ale często się nie nadają... Słyszałem więc o problemach z kadrą w innych szkołach. Mnie na szczęście to nie dotyczy, ponieważ widząc, co się dzieje, po prostu podniosłem wynagrodzenia swoim ludziom. To jedyny sposób, żeby zachować dobrego pracownika – szanować go i odpowiednio wynagradzać – mówi.

Anna Łukaszuk

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 – mówi Mirosław Lenkiewicz, właściciel Szkoły Kierowców „Auto-Car” w Gdańsku. – Ja mam to szczęście, że zatrudniam dwóch sprawdzonych instruktorów, którzy jeżdżą, ale trudno mi sobie wyobrazić zwiększanie kadry w tych warunkach. Każdemu zależy, żeby mieć najlepszych ludzi, bo instruktor to nasza wizytówka, a sytuacja jest trudna.

– Teraz każdy dobry instruktor jest pożądanym i na wagę złota – potwierdza Mariusz Sekulski, właściciel szkoły „Nauka Jazdy Prymus” ze Szczecina, który zatrudnia aż dziesięciu instruktorów. – Sam chciałbym zwiększyć kadrę, ale na pewno nie zatrudnię pierwszej lepszej osoby. Musi to być ktoś sprawdzony.

■ Na kursy chętnych jak na lekarstwo

Problem znany jest też prezesowi Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– Tendencja do odchodzenia z zawodu dobrych i najbardziej wykwalifikowanych specjalistów trwa już od jakiegoś czasu, choć ostatnio znacznie się nasiliła – potwierdza Krzysztof Bandos. – Są takie regiony, gdzie brakuje już bardzo dużo. Dostałem ostatnio sygnały na ten temat m.in. ze Szczecina i Białegostoku.

Krzysztof Bandos zwraca uwagę, że z rynku znikają przede wszystkim fachowcy, a zostają osoby z uprawnieniami, ale bez doświadczenia lub bez właściwego podejścia. Ich zatrudnienie to dla właścicieli szkół zbyt duże ryzyko. Jak wynika z obserwacji prezesa PFSSK, jest mała szansa, że ta luka zostanie wypełniona przez młodych instruktorów, którzy dopiero wchodzi na rynek. I nie chodzi już nawet o to, że nie mają oni tak wysokich kwalifikacji jak ich starsi koleśdzy, tylko dlatego, że ich nie ma.

– Próbowaliśmy zebrać chętnych na kurs instruktora w moim regionie, na terenie dawnego województwa skierniewickiego, ale przez rok zgłosiło się pięć osób... – dodaje Bandos. – Niestety, nie ma dużego zainteresowania tym zawodem.

■ Jak zostać instruktorem?

Zawód instruktora nauki jazdy został trzy lata temu objęty tzw. deregulacją, czyli zmniejszeniem wymagań wobec kandydatów, które miało zwiększyć dostępność do tego fachu. Obecnie kandydat na instruktora jazdy kat. B musi sam posiadać prawo jazdy co najmniej od dwóch lat, przedstawić orzeczenie psychologiczne i lekarskie. Nie może też być skazany za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej, przeciwko wiarygodności dokumentów, za prowadzenie pojazdu w stanie

Kolejne ośrodki wypadają z rynku

Z roku na rok w Polsce działa coraz mniej ośrodków szkolenia kierowców. Pod koniec 2015 roku było ich już zaledwie 6 tys. A jeszcze kilka lat temu prawie 4 tys. więcej...

Najnowsze dane dotyczące liczby ośrodków szkolenia kierowców wpisanych do rejestru przedsiębiorców można wyluskać z odpowiedzi na zapytanie grupy posłów ugrupowania Kukiz '15, którą udzielił wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmít.

■ Zostało mniej niż 6 tys. szkół

Wynika z niej, że 31 grudnia 2015 roku (najnowsze dane) w Polsce działało 5997 szkół jazdy. Najwięcej w województwie wielkopolskim (806 ośrodków), mazowieckim (738), śląskim (624), dolnośląskim (492) i małopolskim (480). Z kolei najmniej przedsiębiorców zajmujących się szkoleniem kierowców było w województwach opolskim (140), podlaskim (147), świętokrzyskim (181), lubuskim (220), warmińsko-mazurskim (241) i lubelskim (270).

Porównując te dane do tych, które jeszcze niedawno, bo dwa lata temu, zbierał Instytut Transportu Samochodowego, widać wyraźnie, że liczba ośrodków szkolenia kierowców dramatycznie się zmniejszyła. Bo jeszcze w lipcu 2014 roku liczba aktywnych ośrodków szkolenia kierowców wyniosła 8941. Mało tego, było ich aż o 754 mniej niż na początku 2013 roku. Wtedy liczba ośrodków wynosiła 9695. Taką tendencję można było zaobserwować w każdym województwie. Największy procentowy spadek liczby OSK zanotowano w tamtym okresie (styczeń 2013 – lipiec 2014) w województwach: podlaskim – 14,2 proc. (zamkniętych zostało 35 ośrodków), opolskim – 10,7 proc. (23), śląskim i zachodniopomorskim – 10,5 proc. (zamknięto odpowiednio 114 i 52 szkoły) oraz małopolskim – 10,4 proc. (79). Z kolei najmniejszy – w mazowieckim – 2,2 proc. (zamknęły się 24 szkoły), łódzkim – 2,3 proc. (14), świętokrzyskim – 3,9 proc. (11) i lubelskim – 4 proc. (19).

■ Dramatyczny spadek

Wynika z tego, że od stycznia 2013 roku do grudnia 2015 roku ubyło w Polsce aż 3698 ośrodków szkolenia kierowców. A z kolei od lip-



ca 2014 roku do grudnia 2015 roku – 2944 szkoły jazdy!

A jak wygląda spadek liczby OSK, jeśli spojrzemy na poszczególne województwa? Też spektakularnie. W przeciągu niecałego półtora roku (od lipca 2015 do grudnia 2015 roku) w województwie wielkopolskim zakończyło działalność 465 szkół jazdy, mazowieckim – 347, śląskim – 345, dolnośląskim – 222, a małopolskim – 204.

Najmniejsze różnice w liczbowym, a nie procentowym spadku widać z kolei w województwie opolskim (52 szkoły mniej), podlaskim (64), lubuskim (70) i świętokrzyskim (91).

■ Instruktorzy w odwrocie

Zmniejszająca się liczba działających ośrodków szkolenia kierowców nie pozostaje bez wpływu na czynnych zawodowo instruktorów. Nic zatem dziwnego, że tutaj także obserwujemy tendencję spadkową. Z odpowiedzi na zapytanie poselskie możemy się także dowiedzieć, że 31 grudnia 2015 roku do ewidencji instruktorów w Polsce było wpisanych ok. 25.800 osób wykonują-

cych ten zawód. Z kolei według danych Instytutu Transportu Samochodowego, 31 grudnia 2010 roku zarejestrowanych było 45.261 instruktorów nauki jazdy, 31 grudnia 2011 roku – 46.385, 31 grudnia 2012 roku – 47.812, 19 stycznia 2013 roku (dzień wejścia w życie nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami) – 47.980, 12 grudnia 2013 roku – 46.482, 1 lipca 2014 roku – 42.755.

Wynika z tego, że od lipca 2014 roku do grudnia 2015 roku liczba zarejestrowanych instruktorów spadła o 17 tys.!

■ Wzrasta liczba PKK

Tylko jedno zestawienie ujęte w odpowiedzi, której posłom ugrupowania Kukiz '15 udzielił Jerzy Szmít, może napawać optymizmem. Dotyczy ono liczby profili kandydatów na kierowców (PKK) wydanych w latach 2013 – 2015. Trzy lata temu wygenerowano ich zaledwie 469.102, w 2014 roku – 693.790, w 2015 już 810.331. Znaczy to, że liczba osób, które wybierają się na kurs prawa jazdy, od jakiegoś czasu systematycznie rośnie.

Jakub Ziębka



Fabryczne modyfikacje

Przez długie lata modyfikacje samochodów były domeną firm niezależnych od koncernów motoryzacyjnych bądź najwyżej współpracujących z nimi na mniej lub bardziej sformalizowanych zasadach. Sytuacja uległa jednak zmianie.

W XXI wieku spojrzenie na samochód zaczęło ulegać zmianie. Dla rosnącego grona osób własne cztery kółka nie są nadrzędnym celem. Wystarczy, że będą niesprawnym problemem środkiem do przemieszczania się z punktu A do punktu B. Z przyczyn ekonomicznych w krajach Europy Zachodniej zaczyna przegrywać z autami z miejskich wypożyczalni czy dobrze zaprojektowanymi sieciami transportu publicznego. Nawet w państwach dokręcających podatkową śrubę sprzedaż samochodów nie uległa jednak zatrzymaniu, a koncerny nie mogą narzekać na topniejące przychody. Jednym z motorów napędowych zysków jest możliwość personalizacji pojazdów, czy jak kto woli – ich fabrycznego tuningu. Poczucie wyjątkowości czy możliwość stworzenia jednego w swoim rodzaju auta kuszą. A możliwości, przy odpowiednio dużym budżecie, są praktycznie nieograniczone.

Podkreśliśmy, że nie mówimy tutaj o dodatkach z podstawowych katalogów wyposażenia opcjonalnego, tylko odrębnych liniach wyszukanych i drogich akcesoriów, które dla podkreślenia ich wyjątkowości są zwykle sygnowane przez spółki-córki koncernów (np. Volkswagen R-GmbH). W grę wchodzi pakiet aerodynamiczny, nieszablony felgi, listwy wykończeniowe z drewna, skóry, metalu lub włókna węglowego, kierownice o bardziej wyrafinowanym kształcie, kolorowe pasy bezpieczeństwa, komponowane na zamówienie lakiery, grawerowane lub haftowane napisy i wiele innych dodatków. Rozmiar samochodu nie gra tu roli. Najważniejsza jest polityka marki. Doskonałym przykładem jest audi A1. Paleta wersji silnikowych i wyposażeniowych uzupełniona o ofertę Audi exclusive daje przeszło milion kombinacji!

Każda firma stara się dopasować spektrum oferowanych dodatków i usług do oczekiwań



swojej klienteli. Im bardziej ekskluzywna marka, tym klient ma szersze pole do popisu. Gdy oferowane akcesoria dzielą się na drogie i bardzo drogie, rozmieszczanie ich w różnych katalogach traci sens. Klientowi oddaje się jeden rozbudowany konfigurator. Pozwala na bardzo precyzyjne dopasowanie auta do preferencji klienta. Przykładem jest ferrari 488 GTB z 26 kolorami nadwozia, sześcioma typami felg, dziewięcioma propozycjami lakierowania zaciśków hamulcowych, pięcioma typami foteli czy piętnastoma rodzajami skórzanej tapicerki z przeszyciami w osiemnastu kolorach.

Japońskie marki stawiają przede wszystkim na tuning mechaniczny. Doskonałym przykładem jest oferta Mitsubishi Ralliart i Subaru Tecnica International. Katalogi obu firm pękają w szwach od dodatkowych wskaźników, spiekowych sprzęgieł, lekkich kół zamachowych, mechanizmów różnicowych z blokadami, sportowych sprężyn i amortyzatorów, twardszych tulei zawieszenia, rozpó-

rek karoserii czy układów dolotowych bądź wydechowych o wyższej przepustowości.

Zdarza się, że potrzeby różnych grup klientów wykluczają się – trudno połączyć sportowe gadżety ze wzrostem komfortu czy elegancji auta. W takim przypadku pozostaje dwutorowy rozwój usług dodatkowych. Na taki krok zdecydowało się BMW. Oferta BMW M Performance Parts jest kierowana do amatorów mocnych wrażeń, którzy docenią utwardzone zawieszenia, spojler, głośniejsze wydechy, ostrzejsze hamulce czy inspirowane wolantami Formuły 1 kierownice z diodami przypominającymi o konieczności zmiany biegu na wyższy. Na drugim biegunie leży świat BMW Individual z próbnikami pachnącej skóry, nietuzinkowymi lakierami nadwozia czy listwami dekoracyjnymi wnętrza z egzotycznych i drogich gatunków drewna.

Akcesoria mogą być zamawiane do fabrycznie nowych aut. W zależności od polityki i cyklu produkcyjnego trafią do auta na etapie produkcji lub

ich montażem zajmie się diler wydający auto klientowi. Oczywiście w obu przypadkach zarówno samochód, jak i wszystkie części pozostają objęte pełną gwarancją. Duży odsetek akcesoriów można zamontować do eksploatowanego już auta.

Zainteresowanie personalizacją pojazdów będzie stale rosło. Już na etapie konfigurowania samochodu klienci będą informowani o takiej możliwości – dilerzy są nagradzani za dobre wyniki sprzedaży usług dodatkowych.

Nie oznacza to, że z rynku zostaną wyparte niezależne manufaktury. Ich oferta jest kierowana do amatorów samochodów o najwyższym stopniu ekskluzywności. Świetnym przykładem jest niemiecka Alpina. Firma z przeszło 50-letnią tradycją specjalizuje się w bmw. Nie jest jednak jednym z wielu tunerów, oferujących elementy zawieszni, zmodyfikowany osprzęt silników czy pakiety aerodynamiczne. Alpina to niezależna marka, która ma prawo do znakowania zmodyfikowanych bmw własnym numerem VIN. Zakres przeprowadzanych prac jest bardzo rozległy. Specjaliści z Alpiny modyfikują silniki, skrzynie biegów, mechanizmy różnicowe, hamulce czy zawieszenia. Poprawki i udoskonalenia – czasami z użyciem elementów adaptowanych z innych modeli BMW – są wprowadzane wszędzie, gdzie jest to możliwe. Seryjne nie pozostają oczywiście wnętrza. Do ich wykończenia używa się materiałów z jeszcze wyższej półki. Nawet pozornie seryjne elementy okazują się lepsze niż w bmw. Przykładem jest plastikowy panel konsoli środkowej. W bmw trzeszczy pod naciskiem palca, w alpinach nie wydaje niepożądanych dźwięków.

W pionierskich latach motoryzacji samochody były tworzone na miarę. Jedne firmy dostarczały ramy z zespołami napędowymi i zawieszeniami, inne specjalizowały się w budowaniu karoserii. W 1908 roku ford T dokonał rewolucji. Seryjna produkcja znacząco obniżyła cenę aut, a także zwiększyła tempo ich wytwarzania. Masowa motoryzacja nie jest jednak w stanie spełnić oczekiwań najbardziej wymagających klientów. Nie powinno więc dziwić, że obserwujemy swoisty powrót do korzeni. Dzięki usługom dodatkowym zamawiający może wejść w posiadanie jedyne w swoim rodzaju auta, a przy okazji poczuć się jego konstruktorem i projektantem.

Lukasz Szewczyk



Szwedzki sposób na turbodziurę

Turbodoładowane silniki są bliskie perfekcji. Potrafią być oszczędne, rozwijają wysokie moce i oddają maksymalny moment obrotowy w szerokim zakresie obrotów, co ułatwia wykonywanie manewrów wyprzedzania, zmiany pasa czy włączania się do ruchu. Jedynym istotnym problemem jest turbodziura.

Opóźnienie w reakcji na gaz jest jednak nieuniknione. Wirnik turbosprężarki jest wprawiany w ruch przez spaliny. Ich ilość zwiększa się w momencie dodania gazu. Mija ułamek sekundy, w trakcie którego rośnie ciśnienie doładowania. Wyśrubowane normy emisji spalin sprawiają, że zarówno tempo otwierania przepustnicy, jak i zwiększanie dawki podawanego paliwa muszą być precyzyjnie kontrolowane, by nie doprowadzić do wzrostu toksyczności gazów wydechowych. Im niższe obroty, tym reakcja turbosprężarki jest bardziej opóźniona. A zespoły napędowe współczesnych samochodów są tworzone z myślą o jeździe na możliwie niskich obrotach – sprzyja to obniżeniu hałasu, zużycia paliwa i wynikającej z niej emisji dwutlenku węgla.

Czy można znaleźć wyjście z patowej sytuacji? Od kilku lat stosowane są dwukanałowe turbosprężarki, turbiny o zmiennej geometrii czy układy dwóch turbosprężarek o różnych rozmiarach, które biorą na siebie ciężar zbudowania ciśnienia doładowania przy różnych prędkościach obrotowych. Wszystko to zdaje egzamin, jednak próbując rozpędzać auto na wysokim biegu od 1500 obr./min nietrudno zauważyć, że eksplozja momentu obrotowego następuje po ok. 1 – 1,5 s od wciśnięcia gazu.

Volvo udowodniło, że wciąż istnieje przestrzeń na innowacje. Jest nią opatentowany przez szwedzką markę system Power Pulse. Trafia do najnowszych modeli S90, V90 oraz XC90 z podwójnie doładowanym dwulitrowym turbodieslem D5 (235 KM, 480 Nm). Na serce systemu składają się elektryczny kompresor i dwulitrowy zbiornik na powietrze sprężane do 12 barów. Po zdecydowanym naciśnięciu na pedał gazu jego część jest uwalniana do kolektora wydechowego i powoduje błyskawiczne rozpędzenie łopatek turbiny – przyspieszają z 20 do 150 tys. obr./min w 0,3 s. Z pomiarów Volvo wynika, że w pierwszej sekundzie od startu silnik z Power Pulse oddaje dwukrotnie więcej mocy od identycznej jednostki bez tego systemu. Kiedy wyraziliśmy wątpliwości, inżynierowie



Volvo zaproponowali wyłączenie układu w jednym S90 i wykonanie próby sprintu ze startu zatrzymanego. Za każdym razem auto z Power Pulse dystansowało konkurenta przynajmniej o pół długości. A więc działa.

Volvo znalazło efektywny i relatywnie prosty sposób na rozwiązanie kwestii niemocy silników na niskich obrotach. Konkurencja natomiast eksperymentuje z bardziej skomplikowanymi i potencjalnie bardziej awaryjnymi systemami – nowy diesel Audi wyposażono w kompresor zasilany prądem 48 V, natomiast BMW stawia na potrójne turbodoładowanie. Upływ czasu i kilometrów pokaże, które rozwiązanie jest najbliższe perfekcji.

Lukasz Szewczyk

Cztery pory roku: **jesień**

Polska bardzo niekorzystnie wypada w statystykach wypadkowych, zajmując w Europie piąte miejsce od końca. W przypadku bezpieczeństwa pieszych jest jeszcze gorzej, jesteśmy bowiem na ostatnim miejscu. Nic dziwnego, skoro piesi stanowią w naszym kraju aż 30 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych.



Marek Rupental

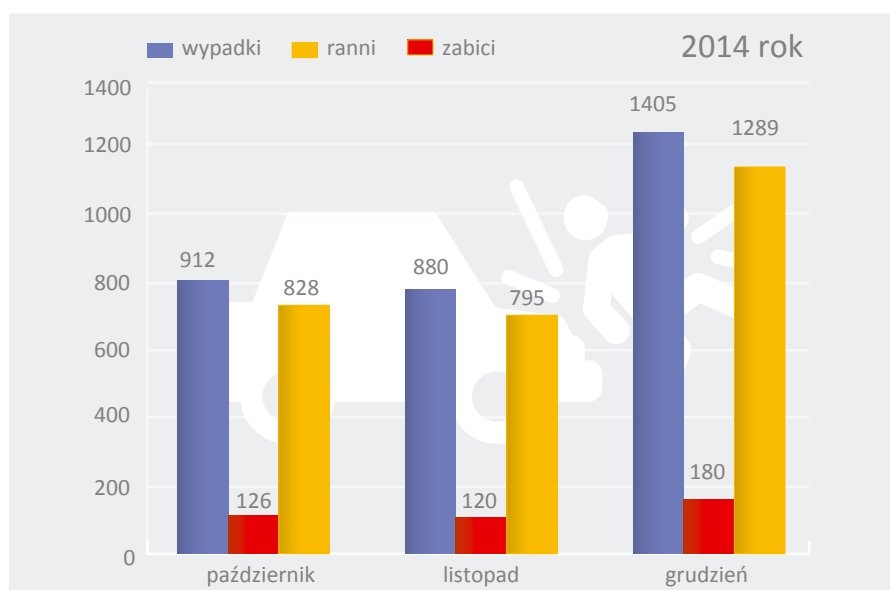
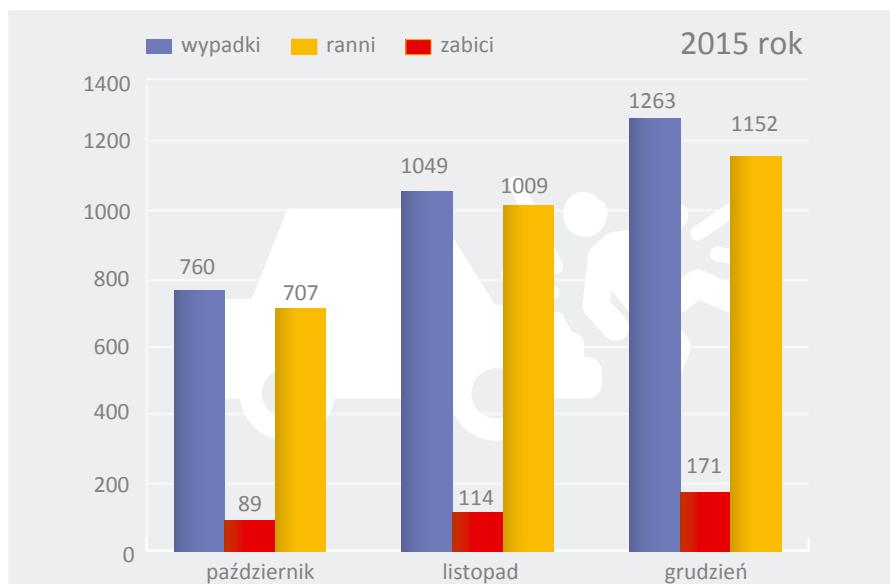
Każda pora roku ma swoje uroki i swoich zwolenników. Ciepłolubni czekają na lato, żeby radośnie spędzać czas w promieniach słońca. Inni uwielbiają patrzeć na przyrodę wiosną budzącą się do życia. Z kolei zwolennicy sportów zimowych każdego roku z niecierpliwością czekają na śnieg. Są i tacy, którzy zachwycają się złotą polską jesienią. Każda pora roku ma swoje uroki i nie ma sensu zastanawiać się, która jest piękniejsza. Jedno jest pewne. W każdej dochodzi też do zagrożenia na drodze, odmiennych w zależności od aury.

■ Niewidoczni piesi

Ponieważ mamy jesień, chciałbym napisać trochę o tej porze roku, szczególnie w kontekście pieszych uczestników ruchu drogowego. Statystyki mówią, że blisko 40 proc. ogólnej liczby wypadków to zdarzenia z udziałem niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym aż ok. 30 proc. z nich z udziałem pieszych. Najczęściej do takich wypadków dochodzi właśnie jesienią. Jest to m.in. spowodowane warunkami klimatycznymi, a zwłaszcza szybko zapadającym zmrokiem. To oczywiście wiąże się z pogorszeniem widoczności na drogach. Jesienią chętnie nosimy ciemne ubrania, dlatego jako piesi jesteśmy gorzej widoczni. Do tego dochodzi obniżenie temperatury powietrza, wilgoć, opady deszczu, co powoduje, że pieszy jak najszybciej chce dotrzeć do domu.

■ Pośpiech jest złym doradcą

Nie jesteśmy też wolni od codziennych obowiązków. Po pracy musimy odebrać dzieci ze żłobka, przedszkola, szkoły, zrobić zakupy i całą masę innych rzeczy. To wszystko powoduje, że bardzo często zapominamy o bezpieczeństwie na drodze. Wszystkiemu winien pośpiech. Potwierdzeniem są statystyki bezpieczeństwa. Wynika z nich, że ostatnich miesiącach roku, czyli październiku,



listopadzie i grudniu, dochodzi do największej liczby wypadków drogowych, w których uczestniczą piesi. I tak się dzieje od wielu lat, co obrazują dołączone do artykułu wykresy.

■ Statystyki nie kłamią

W 2015 roku najmniej wypadków z udziałem pieszych miało miejsce w lipcu. Było ich 473. W tym też miesiącu odnotowano najmniejszą liczbę ran-

nych (476). Natomiast najmniej pieszych zginęło w maju (25). Z porównania liczby zabitych w maju i grudniu wynika, że w ostatnim miesiącu roku zginęło ośmiokrotnie więcej pieszych.

Z kolei w roku 2014 najmniej wypadków z udziałem pieszych było w lipcu. Doszło wówczas do 531 zdarzeń, w których rannych zostało 506 osób, a śmierć poniosło 60 osób. Dla porównania, w grudniu liczba ofiar śmiertelnych była trzykrotnie wyższa.

W roku 2013 najmniej wypadków z udziałem pieszych zanotowano w kwietniu, kiedy to doszło do 547 zdarzeń, w których obrażeń ciała doznało 513 osób, a śmierć poniosły 54 osoby.

Rok 2012 nie różnił się od innych. Najmniej wypadków miało miejsce w lipcu – 636. Obrażeń ciała doznało w nich 620 osób. Najmniej ofiar śmiertelnych było natomiast w maju – 61.

Podobnie jak w latach poprzednich, w roku 2011 najbezpieczniejszym miesiącem dla pieszych okazał się lipiec. Piesi uczestniczyli w 687 wypadkach, w których rannych zostało 720 osób. Najmniej zabitych odnotowano natomiast w czerwcu, kiedy w wypadkach z udziałem pieszych zginęły 72 osoby.

■ Pieszy widzi samochód, kierowca nie widzi pieszego

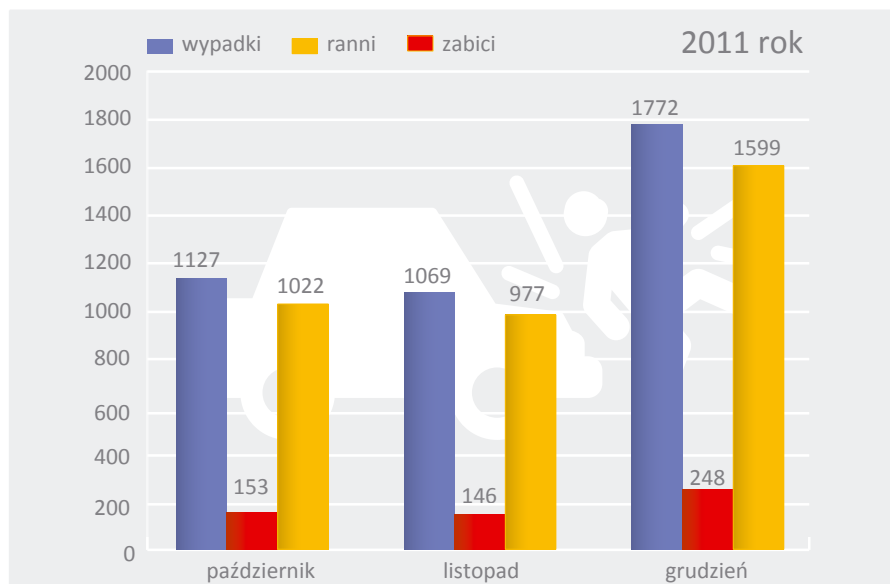
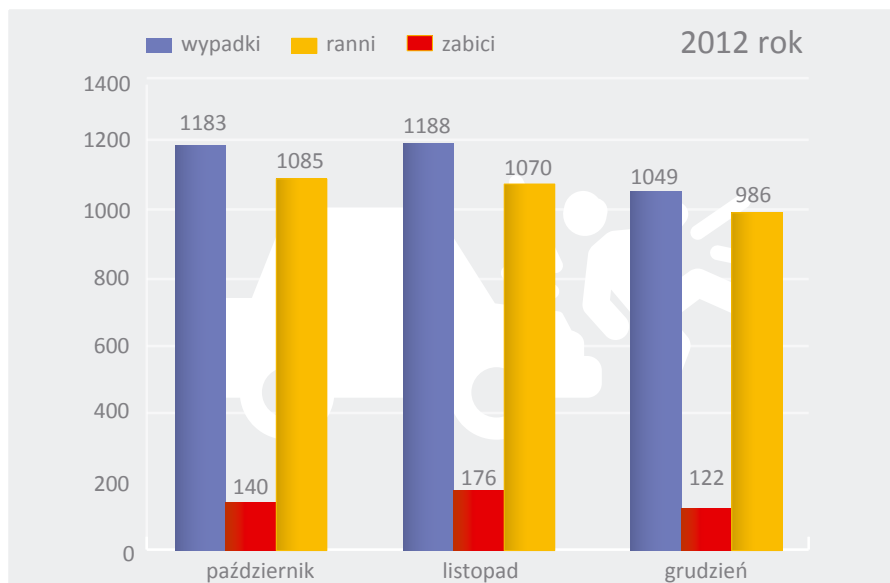
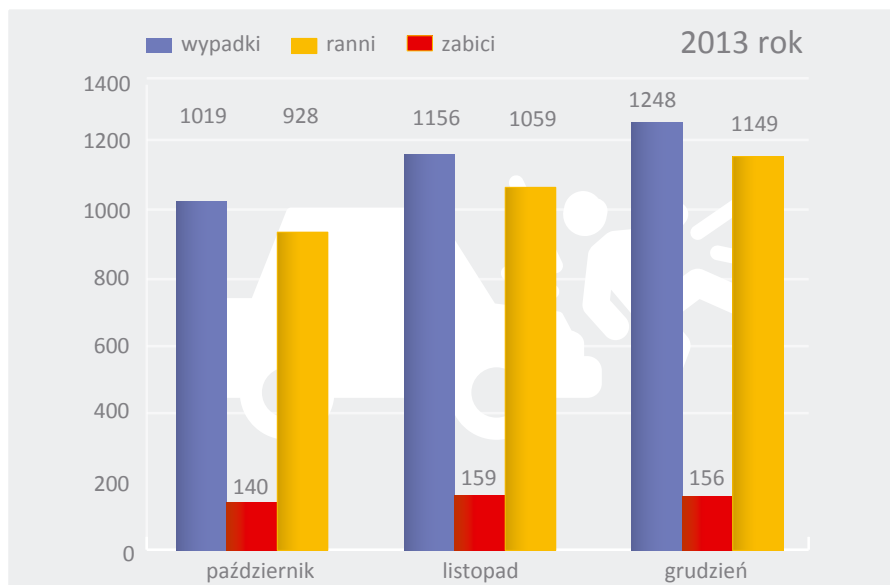
Warto pamiętać, że pieszy poruszający się po zmięrzchu poza obszarem zabudowanym, poza drogą dla pieszych lub chodnikiem zobowiązany jest używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego. Wyposażając się w nie, umiemy je jak najniżej. W mroku światła samochodu w pierwszej kolejności padają na buty pieszego. Dopiero podczas zmniejszania dystansu dzielącego człowieka od pojazdu reflektory będą oświetlały wyższe partie ciała.

Często piesi błędnie uważają, że skoro widzą nadjeżdżający pojazd, to kierowca również widzi ich. Niestety, to tak nie działa. Pojazd jest widoczny, gdyż ma włączone światła. Pieszy bez elementów odblaskowych po zmroku zostanie zauważony przez kierującego samochodem z odległości ok. 30 – 60 metrów, w zależności od tego, czy w pojeździe włączone są światła mijania, czy drogowego. Pojazd poruszający się z prędkością 90 km/h w ciągu sekundy pokonuje ok. 25 metrów. Wynika z tego, że na ominięcie pieszego kierowca będzie miał około dwóch – trzech sekund.

■ Kilka grzechów głównych

Do najczęstszych przyczyn wypadków, w których uczestniczą piesi, a ich sprawcami są kierowcy pojazdami, zalicza się nieprawidłowe przejeżdżanie przez dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu oraz nieprawidłowe cofanie. Z kolei do najczęstszych grzechów pieszych, które są przyczynami wypadków, można zaliczyć nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem, nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle.

Polska bardzo niekorzystnie wypada w statystykach wypadkowych, zajmując w Europie piąte miejsce od końca. W przypadku bezpieczeństwa pieszych jest jeszcze gorzej, jesteśmy bowiem na ostatnim miejscu. Nic dziwnego, skoro piesi stanowią w naszym kraju aż 30 proc. wszystkich ofiar śmiertelnych. ■



Złota rybko, maserati poproszę!

– Uwielbiam jeździć samochodem. Choć nie jestem może świetnym kierowcą. Ale doskonale parkuję. Jeśli tylko istnieje możliwość, żeby na miejscu parkingowym zmieściło się auto, to tam wjadę – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” dziennikarka telewizyjna Ula Chincz.

Jakub Ziębka: Wyobraźmy sobie, że złapała pani złotą rybkę. Ale ta rybka jest dosyć specyficzna. Spełnia tylko jedno życzenie i do tego stawia warunek. Musi pani wybrać: nowy rower, skuter, hulajnoga, motor albo samochód. Trudno się zdecydować?

Ula Chincz: Zastanawiałam się chwilę nad hulajnogą. Ale na poważnie wybieram samochód. Biorąc po uwagę dystans, jaki dzieli mój dom od miasta i co za tym idzie, liczbę kilometrów do pokonania, auto jest jedynym dobrym rozwiązaniem.

Rybka jest w tak dobrym humorze, że pozwala pani nawet wybrać markę samochodu.

– No to myślę o aucie niepozornym, niewzbudzającym sensacji, szalenie eleganckim. Maserati! Jeśli mamy szaleć, to byłby idealny.

Wróćmy do rzeczywistości. Czy jest pani zadowolona z samochodu, którym pani obecnie jeździ?

– Mam być szczerą? Nie. Jeżdżę crossoverem. Odziedziczyłam to auto po ojcu, ale żał mi go sprzedawać, bo czuję do niego sentyment. Natomiast uważam, że jest to samochód do niczego. Bo nie jest autem terenowym, rodzinnym, miejskim ani vanem. Tylko, jak sama nazwa wskazuje, krzyżówką tego wszystkiego. Gdyby więc był to mój świadomy, racjonalny wybór, postawiłabym na coś innego.

Ale przynajmniej jest duży, a ja lubię takie samochody. Poza tym ten sentyment. Więc póki się nie rozpadnie, będę nim dalej jeździła.

Jak zaczęłam mówić o samochodach, tym od rybki i crossoverze, uświadomiłam sobie, że nigdy nie miałam swojego.

To ciekawe.

– Zawsze jeździłam samochodem ojca lub męża. Nigdy nie byłam formalną posia-

daczką auta. Ale ma to swoje plusy. Zawsze można powiedzieć policjantowi, który widzi, że w dowodzie rejestracyjnym wpisany jest ktoś inny: „samochód nie jest mój, ja nie wiem do końca, jak się go prowadzić i dlatego tak się rozpędziłam”. Ten sam argument można zastosować, gdy kilka dni wcześniej minął termin wykonania badań technicznych.

Na facebookowym profilu znalazłem zdjęcie, które świadczy o tym, że pani samochód spełnia wiele funkcji. Na przykład czasami zamienia się w restaurację. Można tam zjeść choćby późny lunch.

– Proszę pana, ja w samochodzie jem, pracuję, maluję się, potrafię się przebierać, słucham muzyki, audiobooków, rozmawiam przez telefon. Jak wspomniałam, mieszkam daleko od miasta, więc mój dzień wygląda często tak: praca – spotkania – czasem jakieś wieczorne wyjście. Biegam po mieście całe dnie. Trzeba więc sobie jakoś radzić. Dlatego często z tyłu, na wieszakach, wiszą ubrania na kilka okazji. A ponieważ mam przyciemniane tylne szyby, mogę się nawet w aucie bezpiecznie przebierać. Poza tym mam dziecko. Trzeba je zawieźć do szkoły, na trening, na spacer nad Wisłę. W zasadzie w samochodzie toczy się spora część mojego życia.

Taki drugi dom.

– Może nie do końca, bo w domu nie miałabym takiego nieporządku. Często wożę w aucie psa, więc on trochę nabrudzi. Poza tym jeżdżę z całą masą rzeczy, np. ubraniami, które muszę oddać do krawca i pralni, koszykami na zakupy. Mój bagażnik jest wiecznie zapchany.

Nie ma co do tego żadnych wątpliwości, samochód pełni w pani życiu ważną rolę. A jak jest z prowadzeniem? Sprawa to pani przyjemność?

– Uwielbiam jeździć. Choć nie jestem może świetnym kierowcą. Ale doskonale parkuję. Muszę się tym pochwalić! Jeśli tylko istnieje możliwość, żeby na miejscu parkingowym zmieściło się auto, to tam wjadę. Mam stuprocentową skuteczność! Często robię to z wyłączonym czujnikiem parkowania. Dochodzi do tego, że czasami mój mąż, podjeżdżając do miejsca parkingowego, mówi: „nie ma szans, nie zmieszczę się”. Odpowiadam wtedy: „zamieńmy się miejscami, zobaczysz, że dam radę”. I daję. Przyznam się, traktuję parkowanie jako pewnego rodzaju wyzwanie.

Uważam też, że dobrze radzę sobie na autostradzie. Jadę szybko i sprawnie, nie blokuję lewego pasa. Ale za to muszę mieć przy sobie pilota, żeby wskazywał mi, którym zjazdem muszę pojechać. Bo w innym przypadku mogłabym nie dotrzeć tak łatwo do celu.

Podsumowując, jeśli bierzemy pod uwagę parkowanie i jazdę po autostradzie, jestem naprawdę dobra!

A co należałoby poprawić?

– Za często sięgam po telefon w momencie, gdy stoję na światłach. Mogłabym poprawić kwestię przewidywania zachowań innych kierowców. Bo czasami wydaje mi się, że wszyscy jeżdżą równie sprawnie jak ja. Natomiast udało się popracować nad niecierpliwością i brakiem życzliwości. Kiedyś, gdy byłam młodą i trochę narwaną kierowcą, po tym jak na kogoś zatrąbiłam moja mama powiedziała jedno ważne zdanie: „pomyśl sobie, że on może właśnie wracać z pogrzebu”. Zrobiło mi się głupio. Od tamtego czasu staram się podchodzić do innych kierowców z większym zrozumieniem. Przecież każdy z nas może mieć gorszy dzień, być czymś zdenewrowany. Ale nadal do białej gorączki

ULA CHINCZ

– dziennikarka telewizyjna i reporterka. Przez wiele lat związana z marketingiem i PR. Porzuciła karierę menedżera, bo przyszła pora na telewizję: przez dwa lata prowadziła z Tomaszem Kammelem „Pytanie na śniadanie”, a od 2014 roku pracuje w „Dzień Dobry TVN” jako reporterka, a czasem jako współprowadząca (w duecie z Dorotą Wellman, Marcinem Prokopem i Bartoszem Węglarczykiem). Autorka popularnego bloga i kanału na YouTube „Ula Pedantula”, poświęconego codziennym domowym wyzwaniom. Współautorka książki „7 dni. Świat Andrzeja Turskiego” poświęconej jej ojcu.

doprowadzają mnie warszawscy taksówkarze. Albo, żeby oszczędzać paliwo, jadą 30 km/h, albo, co zdarza im się często, bez skrupułów zajeżdżają drogę.

Warszawa to chyba nie jest miasto przyjazne kierowcy, prawda? Choćby ze względu na korki.

– Nie tylko. Opowiem panu anegdotę. Pracowałam kiedyś w Trójmieście, więc miałam samochód na gdyńskich „blachach”. Gdy tylko pojawiałam się nim na warszawskich ulicach, stołeczni kierowcy bez przerwy na mnie trąbili i gestykulowali. Wszystko po to, żeby mi pokazać, że w Warszawie, koleżanko z Gdyni, jeździ się zupełnie inaczej. To było bardzo zabawne. Szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę, że jestem warszawianką, uczyłam się jeździć w stolicy i tam też zdawałam egzamin.

Zdany za pierwszym razem?

– Jak najbardziej. A był to 1995 rok. Wtedy rzadko zdarzało się, żeby ktoś zdał za pierwszym razem, jeśli nie dał „w łapę” komu trzeba. Zdawałam maluchem. Najbardziej bałam się placu manewrowego. Jak tylko udało mi się go zaliczyć, prawie popłakałam się ze szczęścia. No ale przede mną była jeszcze jazda po mieście. Wyruszyliśmy, a egzaminator był mocno zasępiony. Starałam się jakoś zagaic, rozpocząć rozmowę. Wtedy egzaminator powiedział mi, że jest smutny, bo właśnie w tym dniu musiał uspić swojego psa. Myślałam, że już po mnie. Ale zdałam, choć pod koniec egzaminu przeżyłam jeszcze chwilę grozy. Doszło do parkowania tyłem. Wjechałam tak, że byłam blisko samochodu, który stał po mojej lewej stronie. Egzaminator powiedział: „jeśli wysiadając dotknie pani drzwiami tamtego auta, obleję”. Musiałam się sporo nagimnastykować, ale się wyślizgnęłam, nie dotykając zaparkowanego samochodu. ■



Rok rodziców

W tym roku ponad połowa kandydatów na kierowców przyszła zapisać się na kurs prawa jazdy w asyście rodziców. Zrozumiałbym, jeśli chodziłoby o kategorię AM, do której mogą podchodzić czternastolatki. Ale nie. Z rodzicami przychodzą nawet trzydziestolatki!



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

Z branżą szkolenia kierowców jestem związany już dziesięć lat. Kiedyś, gdy młody człowiek przychodził zapisać się na kurs, wiedział coś o wybranej szkole. Wcześniej do niej zadzwonił, porozmawiał z jej pracownikami, dowiedział się o interesujących go szczegółach. Rozmowa była merytoryczna, dotyczyła kosztów kursu, przebiegu szkolenia, spraw organizacyjnych oraz egzaminu na prawo jazdy.

■ Przeszłość kontra teraźniejszość

Doskonale pamiętam swój kurs. Był to 1998 rok, a ja miałem 18 lat. Szkołę wybrałem samodzielnie. Zresztą tak samo, jak moi koledzy i koleżanki. Jedyną pomocą, której oczekiwałem od rodziny, było sfinansowanie szkolenia. Wtedy taka postawa nikogo nie dziwiła. Szczerze? Wstydziłbym się pójść z rodzicami do szkoły jazdy lub załatwić jakąś szkołę w urzędzie. Dzisiaj taka postawa procentuje. Widzę, że moje pokolenie radzi sobie na tym świecie całkiem dobrze.

A jak jest teraz? W tym roku ponad połowa kandydatów na kierowców przyszła zapisać się na kurs prawa jazdy w asyście rodziców. Zrozumiałbym, jeśli chodziłoby o kategorię AM, do której mogą podchodzić czternastolatki. Ale nie. Z rodzicami przychodzą nawet trzydziestolatki!

■ Moment, gdy opada szczęka

Niedawno odebrałem telefon. Dzwoniła mama potencjalnego kursanta. Zadawała pytania, na które odpowiedzi znajdują się na stronie internetowej mojej szkoły. Kobieta zasugerowała, że to widzi, ale musi się upewnić, czy zajęcia teoretyczne rzeczywiście są we wtorki i czwartki. Po trzydziestu minutach konwersacji oznajmiła, że dzwoni w imieniu syna...

Wtorek, godz. 17. Na sali wykładowej pojawia się sześćdziesięcioletnia kobieta i jej syn, lat 32. Siadają. Pani powołuje się na naszą rozmowę telefoniczną. Musiałem powtórzyć wszyst-



ko, co powiedziałem przez telefon. Chodziło jej o to, żeby nie było niedomówień, żeby syn był zadowolony.

Cóż mogłem zrobić? Jeszcze raz wszystko jej wytłumaczyłem, pokazałem, że takie informacje znajdują się także na stronie internetowej, w umowie oraz regulaminie szkolenia. Nagle kobieta zwróciła się do syna z pytaniem: „syneczku, wszystko zrozumiałeś?”. Opadła mi szczęka... Jak zareagował „syneczek”? Kiwnął tylko głową, że rozumiał. Na więcej nie było go stać, bo wzrok utknął w smartfonie.

■ Osobliwa konwersacja

W końcu doszło do podpisania umowy. Poprosiłem mężczyznę o dowód. Nie zareagował, a dokument wyciągnęła z torebki jego mama... Dlaczego ona go nosi? Bo syn mógłby go zgubić!

Nie wytrzymałem. Spytałem tego mężczyznę, czy chce uzyskać prawo jazdy, czy jest u mnie za karę. Nie odezwał się. Zareagowała mama. „Syn jest wrażliwy, peszy się w towarzystwie”. A on kiwnął twierdząco głową. I w końcu coś z siebie wydusił. Powiedział, że to będzie jego piąty kurs, ale wciąż nie wie, czy prawo jazdy mu się w ogóle przyda. Bo mama ma nowy samochód. Nie wiadomo, czy da mu pojeździć.

■ Cóрка i matka na „egzaminie na niby”

Do podpisania umowy nie doszło. Mama była bardzo oburzona, że zmarnowałem jej cenny czas. Jej syn powinien mieć prawo jazdy. Jak każdy mężczyzna.

Takich sytuacji w tym roku miałem bardzo dużo. I nie tylko ja. Inni właściciele szkół jazdy także borykają się z problemem rodziców zapisujących dzieci, chcących uczestniczyć w szkoleniu. Doszło do tego, że w mojej szkole na teoretyczny egzamin wewnętrzny kursantka przyszła z matką! Test chciały rozwiązywać razem. Dlaczego? Mama tłumaczyła, że córka jest przeziębiona i nie będzie mogła się skoncentrować, więc ona jej pomoże. Nie widziała w tym nic niestosownego. Co odpowiedziała, gdy oznajmiłem, że córka musi samodzielnie rozwiązać test? „To przecież egzamin na niby, dlaczego robi pan problemy?”.

Zastanawiam się, czy rodzice nie widzą, że robią dzieciom krzywdę. Zresztą niektóre szkoły jazdy wcale nie są lepsze. Pomogą załatwić PKK, przyprowadzą lekarza na salę wykładową, podjadą do WORD-u i zapiszą na egzamin. Ale na szczęście nie zdadzą go za swojego kursanta... ■

Resort zmienia stanowisko w sprawie sekundników

Jeszcze niedawno resort infrastruktury i budownictwa stał na stanowisku, że popularne w niektórych miastach sekundniki powinny zostać usunięte. Ale pod koniec września wiceminister Jerzy Szmit zapowiedział nowelizację rozporządzenia, którego celem jest umożliwienie fakultatywnego stosowania wyświetlaczy czasu w sygnalizacji świetlnej na drogach.

Sekundniki działają na terenie trzydziestu miast w całej Polsce. Kierowcy chwalą to rozwiązanie. Odliczanie do zmiany sygnału ułatwia przygotowanie się do jazdy czy ogranicza prawdopodobieństwo zaskoczenia zmieniającym się sygnałem w niewielkiej odległości od skrzyżowania. Ostre hamowanie jest niebezpieczne. Na tył samochodu szybko wytracającego prędkość może najechać inne auto bądź jednośląd. Sytuacja pogarsza się w okresie jesienno-zimowym. Kiedy nawierzchnia jest śliska, próba zatrzymania się na żółtym może zakończyć się na środku przejścia dla pieszych (na szczęście pustego, bo cykl pracy sygnalizacji świetlnej zawiera pewne marginesy bezpieczeństwa).

Innego zdania byli jeszcze niedawno przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Jerzy Szmit wyjaśniał, że sekundniki mogą prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, np. skłaniać niektórych kierowców do zwiększania prę-

kości w celu wjechania na skrzyżowanie przed zmianą światła. Z badań przeprowadzonych przez Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu wynika, że wprowadzenie sekundników zwiększa też liczbę pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie na czerwonym świetle – głównie rowerzystów, którzy rozpoczynali jazdę, gdy odliczanie dobiegało końca, jednak nie był wyświetlony jeszcze sygnał zielony. Zaobserwowano też nasilenie przypadków przekraczania dozwolonej prędkości.

■ Dobrze odbierane, ale nieco przestarzałe

Z uwagi na liczne wątpliwości dotyczące takiej oceny sekundników, ministerstwo zleciło wojewodom dokonanie wnikliwej analizy sensowności montowania takich urządzeń. Przy okazji okazało się, że w Polsce funkcjonuje 736 liczników czasu. Są one zainstalowane na 176 skrzy-

żowaniach, w 30 miejscowościach, na obszarze aż dwunastu województw.

Co z niej wyniknęło? „Z analizy przekazanych przez wojewodów materiałów wynika, że liczniki czasu spotykają się z pozytywnym odbiorem kierujących pojazdami. Jednocześnie można wskazać na brak zauważalnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego (ilość zdarzeń drogowych). W większości opinii wojewodów wskazano na poprawę płynności ruchu na skrzyżowaniach, jednak nie zostało to poparte wynikami badań w tym zakresie. Analiza danych wykazała, że liczniki czasu stosowane są jedynie z sygnalizacją stałoczasową, co ogranicza potencjalny zakres stosowania przedmiotowych urządzeń w przyszłości (mając na względzie coraz powszechniejsze stosowanie sygnalizacji akomodacyjnej oraz systemów zaawansowanego sterowania ruchem)” – czytamy w odpowiedzi na zapytanie poselskie Sławomira Nitrasa (PO), której autorem jest Jerzy Szmit.

■ Nowelizacja dająca możliwość wyboru

Jednak wiceminister nadmienił także, że obowiązujące regulacje prawne dotyczące znaków i sygnałów drogowych, a także zarządzania ruchem, dają organom zarządzającym ruchem (m.in. starostom, prezydentom miast) możliwość podejmowania różnorodnych działań zwiększających efektywność, płynność i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

I co najważniejsze – poinformował o tym, że resort podjął działania legislacyjne, których celem jest nowelizacja przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Dzięki wprowadzeniu zmiany możliwe byłoby fakultatywne stosowanie wyświetlaczy czasu w sygnalizacji świetlnej na polskich drogach.

Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk





Miejski prymus

Volkswagen polo udowadnia, że kupując miejski samochód nie trzeba rezygnować z komfortu, bogatego wyposażenia, dynamicznego silnika czy dobrze wykończonego wnętrza. W czym tkwi haczyk?

Piąta generacja polo nie jest rynkowym nowicjuszem. Wręcz przeciwnie. Model pojawił się w salonach w 2009 roku. Dwa lata temu Volkswagen poddał polo kuracji odmładzającej. Z zewnątrz zmieniło się niewiele. Mało wprawne oko nie dostrzeże korekt pasa przedniego, w którym pojawiły się nowe reflektory (za dopłatą LED-owe), zderzak z powiększonym wlotem powietrza czy atrapa chłodnicy z inaczej ułożonym uźebrowaniem. Bardziej zauważalne są poprawki wnętrza, gdzie pojawiły się osadzone w tubusach wskaźniki, komputer pokładowy z animowanym menu, znana z golfa VII wielofunkcyjna kierownica oraz systemy multimedialne nowej generacji.

Polo udowadnia, że ciekawe opcje nie są zarezerwowane dla nabywców aut z wyższej półki. Za dopłatą Volkswagen proponuje m.in. aktywny tempomat, kamerę cofania i automatyczną klimatyzację. Na duży plus zasługuje nawigacja Discover Media. Jest oferowana w wersji Highline za rozsądne 1390 zł. Nie tylko prowadzi do celu i wyszukuje punkty specjalne POI. Wykorzystując transfer danych przez sparowany z nią telefon komórkowy jest w stanie ostrzegać o drogowych utrudnieniach, wyszukiwać dowolnie wybrane cele poprzez mapy Google czy prezentować ceny paliw na stacjach. Wystarczy jedna podróż, by przekonać się, jak bardzo przydatne są to udogodnienia. Informacje o natężeniu ruchu ułatwiają omijanie korków, algorytmy Google potrafią zlokalizować punkt



docelowy nawet na podstawie obiegowej nazwy, a zjeżdżając z autostrady na stację położoną przy bocznej drodze można zaoszczędzić sporo gotówki, nie tracąc za wiele czasu. Zasyte w systemie multimedialnym aplikacje są też w stanie podpowiedzieć, jak oszczędzać paliwo, a nawet ocenić sposób prowadzenia auta, analizując strategię zmiany biegów, umiejętność przewidywania sytuacji czy operowanie pedałem gazu.

Unowocześnione polo zyskało więc na funkcjonalności. Nie zatraciło przy tym atutów pierwowzoru, czyli ponadprzeciętnych materiałów wykończeniowych i wzorowego spasowania. Rzeczowa stylizacja wnętrza nie każdemu musi odpowiadać. Nawet jej najwięksi przeciwnicy przyznają jednak, że kabina Polo dobrze znio-

śla próbę czasu i wciąż sprawia wrażenie bardziej dojrzałej i eleganckiej od wnętrza bezpośrednich konkurentów. W polo mogą wygodnie podróżować cztery dorosłe osoby – ilość miejsca w drugim rzędzie jest przyzwoita. Bagażnik mieści 280 litrów. Dzięki podwójnej podłodze nie ma progów – zarówno ładunkowego, jak i powstającego po złożeniu tylnej kanapy. Drobną rzeczą, a ułatwia załadunek większych i cięższych przedmiotów. Kubatura wnętrza nie pozwala jednak zapomnieć o wieku polo. Na rynku są dostępne bardziej przestronne auta segmentu B. Mało które może stawać w szranki z Volkswagenem w kategorii charakterystyki zawieszenia. Nawet w testowanym egzemplarzu na opcjonalnych kołach 215/40 R17 potrafiło miękko i cicho wygaszać nierówności, zapew-



niając precyzję prowadzenia i spokojne reakcje na nagłe zmiany obciążenia w szybko pokonywanych w zakrętach.

W ramach modernizacji Volkswagen wymienił paletę silników przewidzianych dla polo. Miejsce bazowych wolnossących 1.2 z trzema cylindrami zajęły litrowe odpowiedniki. Nowe, turbodoładowane 1.2 TSI dysponują 16-, a nie 8-zaworowymi głowicami oraz paskowym napędem rozrządu zamiast stosowanego wcześniej (i problematycznego w niektórych egzemplarzach) łańcucha.

110-konne 1.2 TSI doskonale spisuje się w ważącym 1060 kg polo, rozpędzając je do 100 km/h w 9,3 s. To więcej niż przyzwoity wynik. Największe wrażenie robi jednak elastyczność silnika. Motor łapie oddech już 1500 obr./min. Rachunek za wrażenia z jazdy nie należy do wygórowanych – opiewa na 6,5 – 7,5 l/100 km w cyklu mieszanym.

Trudniej pogodzić się z ceną auta. Bazowe polo kosztuje 44.550 zł. By cieszyć się 90-konnym 1.2 TSI, trzeba przygotować 10 tys. zł więcej. O kolejne 4400 zł jest droższa testowana wersja o mocy 110 KM. I tylko niewielkim pocieszeniem jest fakt, że mocniejsze hatchbacki innych marek również nie są tanie. Przykładowo: fabia 1.2 TSI (110 KM) kosztuje przynajmniej 50.200 zł, clio 1.2 TCe (118 KM) – 53.400 zł, a mazda 2 1.5 SkyActiv-G (115 KM) – 68.900 zł. To kwoty wyjściowe, które ulegną zmianie w miarę wyrównywania wyposażenia.

Polo sięgnęło po tytuł Samochodu Roku 2010. Po siedmiu latach od jego debiutu możemy stwierdzić, że nagroda nie została przyznana na wyrost. Mały volkswagen starzeje się wolno i ani myśli ustępować młodszym rywalom. I nie jest to wyłącznie nasza opinia. Najlepszym jurorem jest rynek, a pierwszą połowę bieżącego roku polo zakończyło na trzecim miejscu w łącznej klasyfikacji sprzedaży aut w Europie.

Łukasz Szewczyk

Warto przeczytać

Przedwojnie na fotografiach

Dwudziestolecie międzywojenne. Warczące samochody powoli zaczynają zapełniać drogi II Rzeczypospolitej, lśniące motocykle kradną serca dam. Jeśli chcecie poczuć klimat tamtych czasów, sięgnijcie po album „Samochody, motocykle...”, pierwszy z cyklu Moto Retro.

Barwne lata 20. i 30. zostały przedstawione na 112 stronach i 125 archiwalnych fotografiach. W albumie zobaczymy dobrze znane twarze: największe osoby międzywojennej polityki: Ignacego Mościckiego i Józefa Piłsudskiego, a także wielkie gwiazdy tamtych czasów: Hannę Róžańską, Zulę Pogorzelską czy Jana Kiepurę. Eleganckie cadillaki, wyścigowe bugatti, masywne tnatry, kilkanaście modeli motocykli – to tylko kilka motoryzacyjnych cudów, które mogą zainteresować czytelnika.

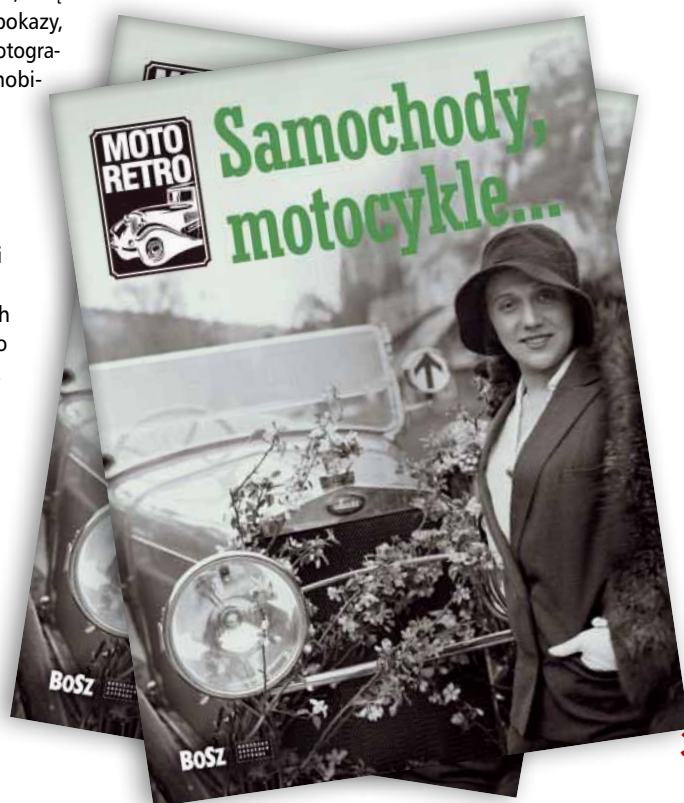
Motoryzacja, rozwijająca się szybko po pierwszej wojnie światowej, budziła w Polsce powszechne zainteresowanie i wielkie emocje nie tylko wśród mężczyzn, ale także – w nie mniejszym stopniu – wśród kobiet. Właściciele pojazdów już od początku lat dwudziestych organizowali się w automobilklubach, urządzali liczne rajdy, wyścigi i pokazy, a także niezwykle chętnie... fotografowali się w swoich „automobilach”. Przeglądając kolejne strony łatwo poczuć klimat epoki i ekscytację technicznymi nowinkami. Co ciekawe, album opatrzył wstępem wybitny znawca motoryzacji – Sobiesław Zasada.

„Wśród sprowadzanych do kraju pojazdów, zarówno używanych, jak i nowych, szczególnie ceniono pojazdy amerykańskie, uznawane za najbardziej efektowne, najwygodniejsze i najlepiej przystosowane do wyboistych i zazwyczaj tonących w błocie polskich dróg. Kupowano je również na reprezentacyjne limuzyny dla polskiego rządu, prezydenta czy naczelnego

wodza, marszałka Piłsudskiego – zazwyczaj były to eleganckie, odkryte cadillaki.

Wśród aut wychwalanych za wytworną sylwetkę i znakomite wykonanie znalazł się wówczas pierwszy samochód polskiej konstrukcji – ralf-stetysz. Pojazd, zaprojektowany w 1924 roku przez inżyniera hrabiego Stefana Tyszkiewicza z myślą o polskich drogach, miał „organy umieszczone wysoko nad ziemią”, jak wówczas pisano. Produkowany był początkowo w niewielkiej paryskiej Rolniczo-Automobilowo-Lotniczej Fabryce Stefana Tyszkiewicza (stąd nazwa auta), a później w Warszawie. Ten bardzo udany i wytrzymały samochód z powodzeniem wziął udział w Rajdzie Monte Carlo w 1929 roku” – czytamy we wstępie do tego ciekawego albumu.

red



Twórz pakiety, docieraj do klientów

– Dobrym sposobem na przyciągnięcie klientów jest tworzenie pakietów. Istotą tej metody jest założenie, że nie wszyscy chcą tego samego. Inne potrzeby ma osoba młoda, ucząca się jeszcze w liceum, jeszcze inne – zapracowany biznesmen, który nie dysponuje dużą ilością wolnego czasu – mówi Krzysztof Adamski, trener i menedżer specjalizujący się w procesach dotyczących sprzedaży i zarządzania.



Jakub Ziębka: W ostatnich latach rynek usług w naszym kraju bardzo się rozwinął. Klienci są wręcz bombardowani kolejnymi ofertami namawiającymi ich do korzystania z oferty konkretnych firm. Nie inaczej jest na rynku szkolenia kandydatów na kierowców. Jak więc sprawić, żeby klient zainteresował się akurat tym, co ma do zaproponowania właściciel konkretnego ośrodka?

Krzysztof Adamski, trener i menedżer specjalizujący się w procesach dotyczących sprzedaży i zarządzania: Podstawową potrzebą kursanta jest zdanie egzaminu na prawo jazdy. Do tego oczywiście dochodzi jeszcze kilka innych rzeczy.

Ale akurat tego szef szkoły jazdy nie może obiecać...

– Oczywiście. Ale możemy mu dać taki zastrzyk wiedzy, który zwiększy prawdopodobieństwo osiągnięcia przez niego tego celu. Jednak czymś, co pomoże nam wyprzedzić konkurencję, jest tzw. wyróżnik rynkowy.

Co może być takim wyróżnikiem?

– Wszystko zależy od tego, na jakim rynku działamy. Ale wyobrażam sobie, że w jakimś dużym mieście wyróżniać nas może prowadzenie nauki jazdy w luksusowym samochodzie, np. porsche. Być może niektórzy kursanci będą skłonni za taką możliwość więcej zapłacić. Warto także chwalić się, że mamy bardzo wysoką zdawalność. Ale jeśli wszyscy tak mówią, to ta informacja traci siłę rażenia.

Dobrym sposobem na przyciągnięcie klientów jest tworzenie pakietów. Istotą tej metody

jest założenie, że nie wszyscy chcą tego samego. Inne potrzeby ma osoba młoda, ucząca się jeszcze w liceum, jeszcze inne – zapracowany biznesmen, który nie dysponuje dużą ilością wolnego czasu.

W jaki sposób szkoła jazdy może odgadywać potrzeby potencjalnych klientów? Jak zbierać informacje, które posłużą nam do konstruowania pakietów?

– Przede wszystkim trzeba się dowiedzieć, kto korzysta z usług naszego ośrodka. Jeżeli największą grupą wśród naszych klientów są kobiety, trzeba stworzyć pakiety dopasowane do ich potrzeb. Bo jeśli przychodzą one właśnie do nas, to prawdopodobnie coś im się w naszej ofercie podoba. Trzeba to zidentyfikować, a następnie wyróżnić w konkretnej ofercie.

Czyli dobrze byłoby po prostu zapytać kobiety, dlaczego zdecydowały się korzystać z usług naszego ośrodka?

– Jak najbardziej. Najlepiej podczas praktycznej nauki jazdy. Możemy to sobie zakontraktować z naszymi instruktorami. Każdy miałby obowiązek zapytania szkolonego kursanta o powody, dla których wybrał właśnie nas. W luźnej rozmowie. Na tym etapie nie jest to pytanie powodujące chęć wycofania się kursanta z nauki jazdy. Co innego, jeśli zadawalibyśmy je w momencie, gdy klient przychodzi do szkoły i dopytuje o ofertę. Bo wtedy mógłby zacząć zastanawiać się, dlaczego wybrał właśnie nas. Być może zakiełkowałaby mu wtedy myśl: „No właśnie, może pójść gdzie indziej? Skoro pytają, to mają wątpliwości”.

Klienci, którzy u nas się pojawiają, to jedno. Trzeba się także zastanowić, kogo jeszcze chcielibyśmy do swojej szkoły przyciągnąć. Bo być może nie pojawiają się u nas studenci albo ludzie w przedziale wiekowym 18–21. Warto więc byłoby stworzyć dla nich ofertę. Ciekawą, być może słabo zagospodarowaną grupą są seniorzy. Żyjemy przecież w czasach, w których wykazują się oni dużą aktywnością. Część z nich

chciałaby spróbować rzeczy, których do tej pory nie miała okazji wykonywać. Myślę, że jedną z nich jest jazda samochodem.

Pytanie tylko, czy stworzenie pakietów dla wielu grup docelowych nie sprawi, że nie będziemy w stanie sprostać wymaganiom, które sami sobie narzuciliśmy...

– Niekoniecznie, bo te wszystkie części składowe pakietów mogą pochodzić z jednej oferty. Chodzi tylko o to, jakie cechy wyszczególnię dla interesującego mnie klienta. Jeśli np. konstruuje ofertę dla seniora, wyróżnię w niej informację, że jazdy są prowadzone z instruktorem w podobnym wieku. A przecież ten człowiek, dajmy na to 60-letni, i tak u nas na co dzień pracuje. Jeśli zależy mi na studentach, wypuklę te kwestie, które wydają się ważne właśnie dla nich. Choćby to, że chcieliby się szkolić pod okiem młodego, energicznego instruktora. A u nas i tak właśnie taka osoba pracuje.

Pakietowanie nie sprawia, że będziemy mieli do czynienia z kilkoma zupełnie od siebie różnymi ofertami. Zawsze będzie to ta sama lub prawie ta sama oferta, tylko inaczej opakowana.

Nie znaczy to wcale, że należy z liczbą pakietów przesadzać. Bo nie wyobrażam sobie, żeby klient dobrze odebrał stronę internetową szkoły jazdy, na której można znaleźć oferty skierowane do kilkunastu różnych grup docelowych. On się w tym wszystkim po prostu zagubi. Tak samo jest z ulotkami. Jeśli mamy do zaoferowania pakiety, to nie powinny wszystkie znajdować się w jednym miejscu. Niech każdy pakiet widnieje na innej stronie tej ulotki. Wtedy łatwiej się taką broszurkę czyta.

Czy cena poszczególnych pakietów powinna być taka sama? W końcu nie oferujemy w nich nic innego, jak to, co mamy w ofercie. A może jest tu jakaś przestrzeń do zwiększenia swoich przychodów?

– Jest, bo podstawowa zasada sprzedaży brzmi: „towar jest wart tyle, ile ktoś jest skłonny za niego zapłacić”. Jeśli pojedziemy na wakacje do Egiptu i kupimy tam na straganie portal za 10 dolarów, nie znaczy to wcale, że dla sprzedawcy jest to stała cena. Przekładając to na sytuację, która może zdarzyć się w szkole jazdy: jest szansa, że majątny menedżer zapłaci za pakiet skierowany do niego więcej, nawet jeśli zobaczy, że podstawowa cena kursu jest niższa. Bo on chce produkt skrojony według jego potrzeb. Chce czegoś, co go przyciągnie.

Wracając jeszcze do wyróżnika cenowego, myślę, że nie za bardzo jest sens szukać jakichś wielkich rzeczy. No, chyba że mam to coś i wszyscy inni zostaną za mną w tyle. Ale sprzedaż można porównać do wyścigów konnych albo biegu sprinterskiego. Różnice pomiędzy poszczególnymi zawodnikami są niewielkie. Czasami chodzi o ułamek sekundy. Zwycięzca, czyli najszybszy, zgarnia całą pulę, inni muszą obejść się smakiem. Różnicę mogą robić jakieś z pozoru nieznaczące drobnostki. Bo taka drobnost-



ka może nas wyróżnić na tyle, że klient wybierze właśnie nas, nie konkurencję.

Co jeszcze ciekawsze, wyróżnić się można także tym, co mają wszyscy.

W jaki sposób?

– Chodzi o to, żeby ten fakt zakomunikować jako pierwszy. Pewien koncern piwowarski wypuścił w Stanach Zjednoczonych kampanię reklamową. Przekaz był prosty. Koncern komunikował, że produkowane przez nich piwa są rozlewane do sterylizowanych butelek. Oczywiście było to wtedy, i nadal jest, normą. Tyle że wtedy nikt o tym nie mówił. Wszyscy producenci przyjmowali to jako oczywistość. Klienci niekoniecznie sobie to uświadamiali. A ta firma przez dłuższy czas wbijała im do głowy komunikat, że to właśnie jej butelki są czyste i dzięki temu nie przenoszą bakterii.

A rabaty? Warto je stosować, żeby pozyskać nowych klientów?

– Nie jestem zwolennikiem obniżania cen, bo usługodawca zawsze na tym traci. Zamiast oferowania klientom upustu, lepiej wzbudzić jego zainteresowanie dodaniem choćby jednej godziny szkolenia praktycznego. Wtedy nie tracimy aż tak finansowo, musimy dodożyć po prostu więcej pracy.

Dla właściciela ośrodka szkolenia kierowców to opcja korzystniejsza, tylko czy za taką będzie ją też uważał klient?

– Wszystko zależy od tego, jak mu się to wytłumaczy. Ale oczywiście jest pewien typ klienta wrażliwego cenowo, dla którego liczy się przede wszystkim to, ile musi za daną usługę zapłacić. Jakość produktu interesuje go najmniej. Dlatego takiej akurat osoby nie oczarujemy żadnymi dodatkami, nie zapłaci nam więcej.

Czy szkoła jazdy, która cenę kursu ma o 200 zł wyższą niż ośrodki najtańsze na rynku, powinna zabiegać o klientów wrażliwych

cenowo? Może nie ma co się w ogóle o nich starać?

– To wszystko zależy od przyjętej taktyki. Być może ktoś chce, żeby dana grupa kursantów nie zasilala konkurencji. Wtedy można zastosować taktykę, którą posługują się choćby markety budowlane. Puścić w eter informację, że jeśli taką samą ofertę ktoś inny sprzedaje za mniejsze pieniądze, to i ja zniżę swoje oczekiwania finansowe do tego poziomu. I tutaj są dwa wyjścia. Rzeczywiście zaoferować swoje usługi za niższe pieniądze albo spróbować przekonać potencjalnego klienta do wyższej jakości szkolenia, z pakietem dodatków. Niektórzy, pomimo wcześniejszych oporów, decydują się w końcu zapłacić więcej. Tutaj wiele zależy od umiejętności handlowych.

Na koniec zapytam o rzecz fundamentalną, czyli pierwszy kontakt między usługobiorcą a usługodawcą. Warto na tym etapie przedstawiać mu szczegóły oferty czy raczej starać się go zachęcić do odwiedzin w naszym biurze?

– Coraz częściej osoba, która potrzebuje danej usługi, swój pierwszy kontakt inicjuje mailem lub za pomocą formularza umieszczonego na stronie internetowej firmy. Często wysyła zapytania do kilku różnych podmiotów. Najgorsze, co możemy zrobić, to odpisać, że wszystkie informacje znajdują się na naszej stronie internetowej. Klient nie czuje wtedy naszego zainteresowania. Niektórzy po prostu wysyłają swoje oferty. To też nie jest działanie najbardziej efektywne. Moim zdaniem, najlepszym rozwiązaniem jest ściągnięcie klienta do biura. Bo najlepsze wyniki w sprzedaży osiąga się, gdy mamy go u siebie. Można więc odpisać takiemu człowiekowi, że mamy interesującą dla niego ofertę i zaprosić do biura lub przynajmniej umówić się na rozmowę telefoniczną. ■



Bezpieczna jazda, **mniejsze koszty**

Jeden z ubezpieczycieli, firma Link4, zapowiada, że już wkrótce wprowadzi na polski rynek nowe rozwiązanie. Na czym miałyby polegać? Na cenę polisy wpływałby styl jazdy kierowcy, monitorowany przez specjalną aplikację.

Aplikacja „Bezpieczna jazda z Link4” już działa, została stworzona przez NaviExpert. Klienci ubezpieczyciela korzystają z niej dobrowolnie. Poprzez aplikację kierowcy uzyskują dostęp do regularnych informacji o swoim stylu jazdy, a więc m.in. o tym, czy jeżdżą płynnie i zgodnie z przepisami. Otrzymują także wskazówki, dzięki którym mogą poprawić jakość prowadzenia auta. Dodatkowo Link4 motywuje kierowców do bezpieczniejszego i bardziej płynnego poruszania się poprzez przyznawanie nagród. Można je wygrać w cyklicznie organizowanych konkursach. System przygotowany we współpracy z NaviExpert zlicza przejechany dystans, a także „płynne” oraz „bezpieczne” kilometry i zamienia je na punkty. Te z kolei decydują o miejscu w rankingach konkursowych.

■ Informacja mobilizuje

Żeby sprawdzić, jak telematyka przekłada się na styl jazdy, Link4 wspólnie z NaviExpert przebadali ponad dwa tysiące kierowców. Skupiono się na dwóch grupach osób. Pierwsza to klienci ubezpieczyciela, którzy podróżują z włączoną nawigacją analizującą na bieżąco ich styl jazdy. Do drugiej grupy trafili użytkownicy NaviExpert podróżujący z nawigacją bez aplikacji „Bezpieczna jazda z Link4”, których dane dostawca nawigacji przetwarza anonimowo.

Wyniki badań potwierdzają, że klienci korzystający z aplikacji Link4 jeżdżą bezpiec-

niej. Analizy przeprowadzone na wybranych trasach, m.in. w Warszawie, Poznaniu, Krakowie oraz na Śląsku, wskazują, że osoby, które otrzymują informację zwrotną o stylu jazdy, rzadziej i w mniejszym stopniu przekraczają dozwoloną prędkość oraz płynniej przyspieszają i hamują. Widać to szczególnie wyraźnie w przypadku dróg z ograniczeniami od 70 do 90 km/h (drogi jednojezdniowe dwukierunkowe) oraz powyżej 90 km/h (autostrady, drogi ekspresowe). Tam prędkość jest w mniejszym stopniu zależna od reszty uczestników ruchu, a często dochodzi do poważnych wypadków.

■ Polisy oparte na telematyce

– Zebrane doświadczenia chcemy wykorzystać do stworzenia produktu ubezpieczeniowego, w którym styl jazdy kierowcy będzie miał wpływ na wysokość składki – mówi Krzysztof Kosiński, ekspert Link4. – Ci, którzy będą jeździli bezpiecznie, płynnie i zgodnie z przepisami, będą mogli liczyć na niższe składki. Jako ubezpieczyciel chcemy promować bezpieczny styl jazdy. Warto podkreślić, że nie będziemy piętnować tych kierowców, którzy preferują bardziej ryzykowny styl jazdy, poprzez podnoszenie im stawek. W pierwszej kolejności wprowadzimy rozwiązanie, które będzie opierać się na aplikacji. Oczywiście polisy wykorzystujące telematykę będą wyłącznie dla chę-

nych. Liczymy, że nasze rozwiązanie przygotowane wspólnie z NaviExpert spotka się z zainteresowaniem kierowców, dla których bezpieczna jazda jest ważniejsza, niż np. krótszy czas dotarcia do celu, ale wiążący się z koniecznością łamania przepisów.

■ Jeździć bezpieczniejsz niż Kowalski

A co na to potencjalni klienci? Z badania przeprowadzonego przez IPSOS na ogólnopolskiej próbie kierowców wynika, że ponad połowa z nich jest gotowa zgodzić się na monitorowanie stylu jazdy, jeśli dzięki zaoszczędzi na coraz droższych polisach komunikacyjnych.

– W czasie konkursów, w których nagradzamy osoby jeżdżące przez dany miesiąc lub dwa najbezpieczniej i najbardziej płynnie, widzimy, że kierowcy używający aplikacji starają się jeszcze bardziej pilnować za kółkiem. Widać, że po ofercie z telematyką sięgnęli kierowcy, których styl jazdy jest bezpieczniejszy niż przeciętnego Kowalskiego – mówi Adam Bąkowski, prezes NaviExpert.

Twórcy aplikacji twierdzą, że zmiana stylu jazdy pozwala kierowcom nie tylko zwiększyć bezpieczeństwo na drodze. Ważny jest również aspekt ekonomiczny. Chodzi o oszczędzanie paliwa i części. Jeśli jeździmy płynnie, wydłuża się żywotność klocków i tarcz hamulcowych oraz płynów eksploatacyjnych.

Jakub Ziębka

Uniwersalny język kierowców

Niektórzy ludzie uwielbiają rozmawiać. Nawet o jakichś głupotach, byle nawet przez chwilę nie było ciszy. Inni mówią krótko, zwięźle i na temat. A jak porozumiewają się kierowcy? Jedni się nie odzywają, no bo kto ich usłyszy, niektórzy gestykulują. Są także tacy, którzy są bardzo wyluzowani, ignorują wszystko i wszystkich...



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Jeśli chcemy porozmawiać, potrzebujemy przynajmniej jeszcze jednej osoby. Podczas jazdy jest podobnie. Jedyna różnica polega na tym, że kierowcom porozumiewać się jest trochę trudniej. Ale jakiś czas temu ktoś znalazł na to sposób. Opracował swoisty język, na który składa się kilka gestów. Można się go bardzo szybko nauczyć. Jego zalety doceni chyba każdy kierowca. Nie wprowadzano w nim wielu aktualizacji. „Młodzi” bez problemu dogadają się więc ze „starymi”. Jeżeli nie korzystacie CB radia, warto się z nim zapoznać i go stosować (oczywiście z głową).

■ Awaryjne w ruch lub ręka do góry

Jak podziękować? Do wyboru mamy trzy gesty, choć ja polecam tylko dwa. Pierwszy to jednokrotne wciśnięcie świateł awaryjnych, np. w sytuacji, gdy ktoś wpuścił was przed siebie w korku. Niektórzy kierowcy twierdzą, że za te „awaryjne” bardzo szybko można złapać mandat. Jednak czy stanie się coś złego, gdy dojdzie do tego w momencie, gdy umożliwiono nam włączenie się do ruchu z bocznej osiedlowej uliczki, a prędkość naszego auta wynosi 1–5 km/h? Nie sądzę...

Jeżeli nie da się tego zrobić albo takie naciśnięcie spowodowałoby zbyt duży chaos na drodze, lepiej podnieść rękę do góry w kierunku lusterka wewnętrznego. Też będzie dobrze. Niektórzy są zdania, że możemy dziękować migając naprzemianlegle kierunkowskazami (lewy–prawy–lewy albo odwrotnie). Niestety, czasami bywa tak, że lekkie muśnięcie migacza powo-



duje trzykrotne zapalenie się kierunkowskazu. Wtedy doprowadzimy do kompletnego zamieszania na drodze, bo dezorientujemy pozostałych uczestników ruchu drogowego.

■ Lewy kierunkowskaz na drodze szybkiego ruchu

A jak przeproszać? Możemy zrobić to samo, co w przypadku podziękowania. Do czego z kolei mogą się nam przydać światła drogowe, czyli popularne długie? Jeżeli włączymy je na chwilę i raz, oznacza to, że ustępujemy pierwszeństwa, samochód może wjechać przed nas albo wycofać z miejsca parkingowego.

Wyobraźmy sobie teraz, że jedziemy lewym pasem autostrady albo ekspresówką. Jakiś samochód dojeżdża do naszego zderzaka, kierowca włącza lewy kierunkowskaz. Co to oznacza?

Prawdopodobnie to, że właśnie okupujemy lewy pas, a kierowca chce, żebyśmy ustąpili mu pierwszeństwa i zjechali na prawy pas. Dlatego pamiętajmy o zjeżdżaniu z lewego pasa zaraz po zakończeniu wyprzedzania. Wszak w Polsce, było nie było, mamy do czynienia z ruchem prawostronnym.

Do czego jeszcze mogą się nam przydać światła awaryjne? Przypuśćmy, że jedziemy ekspresówką albo autostradą. Nagle z niewiadomego powodu robi się korek. Stajemy na końcu sznura samochodów. Robi się niebezpiecznie. Dlatego warto w takim wypadku włączyć światła awaryjne, ale nie raz, tylko tak, żeby mrugały ciągle. W ten sposób osobom jadącym za nami dajemy jasno do zrozumienia, że jest zator i nie należy nas wyprzedzać, bo przed nami nie ma miejsca. Światła awaryjne wyłączamy dopiero, gdy jakieś auto zatrzyma się za nami i przejmie obowiązek informowania następnych kierowców o niebezpieczeństwie.

■ Uważajcie, kogo ostrzegacie

Których gestów nie powinno się używać? Nie ostrzegajmy pozostałych kierowców o kontroli fotoradarowej. Chcecie, by upiekło się komuś, kto z zawrotną prędkością jechał w pobliżu miejsca, gdzie dzieci przechodzą na drugą stronę ulicy wprost ze szkoły? Albo ostrzec pijanego kierowcę, który nieraz spowodował wypadek? Czy naprawdę warto go ostrzegać?

Kolejny niepotrzebny gest, którego używają kierowcy, to włączanie prawego kierunkowskazu, choćby na długiej i prostej drodze. Auto przed nami zjeżdża do prawej i kierowca włącza na chwilę prawy migacz, dając nam do zrozumienia, że droga jest wolna. Przenigdy nie ryzykujcie w ten sposób! Lepiej upewnić się samemu, że droga na pewno jest pusta i można wyprzedzać. A co, jeżeli temu komuś po prostu omsknęła się ręka? Czołówka prawie gwarantowana. ■

Papieskie volkswageny znalazły chętnych

Za w sumie ponad 250 tys. zł zostały wylicytowane trzy pojazdy, które były wykorzystywane przez papieża Franciszka podczas jego wizyty na Światowych Dniach Młodzieży. Pieniądze zostaną przeznaczone m.in. na zakup mobilnej kliniki dla uchodźców z Syrii w Libanie.



nego. Golfy sportswany, które zostały wystawione na aukcję, są wyposażone w silnik TSI o mocy 110 KM oraz skrzynię biegów DSG. Używane były tylko podczas Światowych Dni Młodzieży. Przebieg żadnego samochodu nie przekracza 1000 km. Zgodnie z życzeniem, które spłynęło z Watykanu, auta mają podstawowe wyposażenie, wzbogacone jedynie o... dywaniki.

■ Mobilna klinika dla uchodźców

Środki uzyskane ze sprzedaży samochodów zostaną w całości przekazane na cele charytatywne. Chodzi o zakup mobilnej kliniki dla uchodźców z Syrii przebywających w Libanie, a także wyposażenia domu dla osób starszych i niepełnosprawnych „Campus Misericordiae” oraz magazynu żywności „Chleb Miłosierdzia”, powstałych w Brzegach na terenie spotkania z papieżem Franciszkiem podczas Światowych Dni Młodzieży.

Akcja charytatywna jest odpowiedzią na apel papieża Franciszka o materialne owoce Roku Miłosierdzia. Allegro nie pobrało żadnych opłat za korzystanie z platformy aukcyjnej.

■ Aukcja, czyli popularny sposób sprzedaży ciekawych aut

Licytacje aut należących do postaci znanych na całym świecie albo pojazdów, z których korzystali, cieszą się coraz większą popularnością. W ostatnim czasie pod młotek trafiło m.in. porsche 365 C z 1965 roku, które należało do legendarnej wokalistki Janis Joplin. Nabywca zdecydował się zapłacić za nie ponad 1,7 mln dolarów. Z kolei w marcu tego roku wylicytować można było mercedesa 350 SL, należącego niegdyś do Nicolae Ceau escu, który wprowadził dyktaturę w Rumunii i sprawował władzę do 1989 roku, kiedy w wyniku rewolucji został stracony. Natomiast we wrześniu na aukcji RM Sotheby's wystawiono austina princess – auto należące niegdyś do Johna Lennona i jego żony Yoko Ono.

Jakub Ziębka

Licytacja golfów sportswanów odbyła się za pośrednictwem charytatywnej platformy stworzonej przez Allegro. Żeby wziąć w niej udział, wystarczyło wejść na stronę aukcji, załogować się lub utworzyć konto użytkownika Allegro. Oferty sprzedaży aut wraz z informacją o aukcji pojawiły się również na serwisie ogłoszeń motoryzacyjnych – OtoMoto.pl. Jego wyszukiwarka codziennie odnotowuje ponad 40 tys. zapytań o volkswagena golfa.

■ Pojazd idealny na chrzest

Sprzedane golfy miały numery rejestracyjne K1 POPE, K2 POPE i K3 POPE. Samochody były używane przez papieża Franciszka w Krakowie, Brzegach, Częstochowie i w Oświęcimiu podczas Światowych Dni Młodzieży, które w tym roku odbyły się w Polsce. Każdy z nich posiada certyfikat dyrektora Caritasu Archidiecezji Krakowskiej ks. Bogdana Korduli. Jest on oparty na oświadczeniach BOR-u, że były używane przez papieża Franciszka.

Każdym z trzech granatowych pojazdów interesowało się po kilkanaście osób. Osta-

tecnie auto z tablicą K1 POPE osiągnęło cenę 85 tys. zł, K2 POPE – 84,2 tys. zł, a K3 POPE – 83,7 tys. zł. Razem daje to ponad 250 tys. zł. Jeden z pojazdów został wylicytowany przez Sławomira Cichowskiego. Dlaczego zdecydował się na zakup właśnie takiego auta?

– Dwa miesiące temu urodziła mi się córeczka, więc pomyślałem sobie, że fajnie byłoby zawieźć ją do chrztu takim samochodem – tłumaczył nabywca volkswagena dziennikarzom TVN24 w dniu, kiedy zakończyła się licytacja, czyli 9 września.

■ Przestronne, z małym przebiegiem i dywanikami

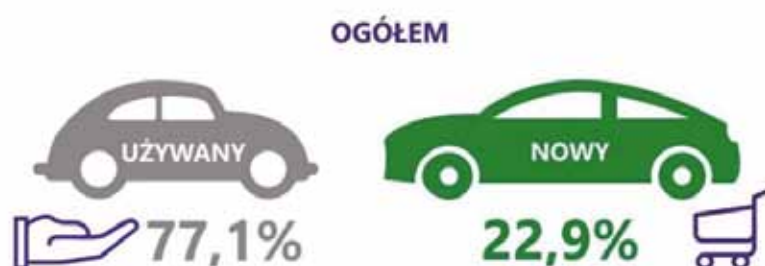
W sumie Volkswagen przekazał Caritasowi Archidiecezji Krakowskiej cztery samochody. Jednak jeden z nich zostanie w Krakowie jako pamiątka po wizycie papieża.

Golfy sportswany to przestronne i kompaktowe auta. Dzięki przemyślanej kabinie, przesuwnej kanapie i dużemu bagażnikowi świetnie sprawdzają się w roli auta rodzin-

Autowybory Polaków

Niemal połowa gospodarstw domowych w Polsce posiada dwa samochody, 15 proc. nawet trzy, a aż 77 proc. Polaków kupiło auta z rynku wtórnego – wynika z badania „AUTWybory Polaków”, przeprowadzonego przez instytut Millward Brown na zlecenie Exact Systems.

NOWY CZY UŻYWANY - JAKIE AUTA KUPUJĄ POLACY?



Na nowe samochody, co nie powinno dziwić, decydują się najczęściej osoby po 34. roku życia, z wyższym wykształceniem i lepiej zarabiające. W opinii ekspertów Exact Systems, firmy kontrolującej części samochodowe, sprzedaż nowych samochodów w Polsce będzie wyższa, a liczba importowanych pojazdów z zagranicy zmniejszy się, jeśli pojawią się zachęty do zakupu nowych aut.

■ „Państwo powinno wspierać kupujących”

– Polski park samochodów osobowych liczy ponad 20 mln sztuk i od wielu lat konsekwentnie rośnie. W ciągu ostatnich pięciu lat wzrósł aż o 3 mln – komentuje Jacek Opala, dyrek-

tor rozwoju sprzedaży w Exact Systems i ekspert Polskiej Izby Motoryzacji. – Niestety, jak wynika z badania, zdecydowana większość to samochody używane. Na trzy zakupione auta z rynku wtórnego przypada tylko jedno nowe. Takiej sytuacji sprzyjają nasze krajowe regulacje prawne, czyli podatek akcyzowy zależny od wartości i pojemności pojazdu oraz brak ograniczeń dotyczących importu używanych samochodów po wejściu do Unii Europejskiej. Żeby zmienić decyzje zakupowe, zarówno polscy konsumenci, jak i firmy potrzebują wsparcia od rządu. Na przykład w postaci dopłat do zakupu nowego samochodu, jak w Hiszpanii, czy poprzez rezygnację z obustronnych w doliczeniu VAT, z czym mieliśmy do czynienia na Słowacji.

■ Mieszkańcy wsi stawiają na używane

Z badania „AUTWybory Polaków” wynika, że aż 77 proc. Polaków kupiło swoje wymarzone cztery kółka na rynku wtórnym, a tylko 23 proc. w salonie samochodowym. Jeśli spojrzymy na wiek właścicieli lub użytkowników aut, dostrzeżemy, że zdecydowanie najczęściej samochody używane kupowały osoby najmłodsze. Aż 90 proc. kierowców to osoby w przedziale wiekowym 18 – 24 i 25 – 34. Najrzadziej natomiast na taki zakup decydowali się Polacy od 35. do 44. roku życia (67 proc. wskazań). Biorąc pod uwagę wykształcenie, auto z rynku pierwotnego częściej nabywały osoby, które ukończyły uczelnię wyższą (29 proc.), oraz najzamożniejsi Polacy, zarabiający powyżej 7 tys. zł (37,5 proc.). W gospodarstwach, gdzie dochód nie przekraczał 2,5 tys. zł, ten odsetek wyniósł tylko 12 proc. Najwięcej właścicieli używanych aut mieszka na wsi – 80,5 proc.

■ Za drogie hybrydy

Spośród badanych samochodów tylko 6 proc. ma nie więcej niż dwa lata, a 15 proc. to auta wyprodukowane od dwóch do pięciu lat temu. Autami liczącymi więcej niż dziesięć lat jeździ aż 52 proc. zapytanych. Najczęściej najstarszymi pojazdami poruszają się osoby z wykształceniem podstawowym. Niemal połowa z nich posiada 16-letnie lub starsze modele. Im mamy do czynienia z wyższym wykształceniem, tym większa liczba osób, które używają samochodów nowszych. A patrząc na miejsce zamieszkania – im większe miasto, tym więcej najmłodszych aut. Na wsi tylko co dwudziesty samochód ma poniżej dwóch lat, a w miastach powyżej 500 tys. mieszkańców – co dziesiąte.

Ponad 60 proc. samochodów kupionych jako nowe ma silnik benzynowy. Samochody z rynku wtórnego najczęściej mają silnik Diesla (45 proc.). Co ciekawe, częściej niż pozostali na benzynowy silnik decydowały się osoby powyżej 60. roku życia (62 proc. wskazań), o wykształceniu podstawowym (65 proc.) i mieszkające w największych miastach (65 proc.).

– Tylko 0,2 proc. zapytanych odpowiedziało, że posiada auto z napędem hybrydowym. To kropla w morzu potrzeb – ocenia Jacek Opala z Exact Systems. – Ten rynek, podobnie jak rynek aut elektrycznych, w naszym kraju raczkuje i to z kilku powodów. Pierwszy to cena, która dla wielu osób jest zaporowa. Po drugie, podobnie jak w przypadku samochodów nowych, tak i z alternatywnym napędem obecnie Polacy nie mogą liczyć na jakiegokolwiek wsparcie finansowe od rządu. Trzeci czynnik to obawa przed nieznanym. I chodzi tutaj zarówno o wadliwość pojazdu, jak i koszty jego użytkowania. Liczymy jednak, że ostatecznie zapowiedzi rządu związane z planem elektromobilności będą kołem zamachowym tego obszaru.

Jakub Ziębka

Jeżdżą tak, jak ich uczymy

Drodzy instruktorzy, szanowni właściciele OSK, szanowne komisje i organa administracji państwowej! Jeżeli chcemy, żeby na drogach było bezpieczniej, interesuje nas zmniejszenie finansowych i społecznych kosztów wypadków drogowych, musimy, jako profesjonaliści zajmujący się kształceniem kierowców, zadbać o jakość szkolenia!



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

Tym razem chciałbym poruszyć temat, który dla wielu z was może być drażliwy. Chodzi o odpowiedzialność instruktora nauki jazdy za przyszłe poczynania wyszkolonych przez niego kierowców. Wszyscy przecież z niecierpliwością czekamy na wprowadzenie od dawna zapowiadanych zmian, wynikających z zapisów ustawy o kierujących pojazdami i dotyczących obowiązkowych szkoleń oraz nadzoru nad kierowcami w tzw. okresie próbnym.

■ Na kogo narzekamy? Jeśli na kierowców, to także na siebie...

Od kilku tygodni, m.in. przy okazji sporządzania opinii dotyczącej wypadku drogowego, zacząłem się zastanawiać, czy istnieje związek między jakością wyszkolenia i umiejętnościami instruktora a zachowaniem na drodze osoby, która była szkolona i teraz posiada już uprawnienia do kierowania samochodem.

Wszyscy wiemy, jak jeżdżą polscy kierowcy. Narzekamy na nich, czyli także, szanowni instruktorzy, w jakimś stopniu na siebie. Media, przy okazji poważnych wypadków, mówią głośno o tym, że stan bezpieczeństwa w Polsce jest na kiepskim poziomie i plasujemy się na szarym końcu europejskiej listy. Dlaczego tak jest?

Po analizie zdarzenia, w zakresie którego dane mi było wydawać opinię, i przeczytaniu zeznań kierujących, doszedłem do wniosku, że od instruktora nauki jazdy zależy jednak bardzo wiele. Wiem, nie odkryłem Ameryki. Mimo to chciałbym, drodzy czytelnicy, zwrócić uwagę na kilka istotnych kwestii związanych z kształtowaniem przyszłego kierowcy.

■ Bliskie spotkanie z walcem

Za niedopuszczalne uważam doprowadzanie do sytuacji, w której instruktor podczas jazdy szkoleniowej zachęca osobę szkoloną do popełnienia wykroczenia słowami typu: „dawaj, da-



Fot. Joanna Oleszek/PORD Gdańsk

waj (...), zdążymy na żółtym przelecieć, bo potem będziemy tu czekać godzinę”. Niestety, o takich zdarzeniach słychać coraz częściej. To przykre, bo instruktor powinien być wzorcem godnym naśladowania, a nie spieszącym się gdzieś uczestnikiem ruchu, który uważa, że takie „drobne przewinienia” ujdą mu na sucho.

W ostatnim czasie byłem nawet świadkiem, jak instruktor nauki jazdy podczas prowadzenia szkolenia oznakowanym pojazdem pojechał z kursantem drogą zamkniętą dla ruchu, czyli remontowanym zjazdem na ekspresówkę. Gdy w bardzo niebezpiecznej sytuacji zatrzymali go pracownicy drogowi, tłumaczył się, że musiał zdążyć na kolejną jazdę. Warto dodać, że pojazd z literą L na dachu o mało nie został przejechany przez walec drogowy, którego operator właśnie wycofywał (przypomnę, na zamkniętym odcinku drogi!).

■ Egzamin, czyli koniec edukacji

Od wielu lat stoję na stanowisku, że obowiązkowe warsztaty dla instruktorów nauki jazdy powinny być prowadzone w ODTJ-otach lub przynajmniej w sposób, który pozwoliłby doskonalic umiejętności w zakresie prowadzenia auta. To bardzo ważne z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze, szkoleniowiec musi posiadać wiedzę i umiejętności, które przekaze kursantowi, czyli przyszłemu kierowcy. Dzięki temu unikniemy także niebezpiecznych sytuacji, które mogą zdarzyć się w trakcie prowadzonego szkolenia.

Niestety, z moich obserwacji wynika, że nie jest dobrze. Wszystko zaczyna się w chwili, gdy przyszły szkoleniowiec uczestniczy w kursie dla kandydatów na instruktorów. Kursy w wielu OSK

prowadzone są bardzo pobieżnie. Brakuje fachowych zajęć dotyczących techniki jazdy, a wizyta w ODTJ-ocie jest często tylko symboliczna. Dobrze, że egzamin na instruktora jest (na szczęście) sitem o dość małych oczkach. Nie zmienia to jednak faktu, że każda osoba do niego przystępująca prędzej czy później go zda. Konsekwencją tego faktu jest uzyskanie stosownych uprawnień.

Problem w tym, że właśnie wtedy edukacja instruktora dobiega końca. To bardzo przykre. Uważam, żeby nadążyć za zmieniającymi się czasami, przepisami i rozwiązaniami technicznymi w pojazdach, instruktorzy powinni cały czas się edukować. I teraz zadam pytanie, tylko odpowiedzcie sobie uczciwie: kiedy ostatnio zajęliście się swoim samodoskonaleniem?

■ Bądźmy odpowiedzialni!

Drodzy instruktorzy, szanowni właściciele OSK, szanowne komisje i organa administracji państwowej!

Jeżeli chcemy, żeby na drogach było bezpieczniej, interesuje nas zmniejszenie finansowych i społecznych kosztów wypadków drogowych, musimy, jako profesjonaliści zajmujący się kształceniem kierowców, zadbać o jakość szkolenia! Musimy wymagać od kursantów myślenia, kultury – i co najważniejsze – zdrowego rozsądku za kierownicą! Każdy instruktor, egzaminator, policjant i zwykły kierowca powinien krytykować i potępiać zachowania na drodze prowadzące np. agresję.

Zachęcam do przemyśleń i przypomnienia sobie o tym, co napisałem, podczas odbywania tegorocznych obowiązkowych warsztatów doskonalenia zawodowego! ■



Fot. Bridgestone w Stargardzie

Pomorze Zachodnie motoryzacją stoi

Stoewer, Junak, Polmo. Właśnie z historycznymi markami, a nie z odnoszącymi dziś sukcesy firmami kojarzony jest zachodniopomorski przemysł motoryzacyjny. Nie jest to jednak wrażenie prawdziwe. Na Pomorzu Zachodnim działa wiele firm, które są związane z branżą automotive. Także polskich lub mających polskie korzenie.

Przykładem jest choćby zatrudniający dziś ponad 1100 osób koszaliński producent szyb samochodowych – firma NordGlass. To świetnie rozwijające się przedsiębiorstwo. Firma jest jednym z największych producentów szyb dla branży motoryzacyjnej w Europie i posiada centra dystrybucyjne m.in. we Francji, Danii, Niemczech oraz Czechach. Przedsiębiorstwo zbudowali dwaj koszalinianie, którzy najpierw importowali szyby z Niemiec, następnie rozwinęli sieć ich sprzedaży i montażu, a w końcu sprowadzili linię produkcyjną z Finlandii i ruszyli z produkcją. NordGlass tak mocno się rozwinął, że najpierw w 2007 roku firmę przejął Polish Enterprise Fund, który w 2015 roku sprzedał przedsiębiorstwo kolejnemu inwestorowi – tym razem AGC Automotive Europe.

Z branżą automotive związany jest również najnowszy inwestor w koszalińskiej strefie przemysłowej. Firma Visio powstała w Koszalinie w 2009 roku i jest jednym z najszybciej rozwijających się polskich producentów wycieraczek do szyb samochodowych. W strefie zainwestuje ok. 5 mln zł w nowy zakład oraz stworzy kilkanaście miejsc pracy.

■ Opony produkowane w Stargardzie

Przez ostatnie lata na regionalnego lidera w sektorze motoryzacyjnym wyrósł Stargard. To miejsce wybrało bowiem kilku inwestorów zagranicznych, którzy systematycznie rozwijają swoją działalność. Do dobrych wyników polskiego eksportu z pewnością przyczynił się Bridgestone, światowy lider produkcji opon. Pod koniec minionego roku japoński koncern zakończył wartą



Fot. Grupa Cargotec w Stargardzie

blisko pół miliarda złotych inwestycję, tworząc linię produkcji opon do samochodów ciężarowych i autobusów, a także 170 nowych miejsc pracy. Od 2009 roku, czyli od rozpoczęcia działalności w Stargardzie, firma zainwestowała już 2 mld zł i stworzyła ponad 850 miejsc pracy. W tym czasie dzienna produkcja opon wzrosła o połowę – z 2400 do 3600 sztuk.

Również w 2009 roku w Stargardzie pojawił się należący do fińskiego Cargotecu (producent m.in. dźwigów czy suwnic) Kalmar, a kilka lat później (w 2014 roku) dołączyła do niego siostrzana spółka – Hiab. To właśnie ta ostatnia firma jest wiodącym na świecie dostawcą urządzeń do przeładunku drogowego. Produkowane w Stargardzie dźwigi są montowane głównie na samochodach ciężarowych i służą do prac przeładunkowych oraz instalacyjnych. Firma zatrudnia dziś blisko 500 osób, a w tym roku pochwaliła się opracowaniem przez star-

gardzkie centrum badawczo-rozwojowe systemu zdalnego sterowania żurawiem przeładunkowym. Nowinka technologiczna ma w przyszłym roku wejść do seryjnej produkcji i przyczynić się do zwiększenia sprzedaży.

■ Wyposażenie ciężarówek, chemia lakiernicza i aplikacje

Co ciekawe, pierwszą firmą z branży automotive w Stargardzie była stosunkowo cały czas mało znana firma – szwedzki Klippan. Spółka zainwestowała na Pomorzu Zachodnim już w 2002 roku i produkuje elementy wyposażenia samochodów ciężarowych. Chodzi o sieci zabezpieczające, łózka montowane w kabinach tirów czy zabudowy części bagażowej samochodów dostawczych (to ostatnia inwestycja, uruchomiona przed dwoma laty). Klippan zatrudnia ponad 150 pracowników. Firma współpracuje m.in. z Zachodniopomorskim Uniwersytetem Technologicznym, wraz z którym stworzyła biuro projektowe.

Firm produkujących na rzecz sektora automotive w województwie zachodniopomorskim jest oczywiście więcej. To m.in. CSV wraz ze spółkami zależnymi, która zatrudnia ponad 400 pracowników i należy do wiodących w kraju producentów i dystrybutorów chemii lakierniczej. Firma współpracuje z ponad dwudziestoma światowymi markami (m.in. Mercedes, Toyota, Porsche czy Tesla) w zakresie obsługi posprzedażowej. Liczne rozwiązania na rzecz tego sektora tworzą również specjaliści informatycy. Tworzeniem aplikacji bądź rozwiązań dla branży motoryzacyjnej mogą się pochwalić m.in. Tieto, REC Global czy brightONE.

Jakub Ziębka



Foto: MOs810/Wikimedia Commons

Poznań czeka na decyzję

Szkoły jazdy czekają na oficjalną informację od WORD-u Poznań i już ustawiają się w blokach startowych po pachnące nowością samochody. Mijmy nadzieję, że nowe auta będą bezawaryjne.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki
i techniki jazdy

W momencie, gdy piszę ten tekst (połowa października), WORD w Poznaniu nie ogłosił jeszcze oficjalnie, jaka firma wygrała przetarg na zakup aut egzaminacyjnych. Jest to bardzo ważna informacja, ponieważ wybór WORD-u ma wpływ na to, jakimi pojazdami będą jeździli na egzaminach poznańscy kandydaci na kierowców. Ciekawe więc, dlaczego nagle lokalne stowarzyszenie zaczęło dzwonić do swoich członków i sympatyków z informacją, że od czerwca 2017 roku nowym autem egzaminacyjnym będzie kia rio...

■ Plotka czy prawda?

Ja dowiedziałem się o tym od kolegi, który z kolei otrzymał taką informację od osoby związanej ze stowarzyszeniem. Tak chyba nie powinno być... Najpierw taka informacja (oficjalna!) musi być zamieszczona na stronie internetowej WORD-u. Dopiero potem wszystkie organizacje

branżowe i instruktorzy mogą debatować nad tym, czy dokonano złego, czy dobrego wyboru.

Kia rio będzie dostępna w polskich salonach w styczniu lub lutym 2017 roku. Jest to najnowsza wersja auta, prezentowana na salonie motoryzacyjnym w Paryżu (Paryż Motor Show 1–16 października 2016 roku). W Polsce pewnie zobaczymy samochód na imprezie na Poznań Motor Show albo w salonach samochodowych.

■ Duże wydatki i...

Jeżeli potwierdzą się plotki, że kia rio zostanie samochodem egzaminacyjnym, dla większości tutejszych szkół jazdy zacznie się proces wymiany aut szkoleniowych. Składa się na niego zakup samochodów, zamontowanie w nich pedałów, lusterek, oklejenie ich. To zajmuje trochę czasu...

Samochód to nowość, więc nie da się go sprawdzić od naszych zachodnich sąsiadów. Wybór auta, które jest nowe i nie ma go na rynku wtórnym, dla szkół jazdy oznacza duże wydatki, ale też duże szanse na rozwój. Może się zdarzyć, że instruktorzy, którzy sobie dorabiają po kilka czy kilkanaście godzin tygodniowo i szkołą własnym pojeźdem, nie zdecydują się na zakup auta za 50 tys. złotych. Dlaczego? Bo im się to po prostu nie opłaci. Może rów-

niez dojść do tego, że szkoły jazdy na pewien czas zmniejszą flotę pojazdów szkoleniowych. Poczekają po prostu, aż kia będzie dostępna na rynku wtórnym.

■ ...szansa na rozwój

Dla szkół jazdy, które rzetelnie prowadzą politykę finansową, wybór kii może być szansą na rozwój. Jeżeli kilka ośrodków szkolenia kierowców zamknie działalność, a inne zakupią mniejszą liczbę aut, to autoszkoły, które kupią więcej samochodów lub utrzymają swój stan posiadania znajdą się w bardzo dobrej sytuacji.

Kursanci będą szukali kursów na prawo jazdy prowadzonych nowym samochodem egzaminacyjnym. Szkoła jazdy, która zapewni im miejsce w swoim grafiku, może umocnić pozycję na rynku oraz – poprzez zwiększenie liczby osób szkolonych – zarobić więcej pieniędzy. Jeżeli pójdzie w miasto informacja, że dana szkoła ma nowe samochody egzaminacyjne i szkoli bez długich terminów oczekiwania, może dać jej sukces na lokalnym rynku szkoleniowym.

Szkoły jazdy czekają na oficjalną informację od WORD-u Poznań i już ustawiają się w blokach startowych po pachnące nowością samochody. Mijmy nadzieję, że nowe auta będą bezawaryjne. ■

Ekosposób na produkcję opon

Firma Continental zamierza zbudować w północno-wschodnich Niemczech centrum badawcze, które ma zająć się rozwojem przemysłowej uprawy mniszka lekarskiego i przetwarzaniem pozyskanego z nich surowca na potrzeby produkcji ogumienia.

W pierwszej fazie projektu Continental chce zainwestować w obiekt, który powstanie w Anklam, ok. 35 mln euro.

– Budowa Taraxagum Lab Anklam jest częścią konsekwentnie realizowanej przez nas długoterminowej strategii rozwoju „Wizja 2025”, która wymaga nieustannego poszukiwania innowacyjnych rozwiązań oraz inwestycji w moce produkcyjne i badawcze – mówi Burkhardt Köller, dyrektor zarządzający Continental Reifen Deutschland GmbH i szef controllingu w dziale opon. – Jako firma śmiało spoglądająca w przyszłość nie ustajemy w rozwoju. Jesteśmy w trakcie opracowywania kolejnych innowacyjnych projektów badawczo-rozwojowych we współpracy z uznanymi ośrodkami naukowymi. Centrum badawcze w Anklam będzie ukoronowaniem naszych dążeń do przemysłowego wykorzystania surowca pozyskiwanego z mniszka lekarskiego w produkcji opon. Jeśli projekt się powiedzie, w połowie założonego okresu utworzymy zakład produkcji kauczuku.

■ Mniej zanieczyszczeń, mniej wyciętych lasów

Firmie Continental chodzi o to, żeby znaleźć ekologiczne i ekonomiczne rozwiązanie, które pozwoli zaspokoić rosnący popyt na kauczuk naturalny. Materiał na gumę w centrum badawczym Continental będzie pozyskiwany z nowej odmiany mniszka – kok-sagiz, zwanego także gumodajnym.

Roślina została wykształcona w procesie krzyżowania. Gatunek charakteryzuje się wyższymi proporcjami kauczuku oraz biomasy od odmiany



tradycyjnej. Osiąga wysokość do 30 cm i może być uprawiany na dotychczasowych nieużytkach w regionach o klimacie umiarkowanym w całej Europie. Dzięki temu, że pożądane warunki klimatyczne panują w niemieckiej miejscowości Anklam, Continental znacznie obniży koszty transportu tradycyjnego kauczuku z obszarów tropikalnych oraz ograniczy negatywny wpływ emisji zanieczyszczeń na środowisko.

Uprawa mniszka na mniej wartościowych gruntach pozwoli także zapobiec dalszemu niszczeniu cennych lasów deszczowych i dżungli. Ponadto, jak podkreślają naukowcy z Continental oraz Instytutu Biologii Molekularnej i Ekologii Stosowanej Fraunhofer, mniszek kok-sagiz będzie uprawiany w sposób umożliwiający pozyskiwanie surowca w ilościach większych niż z drzew kauczukowych, rosnących w strefie podzwrotnikowej. Wszystko za sprawą innowacyjnej metody produkcji, umożliwiającej wytwarzanie z soku mlecznego znajdującego się w ko-

zieniach tej rośliny naturalnego kauczuku, wykorzystywanego w produkcji opon i elementów mocowania silnika.

■ Obiecujące próby

Dotychczasowe rezultaty badań nad materiałem opartym na tej roślinie są bardzo obiecujące. Pierwsze opony wyprodukowane przy użyciu mniszka lekarskiego przeszły już próby zarówno w warunkach letnich, jak i zimowych. Kauczuk pozyskany z rośliny znakomicie wytrzymuje porównanie ze swoim odpowiednikiem. Pod względem chemicznym jest identyczny z surowcem z drzewa kauczukowca *Hevea brasiliensis*. Kolejnym etapem działań Continental oraz instytutów i firm uczestniczących w projekcie będzie podjęcie działań mających na celu uruchomienie ekonomicznie opłacalnej seryjnej produkcji opon z mniszka kok-sagiz. Według dr Andreasa Toppa, szefa ds. rozwoju materiałów i procesów oraz przemysłowej produkcji w dziale opon Continental, umożliwi to placówka badawcza w Anklam.

Nowa technologia Continental w niedalekiej przyszłości może odmienić i ulepszyć proces produkcji opon. Projekt „Taraxagum – opony z kauczuku z mniszka lekarskiego” zdobył już uznanie na całym świecie. W 2014 roku otrzymał GreenTec Award, wyraz uznania w dziedzinie biznesu i ochrony środowiska, natomiast w 2015 roku został uhonorowany nagrodą Josepha von Fraunhofera przez Towarzystwo Fraunhofera.

Jakub Ziębka



Przegląd legislacyjny

W związku z tym, że nowelizacje rozporządzeń do ustawy o kierujących pojazdami ukazały się już w Dzienniku Ustaw, a z uwagi na krótkie *vacatio legis* część zmian wejdzie w życie, zanim ten numer „Szkoly Jazdy” trafi w ręce pierwszych czytelników, nie będzie z pewnością zaskoczeniem, jeśli w tym miesiącu zaproponuję kolejny rzut okiem na zmiany. Tym razem w ostatecznym ich kształcie.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

30 września w Dzienniku Ustaw ogłoszono Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 20 września 2016 roku, zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców. W związku z 30-dniowym *vacatio legis* termin wejścia w życie części przepisów przypada już na 31 października.

Wśród zmian można wskazać m.in. dodane wymogi dotyczące szkoleń motocyklowych i motorowerowych w ruchu drogowym: w przypadku wykorzystywania do poruszania się za osobą szkoloną w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 i A:

- 1) motocykla – instruktor powinien być ubrany w kamizelkę odblaskową z napisem „Instruktor”
- 2) pojazdów innych niż motocykla – pojazdy te powinny być oznaczone widoczną dla innych uczestników ruchu informacją o prowadzonym szkoleniu, umieszczoną z tyłu pojazdu.

Nowelizacja dodała do rozporządzenia definicję szkolenia równoległego. „Za szkolenie prowadzone równoległe uznaje się szkolenie prowadzone w tym samym czasie i przez ten sam podmiot. Zmniejszenie liczby godzin zajęć, odpowiednio teoretycznych lub praktycznych, następuje wyłącznie w przypadku, jeżeli szkolenia prowadzone równoległe zakończyły się przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu państwowego na prawo jazdy przez osobę szkoloną w zakresie jednej z kategorii prawa jazdy wchodzącej w zakres szkolenia”.

Niestety, tak sformułowany przepis nie pozwoli skorzystać ze związanych ze szkoleniami równoległymi obniżek liczby godzin oso-



bom, które samodzielnie podejść do części teoretycznej egzaminu państwowego.

■ Pierwsza pomoc w szkoleniu

W przypadku szkolenia równoległego, według znowelizowanych przepisów, cztery godziny zajęć teoretycznych i ćwiczeń w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych przeprowadza się tylko raz dla wszystkich kategorii prawa jazdy, dla których jest prowadzone szkolenie równoległe.

W przypadku osób ubiegających się o uprawnienia kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E – posiadających prawo jazdy kategorii B, lub uczestniczących w szkoleniu na prawo jazdy kategorii B, uznaje się, że osoby te odbyły już szkolenie w zakre-

sie nauki udzielania pierwszej pomocy w ramach uzyskiwania prawa jazdy kategorii B.

Z kolei w przypadku kursu na kategorię AM dodano wymóg odbycia z ratownikiem przynajmniej jednej godziny zajęć teoretycznych i ćwiczeń w zakresie udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych w ramach części teoretycznej.

Doprecyzowany został przepis dotyczący pokonywania co najmniej 50 km na każdych zajęciach. Wymóg ten nie dotyczy pierwszej połowy godzin na A2 i A (to te godziny, które można realizować na motocyklach niższej kategorii).

Wprowadzone zostały też zmiany w zakresie dopuszczalnej liczby dodatkowych uczestników kursu, w obecności których może być prowadzone szkolenie praktyczne. I tak szko-

lenie na kategorię B+E może być prowadzone w obecności aż sześciu dodatkowych uczestników kursu (a nie tylko jednego, jak dotychczas), a w przypadku szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B – maksymalnie dwóch dodatkowych uczestników kursu (dotychczas dla tych kategorii było ograniczenie do jednego).

■ Nowy wzór karty

Pojawił się też nowy wzór karty przeprowadzonych zajęć. Dodano w nim kolumnę przeznaczoną do wpisywania numeru rejestracyjnego pojazdu przy każdych zajęciach. Jednak to nie sam zakres zmian wprowadzonych w tym dokumencie budzi największą wątpliwość, lecz przepis nakazujący stosowanie nowelizacji już w odniesieniu do szkoleń rozpoczętych. Czy oznacza to konieczność wymiany kart albo ich kontynuacji na nowych arkuszach? Taka retroaktywność (działanie wstecz) nowelizacji nie wydaje się uzasadniona jakimiś ważnymi powodami, a podkreślenia wymaga fakt, że o momencie wydania karty przeprowadzonych zajęć przesądza § 6 – ma to nastąpić przed rozpoczęciem zajęć. Sama aktualizacja wzoru nie wydaje się wystarczającą podstawą do wydania nowego dokumentu podczas trwającego kursu, nie wspominając już o ewentualnym „zastępowaniu” starej karty nową. Już teraz wiadomo jednak, że temat jest kontrowersyjny. **Tuż przed zamknięciem numeru udało nam się uzyskać stanowisko resortu w tej sprawie. Według ministerstwa po wejściu w życie rozporządzenia dokumentowanie zajęć na karcie przeprowadzonych zajęć dla wszystkich osób w trakcie szkolenia „powinno być kontynuowane na nowym wzorze karty”.** Wydaje się, że chodzi o dodawanie nowego formularza do dotychczasowej karty.

Poza tym mamy drobne zmiany w programie szkolenia – temat „Udzielanie pierwszej pomocy przedmedycznej” ograniczono do kategorii A1, A2, A, B1, B, T i pozwolenie (dotychczas obowiązywał dla AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D, T i pozwolenia). Temat „Akcje ratunkowe po wypadku” ograniczono z kolei do kategorii C1, C, D1, D (dotychczas obowiązywał dla C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E).

Wśród zmian przewidzianych dopiero na 1 stycznia 2017 roku i uzależnionych oczywiście od stanu systemu CEPiK wymienić można np. dodany obowiązek aktualizowania PKK analogicznie jak przy wydawaniu zaświadcze-

nia o ukończeniu kursu również po zakończeniu szkolenia uzupełniającego.

■ Zmiany w egzaminowaniu

Niedługo później, bo 10 października w Dzienniku Ustaw ukazała się nowelizacja rozporządzenia dotyczącego egzaminowania (poz. 1655).

W nowelizacji zmodyfikowano między innymi minimalny zestaw kategorii uprawnień egzaminatora nadzorującego – po zmianie to kategorie A, B i C lub A, B i D, dotychczas było tylko A, B i C. Wymóg doświadczenia egzaminatora nadzorującego został złagodzony – zamiast dotychczasowych trzech lat wymagane będą dwa lata doświadczenia w przeprowadzaniu egzaminów na kategorii B i C lub B i D (dotychczas liczyły się tylko kategorie B i C).

W nowych przepisach dopuszczono manualne wyłączenie urządzenia rejestrującego przebieg egzaminu praktycznego przez egzaminatora po zakończeniu egzaminu i jego omówieniu w celu wyjęcia nośnika danych. Co jednak istotniejsze – również dla ośrodków podstawiających swoje pojazdy na egzaminy – dopuszczono stosowanie urządzeń rejestrujących, które jedynie sygnalizują aktywność funkcji nagrywania (dotychczas wymagany był podgląd rejestrowanego obrazu).

Dodano wydające się niemal oczywistością zwolnienie z opłaty za egzamin dla osób, w przypadku których egzamin nie mógł być przeprowadzony z przyczyn od nich niezależnych, np. awarii technicznych.

Uszczegółowiono regulacje dotyczące przerywania egzaminu państwowego, rozróżniając sytuacje, w których egzaminator **musi** przerywać egzamin (np. awaria urządzenia rejestrującego albo wnioski osoby egzaminowanej), od tych, w których **może** to uczynić (zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego).

Pojawił się obowiązek zwolnienia PKK przez WORD po upływie roku od ostatniego nieudanego podejścia do egzaminu.

■ Inne kryteria

Zmodyfikowano kryteria egzaminacyjne w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

- dla sprzęgania przyczepty z pojazdem określono dodatkowo, że osoba niepełnosprawna, mająca niedowład kończyn dolnych lub górnych, ma na wykonanie tego zadania nie więcej niż 30 minut (dotychczas było jedynie ogólne kryterium – 15 minut), a czas rozprzegania dla takich osób został wydłużony z 10 do 20 minut
- przy punkcie dotyczącym włączenia świateł odpowiednich do jazdy w ruchu drogowym (w ramach zadania „ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu”) dodano zastrzeżenie „jeżeli światła nie włączają się automatycznie”
- włączenie świateł, ze wspomnianym wyżej zastrzeżeniem, dodano jako czynność wymaganą przy „upewnianiu się o możliwości jazdy” w ramach jazdy po łukach w kształcie cyfry 8 dla kategorii motocyklowych.

Również w przypadku tego rozporządzenia znowelizowane przepisy mają być stosowane nawet do spraw rozpoczętych przed ich wejściem w życie. Kwestie uzależnione od CEPiK mają zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2017, a cała reszta po upływie trzydziestu dni od ogłoszenia gotowego rozporządzenia w Dzienniku Ustaw, czyli 10 listopada.

■ Co z egzaminowaniem?

Do czasu oddania niniejszego tekstu do druku nowelizacja rozporządzenia regulującego egzaminowanie nie ukazała się w Dzienniku Ustaw. Zmiany, które przewidziano w jego projekcie nie są jednak szczególnie istotne dla branży. Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku nowelizacji rozporządzenia w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, tworzonej w tym samym czasie, co rozporządzenia opisane wyżej – ta nowelizacja jest pilnie potrzebna i właściwie już spóźniona, ale temu tematowi poświęcony jest w tym numerze „Szkół Jazdy” osobny materiał. ■

Kosmetyczne zmiany

Ostatnio opublikowane rozporządzenie w sprawie szkolenia uświadomiło mi, że ciągle jeszcze tkwimy w przeszłości, o której dawno chcielibyśmy zapomnieć. Już sam fakt, że ponownie pojawił się problem z dostosowaniem karty przeprowadzonych zajęć do uaktualnionych wymogów sprawozdawczych mówi sam za siebie!



■ Wojciech Szemetyło

Nieznaną większości europejskich krajów problem z dokumentacją szkoleń urasta do symbolu świadczącego o całkowitym rozminięciu się ustawodawców z nadrzędnym celem naszej pracy, jakim jest przygotowanie kursanta do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. Uporczywe trzymanie się przez decydentów biurokratycznego modelu zarządzania OSK, który nie przyniósł pozytywnych rezultatów (w postaci znacznej poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach) i nie jest powszechnie akceptowany przez szkoleniowców, wskazuje, że urzędnicy wciąż jeszcze pracują w starym stylu.

Raport NIK oraz wyniki kontroli przeprowadzane rutynowo przez nadzór nie pozostawiają żadnych wątpliwości zarówno do stosowania, jak i przestrzegania obowiązującego w tym zakresie prawa. Rozporządzenie uściślające i precyzujące zagadnienia związane ze szkoleniem motocyklistów, określając wymóg posiadania przez instruktora kamizelki z napisem „instruktor” i oznaczenia pojazdu szkoleniowego umieszczoną z tyłu pojazdu informacją o prowadzonych zajęciach jest dokumentem z całkowicie odmienną epoką. Czekam zatem z wielkim zaciekawieniem na dyskusję w mediach na temat wielkości, koloru, a może też i kroju liter wspomnianego oznaczenia...

■ Pozbawianie instruktora podmiotowości

Rozwiązanie dotyczące sposobu przeprowadzania jazd z prędkościami powyżej 50 km/h jest

jeszcze jednym przykładem na zbytnią ingerencję w program szkolenia. Pozbawienie instruktora podmiotowości w zakresie przebiegu nauki jazdy i możliwości kształtowania programu według potrzeb konkretnego kursanta jest całkowicie chybionym pomysłem. Spowoduje to, że będziemy mieli do czynienia z kolejną biurokratyczną przeszkodą i skomplikuje zapisy w karcie zajęć.

Również nowe pojęcie szkolenia równoległego, przyjęte do określenia od dawna stosowanych i znanych rozwiązań podczas jednoczesnego szkolenia teoretycznego i praktycznego w zakresie dwóch kategorii, np. A i B, nie wnosi niczego nowego. Ba, nie rozwiązuje ani jednego uciążliwego problemu. Chyba przez nikogo nie oczekiwanym efektem propozycji rozwiązania dotyczącego szkoleń z udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych jest uznanie, że wystarczy je odbyć w ramach programu przewidzianego dla kategorii B. Pamiętam, że przecież jeszcze nie tak dawno dyskutowano poważnie nad propozycją wprowadzenia innego programu. Miał zawierać nawet szpitalne praktyki na oddziałach ratunkowych dla wszystkich wykonujących zawód kierowcy.

Szkolenia takie powinny być prowadzone przez profesjonalne instytucje, np. PCK lub związane ze służbą zdrowia agendy pozarządowe. Ten pomysł objęcia obowiązkowym szkoleniem coraz większej grupy uczestników ruchu drogowego spotykał się z pozytywną reakcją naszego środowiska. Były też projekty zgłaszane przez stowarzyszenia przewoźników i transportowców. Kierowcy zawodowi są przecież żywotnie zainteresowani tym tematem.

Jestem pewien, że sprawa bezpieczeństwa i stałego szkolenia w udzielaniu pierwszej pomocy przedlekarskiej wróci. Dlaczego? Bo to najskuteczniejszy i stosunkowo tani sposób na poprawę bezpieczeństwa. Czemu kierowcy autobusów przewożący miliony pasażerów nie mogliby nieść doraźnej pomocy nie tylko w czasie wypadków? Czy pomysł obowiązkowego wyposażenia

ciężarówek i autobusów w profesjonalny sprzęt do resuscytacji nie przyczyniłby się do zmniejszenia przypadków śmiertelnych?

■ W poszukiwaniu pieniędzy

Dobrze, że chociaż w programie szkoleń dla kategorii AM dodano jedną godzinę zajęć teoretycznych i ćwiczeń z udzielania pierwszej pomocy. Wkraczającym w dorosłe życie kandydatom na kierowców na pewno wyjdzie to na zdrowie i może choć trochę ostudzi gorące temperamenty.

Uważam, że należy ponownie zwrócić uwagę na problemy związane ze szkoleniem kursantów na tę najmłodszą kategorię prawa jazdy. Program szkolenia powinien być jak najbardziej wszechstronny, dostosowany do percepcji młodych ludzi. Jednocześnie koszt kursu nie może być porą nie do pokonania dla ich rodziców.

Już dzisiaj widać, że trzeba szukać pieniędzy, żeby sfinansować to pierwsze w życiu prawo jazdy, ale też znaleźć sposób na efektywniejsze i lepsze wykorzystanie środków przeznaczonych w oświacie na powszechne szkolenia komunikacyjne. Nie ma w tym nic nowego. Znane są pomysły ponownego wprowadzenia do szkół możliwości uzyskiwania praw jazdy, np. w ramach stworzonego od podstaw ogólnopolskiego systemu edukacji komunikacyjnej. Oczywiście dzisiaj jest to bardzo daleka i odległa perspektywa. Działania wymagają wsparcia wielu instytucji, w tym organizacji pozarządowych, stowarzyszeń i fundacji. Warto się chyba nad tym pochylić.

Kończąc wątek rozporządzenia, chciałbym podkreślić, że doceniam wysiłek urzędników resortu infrastruktury i budownictwa, żeby sprawnie i szybko reagować na zmiany. A swój sceptyczny stosunek do wpływu wprowadzanych zmian na realną zmianę w jakości prowadzonych przez OSK szkoleń przedstawiam tym, którzy mają najwięcej do powiedzenia. Chodzą oczywiście o posłów i senatorów.

■ Nieistotne szczegóły

Być może nie wszyscy zwrócili w sierpniu uwagę na interpelację, którą do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wystosował poseł Jan Mosiński. Chodzi o zmiany w obowiązującym systemie egzaminowania i szkolenia. Nie trzeba nikogo przekonywać, że działający od prawie dwudziestu lat z drobnymi zmianami model (zwany WORD-owskim) nadaje się do naprawy! Zdecydowana większość środowisk związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem uważa, że chyba nadszedł właściwy czas na poważną merytoryczną dyskusję oraz podjęcie ważnych decyzji.

Co proponuje poseł Mosiński? Nadzór nad egzaminami państwowymi powinna sprawować centralna komisja egzaminacyjna, działająca na podstawie ustawy o systemie oświaty. Nieco niżej działałyby okręgowe komisje egzaminacyjne, którym bezpośrednio podlegaliby instruktorzy. A egzaminy byłyby organizowane z wykorzystaniem infrastruktury ośrodków szkolenia kierowców, spełniających określone wymagania. Z kolei egzaminatorami rotowałby niezależny system. Nie byłoby możliwości ręcznego ich przypisywania do konkretnych uczestników egzaminu.

Pominę dokumentację i uzasadnienie proponowanych zmian, bo można je łatwo znaleźć, choćby w internecie. Skupię się nad merytoryczną zawartością projektu, który jest w zasadzie wnioskiem o całkowite zakończenie działalności WORD-ów. Takich postulatów mieliśmy ostatnio ze strony wielu komentatorów dość sporo. Wzbudzały one większe lub mniejsze emocje, jednak szybko przestano brać je poważnie. W każdym razie opinia szkoleniowców od dawna jest znana. Wiadomo też, co oznaczałoby bezpośrednie podporządkowanie WORD-ów. Pracujący w nich egzaminatorzy staliby się pracownikami państwowymi, z całym dobrodziejstwem wynikającym z posiadanego statusu urzędnika państwowego.

Jednak opublikowany niedawno na stronie internetowej „Szkoły Jazdy” komentarz dyrektora szczecińskiego WORD-u Cezarego Tkaczyka jest głosem świadczącym, że w wielu ważnych sprawach możliwe jest wypracowanie sporego kompromisu. Ciekawe, że w toku wymiany poglądów w cieniu pozostawały istota i cel egzaminów. Uważam, że dla większości kursantów mało istotne jest to, gdzie i w jaki sposób przeprowadza się egzamin. Natomiast ważne z punktu widzenia przyszłego kierowcy jest to, czy skutecznie sprawdza się poziom przygotowania do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

■ Czy zespół podoła?

W dzisiejszym świecie prawo jazdy staje się jednym z podstawowych dokumentów, bez

którego niemożliwe jest w zasadzie normalne życie. Znamy zatrważające koszty ponoszone przez społeczeństwo na skutek niewydolnego i niesprawnego systemu szkolenia i egzaminowania. Właśnie z tego wynika mój krytyczny stosunek do wprowadzanych z takim trudem, ale mało istotnych nowelizacji.

Czy powołany niedawno zespół doradczy do spraw szkolenia i egzaminowania zadziała tak, żeby w naszej branży nastąpił przełom? Życie szybko przyniesie odpowiedź na to pytanie. Jedno jest pewne. Pomimo wielu krytycznych uwag i komentarzy co do celowości powołania takiego gremium, już na starcie został on obarczony szansą uczestniczenia w przebudowie od podstaw całego systemu. To, czy członkowie zespołu udźwigną odpowiedzialność za formułowane opinie, czy uda im się wznieść ponad partykularne interesy reprezentowanych grup, pozostaje niewiadomą. Czy starczy im osobistej odwagi, żeby przeciwstawić się naciskom ze strony lobbystów, widzących jedynie bieżące ekonomiczne korzyści dla swoich przedsiębiorstw? Czy ich zaangażowanie będzie miało bezpośredni i decydujący wpływ nie tylko na kształt, ale również i zakres opiniowanych reform?

Życzę im, żeby nie zaprzepaścili okazji uczestniczenia w tworzeniu nowej rzeczywistości. W odpowiedzi na interpelację posła Mosińskiego wyraźnie widać, że wysoki przedstawiciel resortu (wiceminister) doskonale zdaje sobie sprawę z powagi poruszanych kwestii. Cytuję: „Mając jednak na uwadze, że są to zmiany zasadnicze, które w przypadku złe wprowadzonej reformy mogą odbić się negatywnie na osobach ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, wszystkie propozycje zostaną szczegółowo rozpatrzone przez ww. zespół”. Jestem głęboko przekonany, że Jan Mosiński będzie uważnie obserwował to, co będzie działo się z interesującymi go kwestiami.

■ Co z ODTJ-otami?

Na koniec chciałbym jeszcze napisać kilka zdań o ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Uważam, że trzeba przedsiębiorcom prowadzącym takie obiekty uczciwie powiedzieć, czy mogą liczyć na zyski, wynikające z realizacji programu zapisanego w art. 91 ustawy o kierujących pojazdami.

To właśnie członkowie zespołu doradczego powinni niezwłocznie przedstawić stanowisko szkoleniowców w tej sprawie. Z prowadzonej dotąd dyskusji wynika, że zdecydowana większość naszego środowiska uważa, że obowiązkowe szkolenia nie powinny być organizowane...

Podsumowując, w dzisiejszych czasach trzeba podejmować ważne decyzje, inicjować poważne zmiany, a nie zajmować się kosmetyką. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy



porady



historia

nowości





testy

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl



Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 15 utworzą rozwiązanie.

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

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

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

POZIOMO:

1) droga odciażająca ruch w mieście. 5) auto z NRD. 9) solenizantka z 21 listopada. 10) borsuk. 12) bezsilnikowy pojazd drogowy. 13) planeta Układu Słonecznego. 16) drogowy, karny lub cywilny. 18) zatrudniony w szkole jazdy. 20) papierowy zwój. 21) akt prawny. 23) ogrodowa roślina ozdobna, jakobinka. 24) umożliwia przejazd przez rzekę. 25) zimowa dyscyplina sportowa.

PIONOWO:

1) ... napędowy. 2) uczucie niepewności. 3) włoska ciężarówka. 4) niezbędne podejrzanemu. 5) przewóz ładunków przez określony obszar danego kraju. 6) współplemieniec Winnetou. 7) odbiorca przesyłki. 8) tysiąc kilogramów. 9) numer identyfikacyjny pojazdu. 11) przewozi pasażerów. 14) przyłączenie do czegoś, zespolenie w całość. 15) krynica, źródło. 17) karetka pogotowia ratunkowego. 19) ryba słodkowodna spokrewniona z koniem. 21) szkoda moralna. 22) farba wodna.

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 Ruptal, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, materiały Mercedes, NewsPress, Karolina Wilk, Albin Sieczkowski, materiały Volkswagena, materiały Exact Systems, Joanna Oleszek/PORD Gdańsk, archiwum Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, MO810/Wikimedia Commons, materiały Continental, Korekta: Dorota Piechna

Sklad: 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.szkola-jazdy.pl
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

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