

nr 12/2016 (132)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## ŚMIAŁE PLANY

WDROŻENIE ZMODERNIZOWANEJ CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW I KIEROWCÓW ZOSTANIE PO RAZ KOLEJNY PRZESUNIĘTE W CZASIE. SYSTEM MA ZACZAĆ DZIAŁAĆ 4 CZERWCĄ 2018 ROKU. MIMO TEGO NIEPÓWODZENIA MINISTERSTWO CYFRYZACJI SNUJE KOLEJNE PLANY. DO KOŃCA PRZYSZŁEGO ROKU POLACY MAJĄ MIEĆ MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z MOBILNYCH PRAW JAZDY, UBEZPIECZEŃ OC ORAZ DOWODÓW REJESTRACYJNYCH.

str. 6

## WORD PRZYJACIELEM OSK, CZYLI ROZBIERANIE BARYKADY

PO LATACH BUDOWANIA MURÓW I KREOWANIA KONFLIKTÓW MIĘDZY SZKOŁAMI JAZDY I WORD-AMI BARYKADA JEST POWOLI ROZBIERANA – OCENIA SZEF GÓRNOŚLĄSKIEGO STOWARZYSZENIA OSK. POTWIERDZAJĄ TO INSTRUKTORZY Z INNYCH REGIONÓW POLSKI. A DYREKTORZY WORD-ÓW PRZEKONUJĄ, ŻE ZAWSZE BYLI OTWARCII NA WSPÓŁPRACĘ.



ISSN 1895-4472



9 771895 447607

[WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL](http://WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL)

e-kierowca

# WESOŁYCH ŚWIĄT PARTNERZY!



Z okazji zbliżających się świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku życzymy naszym Partnerom wszystkiego, co najlepsze. Nowy rok to nowe możliwości, nowe projekty i nowe szanse. Jesteśmy przekonani, że działając wspólnie możemy pełniej zrealizować swoje zamierzenia i przekuć je w sukces. Dzięki Wam – naszym Partnerom, jesteśmy lepsi, kreatywniejsi i skuteczniejsi. Za to w nadchodzącym Nowym Roku dziękujemy.

Zespół **e-kierowca**

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

91 431 43 95

# Pozytywne wiadomości



**Krzysztof Giżycki**

**W** grudniu, głównie ze względu na święta Bożego Narodzenia, większość z nas stara się myśleć pozytywnie i nie zaprzętać sobie zbyt wielu głowami nieprzyjemnymi sprawami. Dlatego nie zamierzam tym razem pisać o kolejnym przesunięciu wdrożenia CEPiK-u i innych problemach, z którymi muszą borykać się ośrodki szkolenia kierowców. Oj, zapędziłem się nieco... Niech będzie pozytywnie!

Ministerstwo Cyfryzacji poinformowało, że już pod koniec przyszłego roku nie będziemy musieli mieć przy sobie takich dokumentów, jak prawo jazdy, dowód rejestracyjny auta czy potwierdzenie ubezpieczenia OC. Do tego czasu powinien bowiem zostać zakończony projekt wdrażający tzw. mDokumenty. Chodzi o to, żeby np. podczas wizyty w urzędzie lub kontroli policyjnej obywatel mógł pokazać je na telefonie komórkowym, będą dostępne online. I dobra wiadomość dla tych, którzy nie ufają nowoczesnym

technologiom. Korzystanie z mDokumentów będzie dobrowolne, nie obligatoryjne.

Kolejna dobra wiadomość? Proszę bardzo! Zarówno szefowie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, jak i właściciele OSK oraz szefowie organizacji branżowych potwierdzają, że ich współpraca układa się coraz lepiej. W opinii szkoleniowców, WORD-y zaczynają traktować szkoły jazdy z większą dozą zrozumienia, po partnersku. A w przeszłości bywało różnie...

Powody do zadowolenia mają także mieszkańcy kilku powiatów w województwie zachodniopomorskim. W pierwszej połowie przyszłego roku otwierają się bowiem filie WORD-ów w Szczecinku i Barlinku. Narzekać nie mogą także wielodzietne rodziny z podpoznańskiej gminy Czerwonak. Samorząd dofinansowuje kursy na prawo jazdy. W przypadku kategorii B można dostać 1 tys. zł, AM – 500 zł.

Takich miłych wiadomości znajdziecie w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy” dużo więcej. Gorąco zachęcam do czytania!

No i jeszcze jedna kwestia, chyba najważniejsza! Cała redakcja „Szkoły Jazdy” życzy Wam, drodzy Czytelnicy, rodzinnej i ciepłej atmosfery podczas świąt Bożego Narodzenia oraz szampańskiej zabawy w sylwestra. Niech rok 2017 będzie udany!

*Redaktor naczelny*

## W numerze

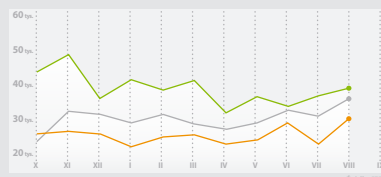
Śmiałe plany	4	Im prościej, tym lepiej	26
WORD przyjaciелеm OSK, czyli rozbiieranie barykady	6	Efektywność. Dobry wzór do naśladowania	28
Rodziny wielodzietne mają (dużo) taniej	8	Nagroda za wytrwałość	30
Włochaty stwór uczy jeździć	9	Australijczyk w Formule 1	31
Nieuczciwość nie popłaca	10	Szkoła to nie miejsce na popisy	32
Nowe samochody nie cieszą wszystkich	11	Brak kierowców uniemożliwia dalszy rozwój	34
WORD. Tu może zdarzyć się wszystko	12	Uwaga, czołgiści na mieście!	35
Progowe ograniczenie	13	Kukizowcy chcą większych praw dla kierowców	36
Wiosna nadciąga z Dalekiego Wschodu	14	Ile wydaje Polak w drodze	37
Dobra zmiana	16	Dodatkowe jazdy. Jak przeprowadzić je legalnie?	38
Grasz? Zdasz!	18	Jak chronić dzieci?	39
Jednogośna decyzja radnych	19	Idealny system	40
Skreć warunkowy. Jak należy go wykonać?	20	Większa płaca, wyższe kary	41
Królestwo motoryzacji	22	Przegląd legislacyjny	42
Gdy o życiu decydują sekundy	24	Brak przełomu	44

## LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

WRZESIEŃ 2016 **39 227**

WRZESIEŃ 2015 **37 468**

WRZESIEŃ 2014 **30 741**



## Angielskie nawyki

**Gdańscy policjanci zatrzymali listopadową nocą samochód, którym kierowała była instruktorka nauki jazdy. Była nietrzeźwa i jechała pod prąd.**

39-letnia kobieta kierowała skodą fabią. Skreśliła z ul. Piekarniczej w ul. Rakoczego. Problem w tym, że jechała pod prąd. Zauważyli to funkcjonariusze gdańskiej drogówki, którzy natychmiast zatrzymali auto.

Podczas rozmowy z policjantami kobieta tłumaczyła, że złamała przepisy, ponieważ od czterech lat mieszka w Wielkiej Brytanii i pozostały jej „angielskie nawyki”, związane z ruchem lewostronnym. Ale mówiła dosyć nieskładnie, dodatkowo czuć było od niej woń alkoholu, więc funkcjonariusze zdecydowali się użyć alkomatu. Co się okazało? Kobieta kierowała samochodem mając w wydychanym powietrzu 1,5 promila alkoholu. Smaczku całej sprawie dodaje fakt, że kobieta przed przeprowadzką do Wielkiej Brytanii pracowała w Polsce jako instruktorka nauki jazdy.

39-latką została zatrzymana i przewieziona do policyjnego aresztu. Za kierowanie samochodem w stanie nietrzeźwości grozi kara pozbawienia wolności do dwóch lat, a także utrata uprawnień do kierowania.

## Instruktorzy na seminariach

W Poznaniu, Bydgoszczy, Łodzi i Kielcach odbyły się szkolenia dla instruktorów nauki, które zorganizowały PKP Polskie Linie Kolejowe. Specjalistyczne seminaria są prowadzone w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd – Szlaban na ryzyko!”. Szkolenia PLK dla instruktorów to większe bezpieczeństwo przyszłych kierowców, którzy będą przejeżdżać przez skrzyżowania drogi z torami. Lepiej przygotowany nauczyciel to bezpieczniejszy uczeń – mówi Ireneusz Merchel, prezes PKP Polskich Linii Kolejowych. *jaz*



# Śmiałe plany

**Wdrożenie zmodernizowanej Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców zostanie po raz kolejny przesunięte w czasie. System ma zacząć działać 4 czerwca 2018 roku. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” rządowy projekt ustawy przeszedł już przez sejmowe komisje. Mimo tego niepowodzenia Ministerstwo Cyfryzacji snuje kolejne plany. Do końca przyszłego roku Polacy mają mieć możliwość korzystania z mobilnych praw jazdy, ubezpieczeń OC oraz dowodów rejestracyjnych.**

Potwierdziły się nasze wcześniejsze doniesienia. Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców nie wejdzie w życie na początku tego roku. Co ważne, przesunięciu ulegają wszystkie przepisy dotyczące młodych kierowców. Nowym zakładanym terminem wdrożenia systemu jest 4 czerwca 2018 roku.

Projekt zakładający przesunięcie funkcjonowania zmodernizowanego CEPiK-u jest już gotowy. Przygotowało go Ministerstwo Cyfryzacji, czyli komórka odpowiedzialna za projekt.

## ■ Szybka ścieżka legislacyjna

Pierwsze informacje o projekcie pojawiły się na początku listopada. Wtedy to odbyło się posiedzenie zespołu ds. społeczeństwa informacyjnego Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Samorządowcy zostali na nim poinformowani o nowym terminie wdrożenia systemu. Zainteresowani nie byli tym faktem zdziwieni. Już pod koniec września wiceminister cyfryzacji Piotr Woźny powiedział bowiem, że uruchomienie CEPiK-u 2.0 w styczniu jest nierealne.

– Na dzień dzisiejszy ocena naszego stanu tego projektu jest taka, że niemożliwe jest uruchomienie tego systemu 1 stycznia 2017 roku, jeśli chcemy dbać o prawidłową komunikację po-

między podmiotami uczestniczącymi w procesie wydawania dokumentów – mówił w Sejmie wiceminister.

Projekt ustawy zakładający przesunięcie wdrożenia CEPiK-u 2.0 został już pozytywnie rozpatrzony przez Radę Ministrów. Stało się to jeszcze w pierwszej dekadzie listopada. Nie zawiera on większych zmian merytorycznych. Jego istotą jest przesunięcie do 4 czerwca 2018 roku wejścia w życie wszystkich regulacji uzależnionych od CEPiK-u 2.0 i utrzymanie do tego czasu stanu obecnego.

W uzasadnieniu projektu podkreślono, że uruchomienie CEPiK-u 2.0 1 stycznia 2017 roku jest całkowicie nierealne i utrzymanie tego terminu w przepisach spowodowałoby paraliż m.in. w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Projekt jest procedowany w uproszczonej procedurze, nie istnieje zatem duże ryzyko spóźnienia. Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” przeszedł już przez sejmowe komisje cyfryzacji, innowacyjności i nowoczesnych technologii oraz infrastruktury.

Co ważne, nowelizacja będzie pociągać za sobą konieczność dostosowania ponad trzydziestu rozporządzeń, w tym związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem i wydawaniem dokumentów.

## ■ „Okres próbny może wejść w życie wcześniej niż CEPiK 2.0!”

Kolejne przesunięcie wdrożenia systemu CEPiK 2.0 sprawia, że od stycznia nie zaczną obowiązywać obostrzenia dla młodych kierowców. Zgodnie z założeniami mieli oni, między czwartym a ósmym miesiącem posiadania prawa jazdy, odbyć kurs dokształcający z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie dotyczące zagrożeń w ruchu drogowym. Mało tego, w tzw. okresie próbnym (trwałby dwa lata) młodzi kierowcy mieli podlegać pewnym ograniczeniom. Chodzi m.in. o zakaz przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej, zakaz podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B.

Młodzi kierowcy byliby ponadto zobligowani do oznaczenia pojazdu, którym się poruszają, zielonym listkiem. Brak znaczka wiązałby się z przykrymi i dość dolegliwymi konsekwencjami finansowymi. Chodzi o mandat w wysokości 500 zł.

Rząd założył, że brak działającego systemu teleinformatycznego uniemożliwia także wpro-

wadzenie zmian dotyczących młodych kierowców. Nie wszyscy jednak stoją na tym stanowisku. Otóż w listopadzie m.in. do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wpłynęło pismo Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Wynika z niego, że nie ma żadnych przeszkód, żeby wszystkie przepisy związane z obostrzeniami dla młodych kierowców weszły w życie jeszcze zanim zacznie funkcjonować nowa wersja CEPiK-u. Dlaczego? Po pierwsze, starostowie posiadają ewidencję kierowców, w oparciu o którą mają możliwość nadzoru obowiązków odbycia kursu dokształcającego. Po drugie, policja i inne organy ruchu drogowego uprawnione do kontroli są w stanie sprawdzić, czy młody kierowca ma na swoim pojeździe zielony listek. Po trzecie, przepisy dotyczące m.in. ograniczeń prędkości w okresie próbnym są także weryfikowane przez policjantów. „Jedynie art. 92 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami mówi o administratorze danych i jego obowiązku przesłania do starosty informacji o wykroczeniach popełnionych przez młodych kierowców. Jest to tylko jedna z przesłanek wydłużenia okresu próbnego, a cały proces może już dziś być realizowany” – czytamy w piśmie KSD WORD.

Dyrektorzy piszą, że wprowadzenie okresu próbnego zmniejszyłoby wypadkowość w grupie młodych stażem kierowców o 20–50 proc., a my wciąż czekamy na realizację przedsięwzięcia informatycznego. I pytają – czy warto?

„Okres próbny nie musi być wprowadzony 1 stycznia, dobra jest każda data, ale pewna w 100 proc., bo uruchomi wstrzymywane dotychczas budowy ODTJ-otów. Zapewniona będzie pożądana dostępność dla zobowiązanych do szkolenia, także w regionach Polski będących dotychczas białymi plamami” – czytamy w piśmie KSD WORD.

### ■ Prawo jazdy, OC i dowód rejestracyjny przez komórkę

Do momentu zamknięcia tego wydania „Szkoly Jazdy” odpowiedź na pismo Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD nie przyszła. Zwo-

fano za to konferencję prasową, podczas której minister cyfryzacji Anna Streżyńska przedstawiła plany resortu dotyczące wprowadzenia tzw. mDokumentów. Chodzi o to, żeby np. podczas wizyty w urzędzie lub kontroli policyjnej obywatel nie musiał sięgać po dowód osobisty czy prawo jazdy, tylko mógł pokazać je na telefonie komórkowym, będą dostępne online.

Do obsługi mDokumentów nie są potrzebne telefony najnowszej generacji. Każdy aparat wyposażony w aktywną kartę SIM będzie mógł służyć za dowód osobisty czy np. prawo jazdy. Jak tłumaczy Ministerstwo Cyfryzacji, rozwiązanie ma być całkowicie bezpieczne, oparte o model, który funkcjonuje już w niektórych państwach, chociażby w Austrii. To tzw. model serwerowy. Dane fizycznie nie są przenoszone na urządzenie użytkownika. To oznacza, że jeżeli zgubimy telefon komórkowy, nie gubimy jednocześnie ani tożsamości, ani danych.

– Rozwiązanie nie będzie obowiązkowe. Ma działać równoległe z tradycyjnymi dokumentami, papierowymi i plastikowymi, co do których niektóre osoby mogą mieć preferencje – wyjaśnia Arkadiusz Szczepiott, szef technology officer w Ministerstwie Cyfryzacji. – Będzie natomiast gwarantowało ten sam poziom, jeżeli chodzi o możliwość realizacji poszczególnych spraw w administracji. Najważniejszy jest fakt, że telefon zamieni się w bramkę dostępową do naszych danych, a nie w magazyn. Można więc mówić jedynie np. o dowodzie przez komórkę, ale nie o dowodzie w komórce.

Co ważne, system mDokumentów nie będzie działał poza granicami Polski.

Program tworzenia cyfrowych dokumentów ma być wdrażany etapami. Na pierwszy ogień pójdą dowody osobiste. Ministerstwo Cyfryzacji planuje, że będzie można z nich korzystać już w czerwcu przyszłego roku. Wdrożenie mobilnego prawa jazdy planowane jest na październik 2017 roku, dowodu rejestracyjnego i OC – do końca przyszłego roku.

Za stworzenie mobilnych dokumentów będzie odpowiedzialne Ministerstwo Cyfryzacji, ponadto do współpracy zostało zaproszone

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

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

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

MSWiA. Wykonawcy to Instytut NASK oraz Centralny Ośrodek Informatyki.

Wychodzi więc na to, że przed Ministerstwem Cyfryzacji mnóstwo pracy. Ciekawe tylko, czy dwa zapowiadane projekty, CEPiK 2.0 i mDokumenty, wejdą w życie w zapowiedzianych terminach...

*Jakub Ziębka*



# WORD przyjacielem OSK, czyli rozbieranie barykady

Po latach budowania murów i kreowania konfliktów między szkołami jazdy i WORD-ami barykada jest powoli rozbierana – ocenia szef Górnośląskiego Stowarzyszenia OSK. Potwierdzają to instruktorzy z innych regionów Polski. A dyrektorzy WORD-ów przekonują, że zawsze byli otwarci na współpracę.

W listopadzie mieliśmy problem z egzaminem praktycznym B+E. Były zastrzeżenia, że przyczepa „chodzi bokiem” – opowiada Piotr Drapa, przewodniczący GSOS. – Sprawa została błyskawicznie wyjaśniona, dopuszczono nas do sprzętu WORD-owskiego. Wystarczył jeden telefon do dyrektora.

Dodaje, że problem, zgłaszany przez zdającego i jego instruktora, się nie potwierdził. Ale szefostwo Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach bez urazy przyjmuje takie reklamacje, uwagi, prośby o sprawdzenie sprzętu.

– Niedawno, przy egzaminach C+E, była dyskusja o tak zwanych kłódkach, złączkach do pneumatyki. Kierowcy zgłaszali, że jedna uszkodzona może być uszkodzona. Mieli rację. Skończyło się nie tylko wymianą części, ale poleceniem dyrektora, by pracownicy techniczni WORD sprawdzali „kłódki” codziennie. Tak jakby pracowali w bazie transportowej – śmieje się Drapa. – Mam wrażenie, że po latach budowania murów, kreowania konfliktów, po jednej stronie my, po drugiej wy, ta barykada jest rozbierana – dodaje poważnym tonem.

Przewodniczący GSOS mówi, że jeszcze kilka lat temu interwencje w WORD-ach były trudniejsze, a dyrektorzy ośrodków na Śląsku (katowicki ma pięć oddziałów terenowych) i w Małopolsce raczej unikali dyskusji z przedstawicielami środowiska OSK.

## ■ Dyrektor, co się zastępcami nie wysługuje

Tak samo było w Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu, Łodzi.

– Komórkę do dyrektora mam. Kiedyś nie było to takie oczywiste – zauważa Zbigniew Popławski, łódzki instruktor z 40-letnim stażem. – Współpraca z WORD-em nie jest może wzorcowa, ale jest dobra. Odbywają się regularne konsultacje, dyskusje na temat nowych przepisów. Dyrektor uczestniczy w nich osobiście, szczegółowo omawia różne problemy. Nie wysługuje się zastępcami. Kolega z Mazowsza powiedział kiedyś na naszym zebraniu, że zazdrości nam dyrektora, z któ-



rym można normalnie pogadać. No cóż, szefowie WORD-ów w innych miastach różnie rozumieją władzę – stwierdza filozoficznie Popławski.

Dodaje, że kierujący łódzkim ośrodkiem ruchu drogowego Łukasz Kucharski ma trudną rolę w debatach na temat szkolenia i egzaminowania, bo jest przewodniczącym Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD.

– Musi bronić interesów swojego środowiska, a jednocześnie mieć otwartą głowę, widzieć problemy całościowo – tłumaczy Popławski.

Doświadczony instruktor powtarza, że „egzamin jest ostatnim etapem szkolenia”, a wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego i szkoły jazdy są częściami tego samego systemu. Cele ich działań powinny być zbieżne – jak najlepsze przygotowanie kandydatów na kierowców, edukacja w zakresie BRD, transparentność i wysoki poziom egzaminów. Jednak drogi do celu bywają kręte i wyboiste. Właściciele OSK narzekają, że wyścig cenowy negatywnie odbija się na jakości szkolenia, że ciągle zmiany przepisów utrudniają funkcjonowanie autoszkół, że WORD-y stały się maszynkami do zarabiania pieniędzy (opłaty za egzaminy to 90 proc. budżetu ośrodków). Zarzu-

tów w drugą stronę też jest dużo – niekompetentni instruktorzy, źle wyposażane OSK, zajęcia odbywające się tylko „na papierze”.

W gęstej atmosferze wzajemnych pretensji niełatwo o dobrą współpracę.

– W mojej ocenie nie można w tym temacie generalizować, a już na pewno nie można generalizować w negatywnym wydźwięku. Znam i nieraz zasłyszałem na własne uszy wiele dobrych słów na temat pracy OSK wypowiedzianych przez dyrektorów czy personel WORD. Znam też nieodosobnione przypadki chwalenia działań WORD-ów przez instruktorów czy właścicieli autoszkół – przekonuje szef łódzkiego WORD. – Według mnie, mamy do czynienia z pseudosporem, podkreślanym wielokrotnie na potrzeby... No, właśnie, czego? Sytuacji, nośności informacji, sensacji. Normalne jest w sferze ludzkiej, że trafiają się odrębne zdania na jakiś temat, ale sam czyn dyskusyjny czy nawet sporu i różnicy zdań z mojego punktu widzenia nie oznacza braku szacunku czy też doceniania dobrych stron – stwierdza Łukasz Kucharski.

Współpracę z ośrodkami szkolenia działającymi w regionie ocenia jako bardzo dobrą. Mówi

o regularnych spotkaniach ze środowiskiem instruktorów.

– Dyskutujemy na tematy wymagające wspólnej interpretacji czy to przepisów ogólnych, czy też konkretnych zachowań w określonych warunkach na konkretnych skrzyżowaniach, gdzie prowadzone są egzaminy – tłumaczy Kucharski. – Różnice zdań pojawiają się w każdej przestrzeni naszego życia. To normalna i ludzka cecha. Staram się, żeby wszelkie różnice zdań nigdy nie były powodem do wzajemnej utraty szacunku i myśle, że to się udaje.

### ■ Auto za grosz. Też bym się wściekł

Różnice zdań pojawiały się m.in. przy okazji wymiany pojazdów egzaminacyjnych. W 2012 roku na parking WORD-u Łódź pojawiły się suzuki swift, wypożyczone przez dilerka za... grosz miesięcznie. Taką samą „promocyjną” stawkę od dealera Hyundaia otrzymał WORD Szczecin. Właściciele szkół jazdy pomstowali, bo dla nich zakup choćby jednego nowego auta jest dużym wydatkiem. A wiadomo, że kursanci chcą uczyć się takim samym modelem, jakim będą zdawać. Rozwiązaniem jest podstawienie na egzamin elki OSK.

– Spieraliśmy się o to z dyrektorem Kucharskim. Był sceptyczny – wspomina Popławski. – Ale po zmianie przepisów, uproszczeniu procedur dyrektor zmienił stanowisko. Teraz namawia do podstawiania aut.

Oczywiście muszą być one wyposażone w kamery i sprzęt do rejestracji przebiegu egzaminu.

– Samochody zawsze były punktem zapalnym, czemu się nie dziwię, bo gdybym ja miał kupić auto za dziesiątki tysięcy złotych, a ktoś mógłby je kupić za symboliczny grosz, to bym się wściekł – przyznaje Kucharski.

Tłumaczy, że WORD-y muszą pozyskiwać pojazdy w drodze zamówień publicznych. A dyrektorzy kierują się przepisami prawa i gospodarnością.

– Rozumiem, że tak niskie kwoty raziły w oczy. Dlatego zawsze zapraszałem przedstawicieli OSK do udziału w postępowaniu przetargowym, a wszelkie niejasności kierowaliśmy do Krajowej Izby Gospodarczej, która rozstrzygała w sprawach, żeby całe środowisko wiedziało, że takie czy inne działanie to nie jest tylko widzimisię dyrektora – podsumowuje szef łódzkiego ośrodka.

Wymiana WORD-owskiej floty jest chyba najczęstszym zarzewiem konfliktów ze środowiskiem OSK. Ale w kilku województwach instruktorzy i kursanci cieszą się stabilizacją.

– Wszystkie WORD-y w Wielkopolsce mają takie same pojazdy na egzaminy na kategorię B i nie ma częstych zmian marki – wyjaśnia Stanisław Piotrowski, dyrektor WORD Kalisz.

– To prawda. U nas jest spokojnie – potwierdza Dariusz Kosnowicz, właściciel OSK w Ostrowie Wielkopolskim, w branży od 1992 roku. – Całe województwo jeździ tymi samymi samochodami, nie ma też problemów z przenoszeniem papierów do innych ośrodków.

Od ośmiu lat Wielkopolska szkoli i egzaminuje renault clio. Na początku 2017 roku kaliski WORD ma jednak rozstrzygnąć przetarg na nowe pojazdy.

– O procedurze zakupu OSK zostały stosownie wcześniej poinformowane – podkreśla dyrektor.

Mówi, że w sprawie wymiany pojazdów konsultował się ze środowiskiem instruktorów. Często organizuje też spotkania poświęcone np. zmianom przepisów, ale również wynikom egzaminów.

– Omawialiśmy najczęściej popełniane błędy, statystykę zdawalności – precyzuje Piotrowski.

– Kontakty są regularne. Raczej w życzliwej atmosferze. Przykład? Osiem lat temu, przy zmianie punktu na clio, był okres przejściowy. To dla nas ułatwienie – wspomina Kosnowicz. – Kiedy podstawiam swój autobus na egzamin, nie ma żadnych zgrzytów.

### ■ Kto dobrze uczy – na tablicę

W temacie samochodów egzaminacyjnych spokoju panuje także w Kielcach.

– OSK są zadowolone, że przez kolejne cztery, pięć lat egzaminy będą przeprowadzane toyotami yaris – informuje Czesław Dawid, szef kieleckiego WORD. – Współpracę z ośrodkami szkolenia oceniamy jako dobrą. Zawsze uważaliśmy OSK za partnerów w szeroko rozumianej działalności na rzecz poprawy BRD.

Jednak właściciele autoszkół działających w regionie mówią, że kontakty z szefostwem WORD są sporadyczne.

– Chętnie bym skorzystał z zaproszenia na cykliczne spotkania z dyrektorem lub egzaminatorem nadzorującym – zapewnia Kamil Baran, właściciel szkoły jazdy w Jędrzejowie (ok. 40 km od Kielc). – Warto by omówić tematy dotyczące infrastruktury, kilka kontrowersyjnych skrzyżowań. W każdym mieście są takie miejsca, gdzie łatwo oblać... Niby przepis mówi tak, a praktyka jest inna – tłumaczy instruktor.

Właściciele innych OSK nie chcieli wypowiadać się pod nazwiskiem. Niektórzy żartowali, że chętnie przeniesliby się ze świętokrzyskiego na Podkarpacie. Bo w Rzeszowie zdawalność na kat. B wynosi aż 44,5 proc., a w innych miastach południowo-wschodniej Polski tylko 30–35 proc. Rzeszowski WORD chętnie współpracuje ze środowiskiem szkoleniowym, co roku organizuje konkurs na najlepszego instruktora, promuje solidne szkoły.

– Wynik egzaminu w dużej mierze zależy od poziomu szkolenia kandydatów na kierowców w OSK, co z kolei przekłada się na poziom bezpieczeństwa na naszych drogach. Relacje WORD – OSK powinny być jak najbardziej poprawne z korzyścią dla nas wszystkich – stwierdza Janusz Stachowicz, dyrektor WORD Rzeszów.

Zawody dla instruktorów o puchar dyrektora odbywają się też w Katowicach. Coroczna impreza ma być symbolem dobrych relacji.

– Organizujemy szkolenia, w oddziałach terenowych odbywają się cykliczne spotkania eg-

zaminatorów i instruktorów, powołałiśmy pełnomocnika do spraw kontaktów z OSK i stacjami – wylicza Roman Bańczyk, dyrektor WORD Katowice.

Razem z Górnośląskim Stowarzyszeniem Ośrodków Szkolenia WORD zorganizował już siedem branżowych konferencji (tematem ostatniej było badanie lekarskie i psychologiczne kierowców), w których uczestniczą przedstawiciele samorządów, policji, wyższych uczelni, ogólnopolskich zrzeszeń OSK.

Integruje i edukuje także WORD Toruń, gdzie od dziewięciu lat organizowany jest konkurs na Instruktora Roku i OSK Roku (w różnych kategoriach).

– Laureatów nagradzamy, fotografia każdego widnieje na specjalnej tablicy „Oni dobrze uczą” przed biurem obsługi klienta WORD – podkreśla Marek Staszczuk, szef Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Toruniu. – Współpracujemy z OSK także przez umożliwienie korzystania z naszej infrastruktury: placów, pojazdów, sal dydaktycznych, wydzielonych stanowisk komputerowych (...). Organizujemy spotkania dotyczące zmian przepisów. Przekazujemy w szerokim zakresie informacje związane z planowanymi wymianami taboru. Pytamy o cechy pojazdów, które są dla OSK najważniejsze, zapraszamy przedstawicieli ośrodków szkolenia do komisji przetargowych. Instruktorzy testują oferowane pojazdy. Odbywają się też spotkania wyjaśniające przebieg egzaminów – wylicza Staszczuk.

Zapewnia, że egzaminator nadzorujący i zastępca dyrektora WORD zawsze odbierają telefony od właścicieli autoszkół.

– Z sygnałów docierających z kraju wiem, że są miejsca, gdzie współpraca układa się różnie, nie zawsze zgodnie – komentuje Staszczuk. – U nas relacje są bardzo dobre. W większości mamy tu instruktorów dobrze przygotowanych do zawodu, kulturalnych i odpowiedzialnych za to, co robią. Zdarzają się różnice zdań, ale staramy się wzajemnie szanować nasze racje i szukać możliwości rozwiązania problemów. Unikamy wkraczania w przynależne obu stronom kompetencje. Nie przypominam sobie ostrych konfliktów w historii toruńskiego WORD-u i współpracujących z nami partnerów z OSK, bo ich nie było albo zostały zawczasu skutecznie rozwiązane – podsumowuje Staszczuk.

### ■ Egzaminator wysiadający „na czterech” już nie wróci

Kilkunastu instruktorów nauki jazdy, z którymi rozmawialiśmy, pozytywne zmiany WORD-ów widzi przede wszystkim w kompetencjach i poziomie kultury egzaminatorów.

– To, co kiedyś kandydat na kierowcę mógł usłyszeć w samochodzie egzaminacyjnym, nie nadaje się do cytowania – opowiada właściciel dużego OSK w Warszawie. – Na własne oczy widziałem egzaminatora wysiadającego z sa-

mochodu „na czterech”... Taki był „zmęczony”. Dziś to nie do pomyslenia! Dyrektorzy WORD natychmiast reagują, nawet na drobniejsze grzeszki – mówi instruktor, który od ponad 30 lat jeździ po ulicach stolicy.

Jego obserwacje potwierdza przewodniczący Górnośląskiego Stowarzyszenia OSK.

– Egzaminatorzy robili, co chcieli. Legendy krążą, jak potrafili kierowcę załatwić. A kiedy egzamin zakończył się wynikiem pozytywnym, to mówili: No, niestety, zdał pan – wspomina Piotr Drapa. – Teraz są inne relacje, partnerskie. I większy profesjonalizm. Jakiś czas temu jeden z egzaminatorów na Śląsku został odsunięty, bo potwierdziły się – mówiąc dyplomatycznie – zastrzeżenia co do jego zachowania.

W każdym WORD-zie znajdzie się kilku ekspertów od obniżania statystyk zdawalności (nasi rozmówcy rzucają konkretnymi nazwiskami), lecz skarg na przebieg egzaminu jest coraz mniej.

– Egzaminatorzy, tak jak nauczyciele w szkole czy nasi sąsiedzi, są różni: wyrozumiali i bardzo surowi, przyjaźni i złośliwi. Jednak nie ma już takich WORD-ów, w których kursanci by masowo uciekali – komentuje Kamil Baran.

Instruktor z Jędrzejowa wspomina, że na jego terenie jeszcze kilka lat temu mówiono, że zamiast Kielc lub Częstochowy lepiej zdawać „prawko” w Piotrkowie.

– Raczej chodziło o wielkość miasta, jego układ komunikacyjny, a nie surowość osób egzaminujących – zastanawia się pan Kamil.

Statystyki dają jednak do myślenia. Skoro w małych miastach o prawo jazdy łatwiej (51 proc. w Ostrołęce, prawie 47 proc. w Łomży), to dlaczego w niedużym Koszalinie (105 tys. mieszkańców) zdawalność wynosi zaledwie 21 proc.? Dlaczego w Łodzi zdać trudniej niż w Warszawie?

– Zdawalność na poziomie 26 procent chluby naszemu miastu nie przynosi. Ale trudno obwiniać za to dyrektora WORD. I oczekiwać od niego, że w imię dobrych relacji z OSK będzie naciskał na egzaminatorów, by poprawili statystyki – komentuje Popławski. – Dyrektor jest pracodawcą, lecz nie ma prawa ingerować w egzamin – przypomina.

Popławski zauważa, że stosunki między szkołami jazdy, kandydatami na kierowców a wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego „oczyszczają” przede wszystkim zmiany w prawie. Na przykład możliwość uczestnictwa instruktora w egzaminie, kamery w samochodach WORD czy ostatnie ministerialne rozporządzenie, które daje egzaminatorom możliwość pełniejszej, bardziej elastycznej oceny umiejętności zdającego.

– Egzaminatorzy przestaną być egzekutorami, którzy sprawdzają kierowcę według formularza. I po prostu muszą zakończyć egzamin, kiedy zdarzy się najechanie na linię – tłumaczy obrazowo instruktor.

Tomasz Maciejewski

# Rodziny wielodzietne mają (dużo) taniej

**Wójt podpoznańskiej gminy Czerwonak zdecydował się pomóc finansowo rodzinom z co najmniej trójką potomstwa. Samorząd oferuje 1 tys. zł na kurs kategorii B dla matek i ich dzieci oraz 500 zł na kurs kategorii AM (tylko dla dzieci). Pomoc jest skierowana do osób posiadających Czerwonacką Kartę Dużej Rodziny.**

Już od jakiegoś czasu władze ogólnopolskie i samorządy lokalne starają się wspierać finansowo rodziny wielodzietne. Jednym z pomysłów jest wydawanie im tzw. Karty Dużej Rodziny. Jako projekt ogólnopolski została ona wprowadzona w 2014 roku. To nic innego jak system zniżek i dodatkowych uprawnień dla rodzin 3+ zarówno w instytucjach publicznych, jak i w firmach prywatnych. Jej posiadacze mają możliwość tańszego korzystania z oferty instytucji kultury, ośrodków rekreacyjnych czy księgarni na terenie całego kraju.

– Karta Dużej Rodziny to ważny instrument uzupełniający politykę rodzinną. Zniżki dla jej posiadaczy pozwalają na odciążenie rodzin wielodzietnych, których wydatki m.in. na artykuły spożywcze pochłaniają dużą część domowego budżetu – mówi Elżbieta Rafalska, minister rodziny, pracy i polityki społecznej.

Karta Dużej Rodziny przyznawana jest każdemu członkowi rodziny, także rodzinom zastępczym i rodzinnym domom dziecka. Rodzicom jest wydawana dożywotnio, dzieciom do ukończenia 18 lub 25 lat w przypadku kontynuowania nauki. Karta przyznawana jest bezpłatnie bez względu na dochód w rodzinie. Ulgi honoruje już ponad 1,1 tys. firm i instytucji w prawie 11 tys. miejsc w całej Polsce.

## ■ Lokalne karty dla rodzin

Systemy zniżek i dodatkowych uprawnień dla rodzin wielodzietnych z powodzeniem stosują także samorządy. Przyznają swoje karty, których można używać w firmach lub instytucjach współpracujących z daną gminą czy miastem. Przykładem jest choćby podpoznańska gmina Czerwonak. Obowiązuje tam Czerwonacka Karta Dużej Rodziny. Przysługuje każdej rodzinie wielodzietnej, prowadzącej wspólne gospodarstwo domowe, zamieszka-

łej na terenie gminy (także rodzinie zastępczej, rodzinnemu domowi dziecka), mającej na utrzymaniu troje i więcej dzieci do 18. lub 24. roku życia (w przypadku kontynuowania nauki lub do jej ukończenia) oraz 26. roku życia (w przypadku dziecka niepełnosprawnego, legitymującego się orzeczeniem o stopniu niepełnosprawności, któremu wydłużono czas edukacji), niezależnie od sytuacji materialnej. Kartę otrzymuje każdy członek rodziny.

## ■ Dofinansowanie prawa jazdy

Oferta Czerwonackiej Karty Dużej Rodziny nie różniłaby się od proponowanej przez inne lokalne karty, gdyby nie ostatnia decyzja wójta podpoznańskiego samorządu. Otóż wydał on zarządzenie, zgodnie z którym posiadacze CKDR mogą skorzystać z dofinansowania do kursów prawa jazdy kategorii B i AM.

– To kolejny element wspierania przez samorząd rodzin wielodzietnych. Mając świadomość, jak napięte bywają budżety domowe takich rodzin, chcemy stworzyć dzieciom oraz ich mamom możliwość rozwoju i zwiększenia szans na rynku pracy, który wymaga od nas stałej mobilności – tłumaczy wójt Jacek Sommerfeld.

Ulga skierowana jest do dzieci z rodzin wielodzietnych w wieku od 14 do 24 lat (o ile kontynuują naukę i pozostają na utrzymaniu rodziców) oraz ich matek. Do 15 grudnia 2016 roku można złożyć wnioski o dofinansowanie kursu, który odbył się w tym roku. Za kurs ukończony w przyszłym roku wnioski będą przyjmowane do 15 grudnia 2017 roku.

Jest to pierwsza w naszym kraju inicjatywa, której celem jest ułatwienie niektórym obywatelom uzyskania uprawnień do kierowania samochodem lub motorowerem. Ciekawe tylko, czy inne gminy pójdą śladem Czerwonaka. O tym pewnie przekonamy się już wkrótce...

Jakub Ziębka



# Włochaty stwór **uczy jeździć**

**Szkola jazdy nie zawsze musi mieć w nazwie słowa takie jak „elka”, „start” czy „auto”. Wielu właścicieli stawia na oryginalne nazwy, które nie tylko pozwalają wyróżnić się na rynku, ale także zdobyć sympatię klientów.**



– Właściwie jeszcze dzień przed zarejestrowaniem działalności nie byłem zdecydowany na żadną nazwę – przyznaje Kazimierz Torba, właściciel Ośrodka Szkolenia Kierowców „Flinstones”. – Wszystkie bardziej typowe nazwy były zajęte, a ja nie chciałem się powtarzać. I wtedy pojawił mi się w myślach obraz właśnie z tej bajki – zabawny, kamienny samochód napędzany nogami, którym poruszali się bohaterowie. Wcześniej w tej sprawie prosiłem też o pomoc córkę, która uczyła się wtedy w podstawówce. Miała podpytać kolegów, jaka nazwa by im się podobała. Choć ta konkretna nie padła, motywy bajkowe pojawiały się często. Zdecydowałem się więc na Flinstones. Pod tym kątem stworzyliśmy całą oprawę graficzną, która pojawiła się na samochodach i materiałach reklamowych. Przyznam, że była to bardzo dobra decyzja. Do tej pory, kiedy pojawiamy się gdzieś oznaczonymi elkami, wzbudzamy zainteresowanie i uśmiech, a to na pewno wpływa pozytywnie na odbiór naszej szkoły.

## ■ Godzinka w euforii

Pozytywne konotacje ma też słowo „euforia”, choć bardziej może kojarzyć się z perfumami lub innym przedsięwzięciem niż nauka jazdy. Tymczasem okazuje się, że również w tej branży ta nazwa ma rację bytu.

– Chodzi przecież o to, żeby kursant był zadowolony, żeby nie czuł stresu, żeby zdał za pierwszym razem... a jeśli to wszystko się uda, to myślę, że stan ducha, który osiągnie, spokojnie można nazwać euforią – śmieje się Jerzy Golus ze Szkoły Jazdy „Euforia” z Wrocławia. – Nazwę wymyślił z żoną i chcieliśmy, żeby kojarzyła się z czymś przyjemnym. Na pewno staliśmy się rozpoznawalni, a klienci wsiadając do auta często żartują, że będą teraz przez godzinkę w euforii.

Również Krzysztof Żelechowski z Warszawy postawił na nietypową nazwę swojej szkoły jazdy.

– Miała być krótka, łatwa do zapamiętania i różnić się od innych – wyjaśnia właściciel OSK „Yeti”. – Pojawiały się różne pomysły, ale zwyciężył ten. Nazwa spodobała mi się, klientom też się podoba, choć czasem pytają, skąd się wzięła. Dla mnie ważne jest, że jest chwytliwa i się wyróżnia.

Chwytliwa nazwa może być dodatkowym atutem firmy. Na pewno dobrze, żeby łatwo się ją zapamiętało, kojarzyło z profilem działalności. Ale przy dużej konkurencji w branży warto się wyróżnić, przyciągać oryginalnością albo wręcz intrygować. Te zalecenia marketingowe odnieść można również do szkół nauki jazdy. I choć wydawałoby się, że wśród ogromu działalności tego typu trudno o coś odkrywczego, błyskotliwego czy zabawnego, jest zupełnie inaczej.

## ■ Na cześć ukochanej żony

Tradycyjnie większość szkół jazdy w nazwie ma odniesienia do motoryzacji lub ruchu drogowego. Słowa „auto”, „moto”, „jazda” czy „elka” pojawiają się nagminnie w najróżniejszych konfiguracjach. Wiele jest też w nich odniesień do samej sztuki jazdy, jej elementów, a nawet budowy pojazdów. Mamy więc szkoły o nazwach „Rondo”, „Bieg”, „Wiraż” czy „Lewar”. Biorąc pod uwagę, że podczas wyboru szkoły dla wielu przyszłych klientów najważniejsze jest to, jak ośrodek przygotowuje ich do egzaminu na prawo jazdy, również ten element jest chętnie eksponowany w nazwach. Opisują to takie słowa, jak na przykład „sukces”, „efekt”, „atut”, „lider” albo z angielska – „happy end”. Pozytywny wizerunek

wspiera również atmosfera panująca podczas, nie ma co ukrywać, dość stresującego kursu i późniejszego egzaminu. Można więc zapisać się na kurs do szkoły „Luz”, a nawet „No Stress”.

Właściciele do informacyjnej części nazwy „szkoła jazdy” lub „ośrodek szkolenia kierowców” bardzo chętnie dodają również własne nazwiska, imiona, również w formie mniej formalnej, pseudonimy lub nazwy stworzone przez wykorzystanie inicjałów lub fragmentów imienia i nazwiska właściciela. Czasem jednak, nawet jeśli w nazwie mamy do czynienia z dość popularnym imieniem, trudno jest je przyrównać do samego właściciela.

– Naszą szkołę jazdy zakładał 27 lat temu tata Mieczysław Ceplin i nazwał ją na cześć ukochanej żony – wyjaśnia pani Dominika ze Szkoły Jazdy „Bożena” z Kościerzyny. – Bardzo szybko wszyscy się do niej przyzwyczaili i tak zostało do dzisiaj. Dzisiaj to rodzinna firma i nazwa bardzo dobrze nam się kojarzy. Po tylu latach działalności jest też rozpoznawalna i pozytywnie kojarzona z nami.

## ■ Jaskiniowcy w oprawie graficznej

Są jednak nazwy szkół, których pochodzenie może być trudne do odgadnięcia, a skojarzenia z profilem działalności firmy też są nieoczywiste.

# Nieuczciwość nie popłaca

**Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gliwicach oddalił skargę instruktorki, która stała na stanowisku, że nie powinna zostać wykreślona z ewidencji szkoleniowców po odkryciu poświadczania przez nią nieprawdy w dokumentach.**



Sprawa wyszła na jaw podczas kontroli, którą w ośrodku szkolenia kierowców, gdzie pracowała instruktorka, przeprowadzili urzędnicy ze starostwa powiatowego. Okazało się, że osiem losowo wybranych egzaminów wewnętrznych (cztery praktyczne i cztery teoretyczne) nie zostało przeprowadzone w zgłoszonym do urzędu terminie. Mało tego, połowa odbyła się jeszcze przed ukończeniem kursów. Potwierdziły to w swoich zeznaniach osoby szkolone. Instruktorka nie zakwestionowała złożonych przez nich oświadczeń.

## ■ Instruktorka wykreślona z ewidencji

Starostwo przeprowadziło postępowanie wyjaśniające i wydało decyzję o wykreśleniu kobiety z ewidencji instruktorów nauki jazdy kategorii B. Powód? Naruszenie art. 23 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami. Zapisano w nim, że „egzamin wewnętrzny jest przeprowadzany po ukończeniu części teoretycznej i części praktycznej szkolenia oraz nauki udzielania pierwszej pomocy, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3, przez instruktora lub wykładowcę wyznaczonych przez kierownika podmiotu prowadzącego szkolenie. Wykładowca przeprowadza wyłącznie część teoretyczną egzaminu wewnętrznego”. Ponieważ w dokumentacji szkolenia zostały wpi-

sane inne daty prowadzonych egzaminów, uznano, że zaistniała przesłanka przewidziana w art. 46 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami. Chodzi o dopuszczenie się rażącego naruszenia przepisów poprzez wielokrotne przeprowadzenie szkolenia niezgodnie z obowiązującym programem szkolenia, wielokrotne przeprowadzenie szkolenia praktycznego jednocześnie dla więcej niż jednej osoby szkolonej, potwierdzenie nieprawdy w dokumentacji dotyczącej szkolenia.

## ■ Sprawa wraca do starostwa

Instruktorka od tej decyzji się odwołała. Sprawę rozpatrywało Samorządowe Kolegium Odwoławcze. Organ zdecydował się uchylić decyzję starosty i przekazał sprawę do ponownego rozpatrzenia. Dlaczego? Starosta miał nie rozpatrzyć wszystkich istotnych okoliczności sprawy, uchybił procedurze administracyjnej.

Starosta musiał więc ponownie rozpatrzyć sprawę. Dlatego instruktorka została ponownie przesłuchana. Nie zakwestionowała co prawda ustaleń starostwa co do nieprawidłowości w zakresie prowadzenia szkoleń, jednak nie zgodziła się ze stwierdzeniem, że doszło do nich wielokrotnie. Nie miało to jednak wpływu na decyzję starostwa. Urząd ponownie postanowił wykreślić kobietę z ewidencji instruktorów nauki jazdy.

## ■ Skarga do WSA

Instruktorka ponownie nie zgodziła się z decyzją starostwa i postanowiła się od niej odwołać. Zarzuciła urzędowi brak podjęcia wszystkich czynności zmierzających do wyjaśnienia sprawy, brak wyjaśnienia przesłanek, jakimi kierował się organ, wydając decyzję i uznając, że odwołująca się naruszyła przepisy w stopniu uzasadniającym wykreślenie jej z ewidencji. Jednak tym razem Samorządowe Kolegium Odwoławcze utrzymało w mocy zaskarżoną decyzję.

Kobieta nie dawała jednak za wygraną i złożyła skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach. Domagała się uchylenia skarżonej decyzji i umorzenia postępowania. Jej zdaniem, starostwo nie wykazało, że stwierdzone uchybienia są rażące. Dodatkowo wskazała, że do naruszenia ustawy o kierujących pojazdami nie doszło wielokrotnie.

Nic jednak nie wskórała. Wojewódzki Sąd Administracyjny stwierdził, że skarga nie zasługuje na uwzględnienie. Dlaczego? Choćby z tego powodu, że już w przypadku ponownego naruszenia zasad prowadzenia szkoleń należy mówić o wielokrotności, nie jednokrotności.

*Jakub Ziębka*

# Nowe samochody nie cieszą wszystkich

**Średnio co kilka lat WORD-y decydują się na wymianę samochodów egzaminacyjnych. Często wywołuje to zamieszanie w szkołach jazdy i obawy wśród kursantów. Ostatnio do takiej sytuacji doszło w Nowym Sączu.**

**10** października na plac egzaminacyjny Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego pierwszy raz wyjechały nowe suzuki baleno, które zastąpiły wysłużone mitsubishi colt. Fakt ten był znany szkołom jazdy i kursantom. Jednak panikę wywołała informacja, że pomimo wcześniejszych zapewnień, iż przez jakiś czas będą mogli wybierać egzaminacyjną jazdę pomiędzy dwiema markami, tego dnia i przez kilka kolejnych decydował za nich komputer.

– Dyrektor WORD-u obiecał, że jeszcze przez kilka miesięcy będą jeździły oba auta, a podchodzący do egzaminu będą sami decydowali, którym pojadą – komentuje Michał Michalik, właściciel OSK „Atut” z Nowego Sącza. – Stało się inaczej i dla tych kursantów, którzy nigdy nie siedzieli w baleno, to była tragedia.

## ■ Wicedyrektor przeprosza za „drobne incydenty”

Możliwość samodzielnego wyboru aut zdających mieli dopiero tydzień później. Obecnie procedura przebiega tak, że w momencie zapisu na egzamin można zaznaczyć, jakim samochodem będziemy chcieli zdawać.

– Oczywiście nigdy nie jest tak, że wymiana samochodów przebiega zupełnie bezproblemowo, ale w tym przypadku były to może jakieś drobne incydenty, za które mogą osobiście przeprosić – mówi wicedyrektor MORD w Nowym Sączu Wiesław Kądziołka. – Dla większości zdających to nie był problem. Mieliśmy nawet taki przypadek, kiedy dopiero po zdaniu egzaminie chłopak zorientował się, że coś mu nie pasuje i chyba jechał innym autem niż zwykle.

Wicedyrektor zapewnia, że problem jest rozwiązany, a zdający będą mogli sami decydować o marce samochodu egzaminacyjnego tak długo, jak będzie potrzeba. Przyznaje jednak, że na razie więcej osób wybiera stare auto. Z tego też powodu okres oczekiwania na egzamin mitsubishi wynosi ok. trzech tygodni, a nowym suzuki – ok. półtora. W październiku w MORD przez kilka dni była również możliwość zapoznania się z nowymi autami, przede wszystkim z ich wyposażeniem i sposobem podstawowej obsługi.



Na stronie internetowej ośrodka znaleźć można też szczegółową informację na temat budowy nowego pojazdu.

## ■ Bezproblemowa zamiana

W połowie roku samochody egzaminacyjne wymienił również m.in. bydgoski WORD. Nissany micra zostały zastąpione przez toyoty yaris. Okres przejściowy, kiedy podczas egzaminu wykorzystywane były obie marki, wynosił półtora miesiąca i w tym okresie kandydaci na kierowców mogli sami wybierać, za kierownicą którego samochodu chcą podchodzić do egzaminu. Jak przekonuje wicedyrektor tamtejszego ośrodka, wymiana przebiegła bezproblemowo.

– Nie mieliśmy żadnych uwag – zapewnia Tomasz Szoch, wicedyrektor WORD Bydgoszcz. – Dużo wcześniej poinformowaliśmy szkoły jazdy o planowanej wymianie, a tak naprawdę to nawet sami mieliśmy od nich sygnały, że już czas na nią, bo poprzednie auta służyły nam wiele lat. Dlatego większość ośrodków była na to przygotowana, a niektóre nawet szybciej niż my kupiły nowe auta. Oczywiście w pierwszym etapie okresu przejściowego więcej zdających decydowało się na nissany, ale z czasem się to zmieniło.

## ■ Dłuższa kolejka, kursanci się skarżą

Chociaż w Nowym Sączu wybór już jest, jednak jak przekonują właściciele szkół jazdy, nadal nie jest różowo.

– Starych samochodów jest mniej, dlatego dłużej trzeba czekać na egzamin, więc nasi klienci się skarżą – mówi właściciel nowosądeckiej szkoły jazdy. – Szkoły miały też nadzieję, że będą miały więcej czasu na zakup nowych aut, szczególnie że po nowym roku cena tego rocznika spadnie, co byłoby dla nas sporą ulgą. My nowy samochód już kupiliśmy, ale wiem, że sporo szkół jeszcze ich nie ma.

– Obserwuję elki, które jeżdżą po naszych ulicach, i są to nie tylko nasze poprzednie modele, ale także kilka innych marek, stąd wniosek, że kursanci cały czas uczą się jeździć bardzo różnymi samochodami – komentuje wicedyrektor MORD Wiesław Kądziołka. – Trzeba pamiętać, że egzamin może zostać przeprowadzony również samochodem podstawowym przez szkołę jazdy. Wydaje mi się, że w przyszłości będzie to coraz popularniejsze.

Anna Łukaszuk

# WORD.

## Tu może zdarzyć się wszystko

**Historie, których świadkami są pracownicy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, zazwyczaj egzaminatorzy, potrafią wzbudzić niemałe zdumienie. Na przykład w listopadzie w bytomskim oddziale WORD-u w Katowicach egzaminu praktycznego na kategorię B nie zdała 26-latkka. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby po nieudanej próbie nie wsiadła do auta zaparkowanego nieopodal i nie pojechała, jak tłumaczyła policjantom, na zakupy...**



tejszego WORD-u wyczuł od zdającego obywatela Niemiec woń alkoholu. Zadzwoił na policję. Okazało się, że mężczyzna miał we krwi ponad 0,5 promila alkoholu.

Nie to jest w tym wszystkim najdziwniejsze. Mężczyzna w wieku ok. 40 lat z powodzeniem wykonał łuk. Dodatkowo wyznał, że jest zameldowany w pobliskich Szczecinowicach, ale nie wie dokładnie, gdzie...

Do kolejnego incydentu z udziałem obywatela Niemiec doszło w Szczecinie na początku czerwca. 19-latek podczas egzaminu praktycznego na prawo jazdy wymusił pierwszeństwo. Egzaminator poprosił go, by zjechał na najbliższy parking. Tam oświadczył, że egzamin nie zostaje zaliczony. Wówczas młody Niemiec wyjął z kieszeni portfel i usiłował wręczyć 400 euro łapówki w zamian za zmianę wyniku egzaminu. Został zatrzymany i trafił do policyjnego aresztu. Po zebraniu przez policjantów dokumentacji dowodowej przedstawiono mu zarzut usiłowania wręczenia łapówki. Policjanci wnioskowali o zastosowanie tymczasowego aresztu i przekazali sprawę do prokuratury. Tam zapadła jednak decyzja o zastosowaniu środka zapobiegawczego w postaci poręczenia majątkowego. Mimo to Niemiec wpadł w niemałe tarapaty. Za próbę korupcji grozi mu do dziesięciu lat więzienia.

### ■ Egzaminator w pogoni za kursantką

Do niecodziennych sytuacji dochodzi w WORD-ach częściej. Przykłady można mnożyć. W lutym 2012 roku w Częstochowie kobieta wykonująca manewry na placu rozbiła autem betonowe ogrodzenie i wyjechała na drogę. Pomyliła pedał gazu z hamulcem. Egzaminator dogonił ją za murem. Na szczęście ani egzaminowana, ani żaden inny uczestnik ruchu nie ucierpiał. Zdezorientowana kierująca powtarzała: „No cóż to się stało? Jezus, Maria! Przecież wszystko było dobrze”.

Pedały pomyliły się też egzaminowanej w Ostrołęce. Rozbiła auto na drzewie. A w Olsztynie młody kierowca nie trafił w hamulec.

*Jakub Ziębka*

Początek listopada. 26-letnia mieszkanka Zabrze stawiała się na egzamin praktyczny w bytomskiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach. Niestety, nie udało jej się zakończyć go wynikiem pozytywnym. Kobieta bardzo swoją porażkę przeżyła. Zaczęła płakać. Egzaminatorowi zrobiło się jej trochę żal. Jak mówią zabrzańscy policjanci, z troski zaczął obserwować, co dalej zamierza robić. Jednak to, co zobaczył, bardzo go zdumiało.

### ■ Płacz i niespodziewana zasadzka policjantów

Kobieta podeszła do zaparkowanego nieopodal WORD-u samochodu, otworzyła go, wsiadła, po czym... odjechała. Egzaminator nie czekał ani chwili. Zadzwoił na policję i poinformował funkcjonariuszy o tym, co zobaczył. Dodał, że kobieta jedzie oplem astrą i jest z Zabrze.

Policjanci podejrzewali, że 26-latkka wjedzie do swojego rodzinnego miasta od strony dzielnicy Rokitnica. Mieli rację. Dlatego zatrzymali

jej samochód na wjeździe do Zabrze. Kobieta była bardzo zaskoczona. Dlaczego? Z co najmniej kilku powodów. Po pierwsze, drogę samochodem do WORD-u pokonała bez żadnych problemów. Po drugie, co prawda zaparkowała auto niedaleko wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, ale w miejscu, które wydawało jej się bezpieczne.

26-latkka nie miała innego wyjścia niż przyznać się do jazdy samochodem bez uprawnień. Policjanci ukarali kobietę mandatem w wysokości 500 zł. Dodatkowo musiała zostawić samochód na parkingu i odebrać go z pomocą kogoś, kto ma uprawnienia. Kobieta tłumaczyła funkcjonariuszom, że wybrała się na zakupy.

### ■ Niemcy na „gościnnych występach” w Szczecinie

To niejedyna niecodzienna historia, która wydarzyła się niedawno na terenie lub w pobliżu wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W czerwcu w Szczecinie egzaminator tam-

# Progowe ograniczenie

**Wiele progów zwalniających poprzedza ograniczenie prędkości do 20 lub 30 km/h. Gdzie można ponownie zwiększyć prędkość? Odpowiedź nie jest oczywista, bo życiowa praktyka różni się z przepisami.**

Polskie drogi są gęsto usiane progami zwalniającymi. To efektywny, a zarazem tani sposób na wymuszenie na kierowcach odpowiednio wolnej jazdy. Do rzadkości należą natomiast – powszechne na zachodzie Europy – sposoby uspakajania ruchu. A paleta dostępnych rozwiązań jest bogata. By ograniczyć średnie prędkości na danym odcinku, można wprowadzić równorzędne skrzyżowania czy zawęzić jezdnię wyznaczonymi miejscami do parkowania, kwietnikami bądź innego rodzaju wyspami. O tym, że konieczność wymijania się i uważnej obserwacji drogi skutecznie studzi zapał kierowców do szybkiej jazdy przekonali się m.in. niemieccy drogowcy, którzy sporadycznie instalują progi. U nas liczebność i różnorodność tego typu konstrukcji jest wręcz przytłaczająca. Co gorsza, prób progowi nierówny. Pinezki, poduszki, wyspy, listwy, płyty i klasyczne garby występują w różnych konfiguracjach czy kształtach, gdyż nieścisłości w przepisach dają drogowcom szerokie pole do popisu. Nie dziwi więc, że progi zwalniające są poprzedzane ograniczeniami prędkości. Drogowcy wolą dmuchać na zimne, niż przyjmować kolejne wnioski o odszkodowania za rozbite miski olejowe.

## ■ Prędkość po progu

Czy po przejechaniu przez próg można zwiększyć prędkość do obowiązujących w mieście 30 lub 50 km/h? „Rzeczpospolita” podaje, że zdecydowała się na to egzaminowana w Kielcach osoba. Obłąła, gdyż zdaniem egzaminatora było to już drugie przekroczenie prędkości. Niedoszły kierowca zwrócił się do marszałka województwa z prośbą o unieważnienie egzaminu. Marszałek przychylił się do interpretacji zdającego, że ograniczenie do 20 km/h obowiązywało przed progiem i na nim. Praktyczna część egzaminu została unieważniona. Egzaminator odwołał się do samorządowego kolegium odwoławczego, które przyznało mu rację, jednak tylko częściowo. SKO podkreśliło, że interpretacje potwierdzają niejednoznaczność obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa. A skoro wątpliwości interpretacyjne istnieją, należy kierować się zasadą rozstrzygnięcia ich na korzyść strony. Egzaminator złożył skargę do wojewódzkiego sądu administracyjnego w Kielcach, który ocenił, że stanowiska kolegium nie sposób zaakceptować. WSA nie podzielił stanowiska, że znak B-33 w połączeniu ze znakiem A-11a i tabliczką



Fot. Goodstuff82/Wikimedia Commons

ką T-1 wskazuje lokalizację i prędkość graniczną przejazdu przez próg, a więc nie dotyczy i nie ogranicza prędkości, z jaką może poruszać się pojazd na odcinku drogi zarówno zaraz przed, jak i na odcinku drogi za progiem zwalniającym.

WSA przypomniał, że zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym ograniczenie prędkości jest odwoływane przez: skrzyżowanie, znak „koniec ograniczenia prędkości” bądź wprowadzenie innego ograniczenia prędkości – znakiem B-33, znakiem początku lub końca obszaru zabudowanego lub znakiem początku strefy zamieszkania. Żaden obowiązujący przepis nie przewiduje wyłączenia ograniczenia prędkości przez próg zwalniający, a zatem umieszczenie tego znaku na jednym słupku wraz ze znakiem ostrzegawczym nie ma żadnego znaczenia. Ograniczenie prędkości nie obowiązuje bowiem tylko podczas przejeżdżania progu, ale aż do odwołania. Należy zatem stosować się do niego tak samo jak do każdego innego ograniczenia prędkości.

## ■ Nieustające wątpliwości

W uzasadnieniu wyroku WSA podkreślił, że progi zwalniające są montowane najczęściej w miejscach wymagających zachowania szczególnej ostrożności. Znak A-11a „próg zwalniający” ostrzega o wypukłości na jezdni, zastosowanej w celu spowolnienia ruchu pojazdów. – Nie sposób zatem przyjąć, że zamiarem organizatora ruchu w zamontowaniu progów było powodowanie sytuacji, w której pojazdy będą przyspieszać po przejechaniu progu i hamować przed kolejnym progiem. Jeżeli ograniczenie prędkości ma dotyczyć jedynie progu zwalniającego, to zarządzający ruchem powinien ustawić za każdym progiem znak odwołujący ograniczenie prędkości

albo znak B-42 „koniec zakazów” ewentualnie do znaku przed progiem zamontować tabliczkę wskazującą długość odcinka drogi, na którym obowiązują zakazy. W innym przypadku ograniczenie prędkości obowiązuje aż do odwołania. W żadnym natomiast wypadku próg zwalniający nie odwołuje zakazu wyrażonego znakiem B-33 – argumentował WSA w Kielcach.

Warto dodać, że rozważania na temat dozwolonej prędkości za progiem zwalniającym trwają od dłuższego czasu i wciąż nie zostały uregulowane. Na łamach naszego pisma pisaliśmy o sprawie w listopadzie 2012 roku. Wówczas Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie zdecydowało się na zamieszczenie w nowelizowanym rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych regulacji sankcjonującej stwierdzenie, że prędkość wskazana znakiem B-33, zastosowanym łącznie z A-11a, odnosi się jedynie do miejsca umieszczenia progu zwalniającego. Zasadność zmiany przepisów miała zostać poddana analizie przy kolejnych nowelizacjach rozporządzenia. Wprowadzenia jednoznacznej regulacji dotyczącej progu zwalniającego i dopuszczalnej prędkości chciała OIGOSK, by wykluczyć możliwość różnej interpretacji obowiązujących przepisów. Wydaje się to konieczne, bo przy chłodnym spojrzeniu na niektóre progi i ograniczenia prędkości wątpliwości rodzą się same. Skoro po obu stronach progu ustawione są znaki ograniczenia prędkości do 20 km/h, to powinny dotyczyć odcinka drogi pomiędzy tymi znakami. W świetle aktualnie obowiązującego prawa okazuje się, że bezpieczna prędkość na tym samym odcinku drogi okazuje się różna i zależna tylko od kierunku, w którym jedziemy.

Łukasz Szewczyk



# Wiosna nadciągająca z Dalekiego Wschodu

Rok 2016 nieuchronnie zmierza ku końcowi, jak zwykle skłaniając do podsumowań. Bilansu dokonamy też w naszym cyklu dotyczącym pojazdów wykorzystywanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego do szkolenia i egzaminowania w ramach najpopularniejszej kategorii B.



Świat motoryzacji nie znosi próżni. Producenci prześcigają się w tworzeniu kolejnych modeli, standardem stał się face lifting wykonywany po trzech, czterech latach od premiery danego auta i prezentacja całkowicie nowej generacji co siedem, osiem lat. Samochody przestały być długowieczne. Przykłady pojazdów produkowanych z niewielkimi zmianami przez dwanaście, piętnaście lat to historia. Duże zmiany dokonują się również w ośrodkach szkolenia kierowców. Na wybór auta do szkolenia kandydatów na kierowców kategorii B nadal największy wpływ mają decyzje podejmowane przez WORD-y. Mimo możliwości przeprowadzania egzaminu samochodem należącym do OSK ośrodki, mając na względzie oczekiwania kursantów, dopasowują swoją flotę do wykorzystywanej w ośrodku egzaminacyjnym. Na razie nic nie wskazuje, by miało się to zmienić. Jak zatem wygląda ranking najpopularniejszych pojazdów szkoleniowych w 2016 roku?

### ■ Na czele yaris, za nim hyundai i20

Pierwsze miejsce zajęła toyota yaris. Jest wykorzystywana w piętnastu WORD-ach. Japońskie auto zdecydowanie lideruje w naszym zestawieniu. Legendarna niezawodność yarisu w przypadku jego III generacji nie jest już może tak oczywista, ale i tak jest lepsza od aut konkurencji. Jakość przeważnie wiąże się z ceną. Pod tym względem japońskie auto nie wypadło najkorzystniej, zwłaszcza w porównaniu z koreańską konkurencją. Tym zapewne można tłumaczyć brak spektakularnych sukcesów yarisu w postępowaniach przetargowych 2016 roku.

Drugie miejsce zajął hyundai i20. Jest wykorzystywany w jedenastu WORD-ach. Miejskie auto z Korei Południowej dosłownie depta po piętach otwierającej stawkę toyocie. Od końca XX wieku koreańska motoryzacja osiągnęła wyraźny postęp. Można pokusić się o stwierdzenie, że Koreańczycy coraz częściej wyznaczają trendy, zachowując przy tym korzystny stosunek ceny do jakości. Przekłada się to na popularność ich produktów. Hyundai i20 zarówno pierwszej, jak i drugiej, najnowszej generacji cieszą się dobrą opinią wśród użytkowników.

Trzecie miejsce zajęło renault clio, wykorzystywane w siedmiu WORD-ach. Francuskie auto króluje w Wielkopolsce. Jego panowanie zbliża się jednak ku końcowi. W przyszłym roku clio III generacji zastąpi wyłoniona w przetargu ogłoszonym przez pięć wielkopolskich WORD-ów kia rio. Najnowsze clio IV generacji użytkował będzie opolski WORD.

### ■ Baleno wypiera swifta

Czwarte miejsce należy do fiata punto, użytkowanego w sześciu WORD-ach. Dział marketingu Fiata zapewne z rozrzewnieniem wspomina czasy, kiedy włoskie auta przeważały na polskich ulicach. Znaczenie marki na polskim rynku znacznie spadło. Wpływ na to ma specyficzna polityka modelowa producenta. Przez ostatnie lata rozwijał linię wywodzącą się od fiata 500, zapominając o tym, z czego niegdyś słynął – tanich i solidnych autach miejskich. Grand punto i jego kolejne ewolucje – punto evo i punto – to samochody, których korzenie sięgają 2005 roku. Jak na obecne standardy, jedenaście lat obecności modelu na rynku to zbyt długo, aby konkurować z innymi producentami w tym segmencie.

Piątą lokatę zajęło suzuki swift, wykorzystywane w pięciu WORD-ach. To kolejny japoński pojazd w stawce. Solidny, ale kosztowny w przypadku awarii. Jego popularność na rynku szkolenia kierowców zapewne nie będzie rosnąć ze względu na pojawienie się nowego produktu koncernu z Hamamatsu – suzuki baleno.

No właśnie, suzuki baleno przypada szóste miejsce. Jest użytkowane w trzech WORD-ach. To nowość na rynku w klasie samochodów miejskich. Po latach Suzuki postanowiło powrócić



z modelem baleno. Rozsądnie wycenione, przestronne i niezbyt skomplikowane auto powinno spełnić potrzeby ośrodków szkolenia kierowców. Na razie pojawiło się w trzech ośrodkach egzaminacyjnych i zapewne nie jest to koniec ekspansji.

Poza pierwszą szóstką znalazły się następujące pojazdy: kia rio, opel corsa i skoda fabia – każdy wykorzystywany jest w dwóch WORD-ach, oraz mitsubishi colt, fiat panda i kia picanto – każdy wykorzystywany w jednym ośrodku.

### ■ Ekspansja Azjatów

Czego zatem możemy spodziewać się w nadchodzącym 2017 roku? Przede wszystkim dalszej ekspansji producentów z Korei Południowej. Pięć wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z Wielkopolski (Poznań, Piła, Konin, Kalisz i Leszno) rozstrzygnęło przetarg na dostawę

wę nowych pojazdów. Zwycięska oferta dotyczy kii rio.auta mają zostać dostarczone w pierwszym kwartale 2017 roku, co oznacza, że będzie to już nowy model koreańskiego producenta. Ośrodki szkolenia kierowców będą zatem skazane na zakup nowych pojazdów bez możliwości pozyskania ich z rynku wtórnego. Czy skłoni to przedsiębiorców do częstszego podstawiania na egzamin własnych pojazdów? Czas pokaże. Jedno jest pewne – po zrealizowaniu tego zamówienia pojazdy Hyundai i Kii będą obecne aż w osiemnastu ośrodkach egzaminowania. Doliczając do tego innych producentów – Toyotę i Suzuki, azjatyckie pojazdy będą obecne w 41 WORD-ach. Wniosek może być tylko jeden. Wśród pojazdów wykorzystywanych do szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców wiosną nadciąga z Dalekiego Wschodu.

**Dariusz Piorunkiewicz**



**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

**P**rzepisy dotyczące egzaminu na prawo jazdy muszą być tak sformułowane, by uniemożliwić ich dowolne interpretowanie przez egzaminatora. Jak rozumiem, intencją ustawodawcy było ułatwienie osobom egzaminowanym zdanie egzaminu. Ale chyba wylano dziecko z kąpielą. Z jednej strony, mówimy o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, a z drugiej – pozwalamy, żeby kursant nie przestrzegał przepisów. Mało tego, on ma się tego uczyć na kursie! Bo przecież egzaminator może przytknąć oko na mały błąd, jakim jest brak zatrzymania się na znaku STOP.

Kursant zapamięta, że może się w takim przypadku nie zatrzymać i będzie próbował przejechać skrzyżowanie z prędkością 50 km/h. Będzie uważał, że może, skoro na egzaminie go za to nie mogą oblać.

#### ■ W telewizji mówili...

Do takich przypadków już dochodzi. Dzwoni do mnie kursantka i ze złością komunikuje, że nie zdała egzaminu. Dlaczego? Bo egzaminator w pewnym momencie nacisnął hamulec i przerwał egzamin. Zapytałem o powód. Był nim właśnie znak STOP. Byłem ciekawy, jak sytuacja wyglądała. Poprosiłem więc o podanie szczegółów.

Kandydatka na kierowcę jechała ul. Wyżyny (znana w Poznaniu z tego, że na trzech skrzyżowaniach ustawiono znaki STOP). Wiedziała, że musi się zatrzymać, bo pokazywał to znak. Nie zrobiła tego jednak. Dlaczego? Bo nic nie jechało. A niedawno w telewizji widziała program dotyczący zmian w egzaminowaniu na prawo jazdy. Powiedziano w nim jasno, że teraz nie trzeba zatrzymywać się przed znakiem STOP

# Dobra zmiana

**Zmiany, wszędzie zmiany. A komu one potrzebne? Przepisy powinny być zrozumiałe, czytelne i proste. Prawo nie powinno dawać pola do wielu interpretacji. Dlaczego? Bo to rodzi patologie i okazję do różnego rodzaju nadużyć.**

czy warunkową strzałką. Co ja na to? Spokojnie odparłem, że podczas kursu instruktorzy kazali się w takim przypadku zatrzymywać i upewnić, czy nic nie jedzie. Dopiero wtedy można ruszać. A ona dalej swoje. Przecież jej zdaniem przepisy się zmieniły, więc nie trzeba było się zatrzymywać. Musiałem więc dokładnie jej wytłumaczyć, co się zmieniło. Egzaminator postąpił przecież słusznie. Na nic moje starania. Kandydatka na kierowcę była pewna, że ktoś tu kłamie. Skoro w telewizji mówili, to skądś wiedzieli. Przecież szkoły jazdy i WORD-y są tylko od zabrania. Ona wie swoje.

#### ■ Żeby podejmować decyzje, trzeba mieć wiedzę

Postanowiłem więc zorganizować dla moich instruktorów wewnętrzne szkolenie. Uzgodniliśmy, że przed znakiem STOP trzeba się bezwzględnie zatrzymać. Tego będziemy wymagali od naszych kursantów. Bo przecież bezpieczeństwo i przestrzeganie przepisów są najważniejsze! Nie można uczyć tylko do egzaminu, bo takie szkolenie nic dobrego nie przyniesie. Dlatego w mojej szkole (jak i w większości dobrych ośrodków szkolenia kierowców) instruktorzy będą uczyli jazdy zgodnej z przepisami oraz zasadami bezpieczeństwa i zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu drogowego.

W mediach ciągle się słyszy, że młodzi kierowcy powodują wiele wypadków. A politycy oczywiście wiedzą, jak zmienić ten stan rzeczy. Wymyślili słynne już szkolenia z teorii i prakty-

ki, które wciąż nie mogą wejść w życie. Tak czy owak większość kursantów kojarzy to z wydatkiem i przejechaniem się po płycie poślizgowej.

Wprowadzenie w 2013 roku PKK oraz trudniejszego egzaminu miało uporządkować proces szkolenia i spowodować, że na rynku zostaną tylko najlepsze szkoły jazdy. A one będą kierowały na egzamin tylko najlepszych z najlepszych. Problem w tym, że politycy tworzący prawo wraz z „ekspertami” nie mają bladego pojęcia o branży nauki jazdy. Forsują zmiany, które nic nie wnoszą. Utrudniają za to życie właścicielom szkół jazdy, a kursantom robią wodę z móżgu.

#### ■ Spisek przeciwko kursantom

Jedyne, co możemy zaobserwować po kolejnych korektach przepisów, to niepotrzebne zamieszanie i szczucie jednych przeciwko drugim. Tak obecnie w Polsce zarządza się państwem. Skutki będą odczuwały jeszcze następne pokolenia Polaków.

Doskonale widać to na przykładzie wspomnianej przeze mnie kursantki. W telewizji powiedzieli, że nie trzeba stosować się do przepisów, bo egzaminator i tak zaliczy jej egzamin. A jak nie, to uczestniczy w spisku przeciwko kursantom. Zresztą nie sam, tylko razem z właścicielem szkoły jazdy. Bo chodzi przecież o to, żeby wyciągnąć od biednego kursanta jak najwięcej pieniędzy.

W taki sposób bezpieczeństwa na drogach się nie poprawi. Za to skonfliktuje się branżę szkoleniowo-egzaminacyjną. ■



# Innowacyjny / *Multimedialny* Podręcznik Kursanta SPS

**Dla współczesnego kursanta** – idealne rozwiązanie.

**Dla szkoły jazdy** – wizytówka najwyższej jakości szkolenia.

01

Znajdź grafiki oznaczone  
ikonkami



02

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



Rodzaje multimedialnych

Pytanie

Pytanie

Animacja

Video

## **Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:**

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



# Grasz? Zdasz!

**Badania i analizy statystyczne nie pozostawiają wątpliwości. Osoby, które mają kontakt z grami wideo, lepiej radzą sobie za kierownicą i częściej kończą egzamin na prawo jazdy z pozytywnym wynikiem.**



wyku pełnej kontroli nad pojazdem. Kiedy ten warunek jest spełniony, do treningu wystarczy już dowolnie wybrana gra akcji, np. strzelanina, która uczy szybkich i adekwatnych do sytuacji reakcji.

## ■ Dokładni i szybcy

Podobne zdanie mają pracownicy amerykańskiego University of Rochester. Zauważyli, że gracze do 25 proc. szybciej reagują na zastaną sytuację i lepiej kontrolują otoczenie, co może mieć dodatni wpływ na prowadzenie pojazdu. Reakcje na bodziec nie są przy tym bezmyślnie wykonywanym odruchem.

– Są tak samo dokładni, ale szybsi. Jeżeli jesteś chirurgiem albo znajdujesz się na polu bitwy, może czynić to kolosalną różnicę. Decyzje nigdy nie są oczywiste także za kierownicą. Mózg zawsze bierze pod uwagę różne scenariusze. Kiedy prowadzisz i coś pojawi się na kolizyjnym kursie, oszacuje, czy warto hamować, czy nie. Mózgi graczy nauczyły się efektywniej gromadzić informacje i je przetwarzać – podsumowała eksperyment prof. Daphne Bavelier.

Skoro nawet krótki (5–10 godzin) kontakt z wyścigami może mieć dodatni wpływ na zdolność kursanta do prowadzenia pojazdu, gry można uznać za ciekawe uzupełnienie klasycznego procesu szkolenia. Mogą pomóc, a nie zaszkodzić, o ile grający jest w stanie odróżnić świat wirtualny od rzeczywistego. Okazuje się, że granica nie jest wcale tak oczywista. Ze wspomnianych badań szkół BSM wynika, że 34 proc. młodych kierowców przyznało, że po sesji z grą wyścigową prawdopodobnie szybciej prowadziłyby samochód. Z kolei 22 proc. początkujących kierowców podczas jazdy przeszło przez myśl, że uczestnicząc w grze symulacyjnej, co może być już potencjalnie niebezpieczne. Szczególnie w połączeniu z wysoką samooceną grających. Gracze ocenili swoje rzeczywiste umiejętności za kierownicą na 7,2/10. Z kolei Brytyjczycy, którzy nie mają regularnego kontaktu z grami, przyznają sobie 6,7/10. Może nie nastrojać to optymistycznie, jednak podkreśliśmy, że nie udało się nam dotrzeć do wyników badań, które wykazałyby występowanie zależności między grami i sprawstwem wypadków drogowych bądź braku takiej korelacji. Oczywiście pomijając przypadki skrajnej nieodpowiedzialności, czyli prób uruchamiania podczas jazdy aplikacji na smartfony.

*Łukasz Szewczyk*

Pierwsze gry samochodowe pojawiły się pod koniec lat 70. XX wieku. Ich znaczący rozwój dokonał się w latach 90., po wprowadzeniu trójwymiarowej grafiki oraz widoku z wnętrza wirtualnego pojazdu. Wrażenie obcowania z pojazdem stało się jeszcze pełniejsze wraz z dalszym udoskonalaniem grafiki czy fizyki rządzącej modelem jazdy. Współczesne gry są na tyle dopracowane, że przydają się nawet profesjonalnym kierowcom wyścigowym. Zawodnicy twierdzą, że za wirtualną kierownicą można przeprowadzić ok. 60 proc. treningu, poznając krzywizny zakrętów na torze, punkty hamowania i przyspieszania, a także ćwicząc refleksy i poprawność reakcji w trudnych sytuacjach.

## ■ Sprawniejsi gracze

Czy gry mogą być też pomocne na etapie kształcenia kierowców? Brytyjska sieć szkół jazdy BSM przeprowadziła badania, z których wynika, że 54 proc. regularnie grających kursantów zdało egzamin na prawo jazdy za pierwszym razem. Pozostała grupa miała 45-procentową skuteczność. Dysproporcję można w naukowy sposób wyjaśnić. W lipcu amerykański miesięcznik „Psychological Science” przedstawił wyniki badań o zależnościach między kontaktem z grami akcji a reakcją na bodźce.

– Z naszych badań wynika, że nawet sesje z prostymi grami akcji przez pięć godzin w ty-

godniu mogą być efektywnym z punktu widzenia kosztów narzędziem do poprawiania szczególnie istotnych podczas prowadzenia samochodu aspektów wizualno-motorycznej sprawności – podsumowała półroczny eksperyment Li Li z New York University Shanghai.

## ■ Eksperyment

Podstawą do wyciągnięcia tych wniosków było sprawdzenie w symulatorze, jak gracze oraz osoby, które nie mają kontaktu z grami, radzą sobie z utrzymaniem w pasie ruchu samochodu targanego podmuchami bocznego wiatru. U regularnie grających zaobserwowano skrócony czas reakcji, a zarazem wzrost dokładności. Warto podkreślić fakt, że poprawę odnotowano zarówno wśród graczy z prawem jazdy, jak i osób, które prawa jazdy nie posiadają. W ramach równoległego prowadzonego eksperymentu sprawdzono, czy znaczenie mają gatunki gier. Jedną z grup badawczych grała w gry strategiczne, a druga w wyścigi. Wzrost sprawności wizualno-motorycznej odnotowano tylko wśród osób grających w wyścigi. Zaledwie pięć godzinnych sesji wystarczyło, by reakcje na bodziec stały się szybsze i bardziej dokładne. Po kolejnych pięciu godzinach wyniki były jeszcze lepsze. Podsumowując eksperyment, naukowcy z New York University Shanghai stwierdzili, że dla początkujących kierowców najbardziej wskazane są gry samochodowe, które wymuszają wyrobienie na-



Egzaminy w Barlinku będą się odbywały w pierwszej połowie przyszłego roku

Fot. Staszek99/Wikimedia Commons

# Jednogłośnie decyzja radnych

**Podczas sesji Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, która odbyła się 15 listopada, radni zadecydowali, że w Szczecinku i Barlinku mogą powstać filie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Będą to pierwsze oddziały terenowe WORD-ów w województwie.**

Mieszkańcy naszego województwa z powiatu choszczeńskiego, myśliborskiego i części pyrzyckiego muszą jeździć na egzaminy do Gorzowa – mówił podczas sesji Józef Faliński, radny PO i były burmistrz Barlinka. – Teraz w końcu się to zmienia. To Gorzów będzie miał problem. Bo uruchomienie filii szczecińskiego WORD-u w Barlinku sprawi, że naszym ośrodkiem egzaminacyjnym zainteresują się także ludzie mieszkający w województwie lubuskim, z powiatu gorzowskiego i strzelecko-drezdeneckiego. Zresztą o dużym niepokoju WORD-u w Gorzowie, związanym z naszymi działaniami, już słyszałem.

## ■ Kasa ma się zgadzać

Zgodnie z jednogłośnie przyjętymi przez radnych sejmiku wojewódzkiego uchwałami egzaminy na prawo jazdy w Szczecinku i Barlinku będą mogły odbywać się na kategorie AM, A1, A2, A, B1 i B. Byli oni także zgodni co do tego, że oddziały terenowe WORD-ów muszą się samofinansować.

Z tym raczej problemu nie będzie. Patrząc na wyliczenia, jakie przedstawili dyrektorzy koszalińskiego ZORD-u (do tej jednostki będzie należała filia w Szczecinku) i szczecińskiego WORD-u (filia w Barlinku), oddziały rocznie mają wygenerować dochód odpowiednio w wysokości ponad 280 tys. i prawie 400 tys. zł.

– Te pieniądze pozwolą na zwiększenie wydatków z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w rejonie powołanych oddzia-

łów – mówi marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz.

## ■ Ukłon w stronę lokalnych ośrodków

Dlaczego, oprócz kwestii finansowych, uruchomienie filii koszalińskiego ZORD-u w Szczecinku ma być racjonalne? W uzasadnieniu do uchwały można przeczytać, że jest to podyktowane chęcią poprawy sytuacji mieszkańców powiatu szczecińskiego, którzy muszą pokonywać dystans 70 km do najbliższych ośrodków w Koszalinie lub Pile. Wspomina się także o ograniczeniu kosztów funkcjonowania lokalnych ośrodków szkolenia kierowców.

Istnieje też duża szansa na to, że do szczecińskiej filii będą przybywali kandydaci na kierowców z powiatu człuchowskiego, w szczególności z gminy Czarne (województwo pomorskie) oraz z powiatu złotowskiego, w szczególności z gminy Okonek (województwo wielkopolskie).

Plan utworzenia w Szczecinku filii Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Koszalinie jest efektem m.in. inicjatywy starosty szczecińskiego Krzysztofa Lisa, który w piśmie do marszałka zwrócił się z prośbą o podjęcie działań w tej kwestii. Mało tego, zadeklarował wsparcie w postaci poniesienia przez samorząd powiatu szczecińskiego kosztów związanych z przygotowaniem niezbędnej infrastruktury do egzaminowania. Chodzi o plac manewrowy ze wzniesieniem (wraz z utrzymaniem go oraz obsługą). Starosta zadeklarował także gotowość do nieodpłatnego użyczenia pomiesz-

czeń na funkcjonowanie filii. Koszt uruchomienia oddziału w Szczecinku oszacowany został na 200 tys. zł.

## ■ Plac na terenie szkoły

A skąd pomysł na uruchomienie oddziału terenowego szczecińskiego WORD-u właśnie w Barlinku? Znaczne oddalenie mieszkańców południowej części województwa zachodniopomorskiego od ośrodka w Szczecinie. Sprawia to, że kandydaci na kierowców zdają egzaminy w Gorzowie. Chodzi o mieszkańców powiatu choszczeńskiego, myśliborskiego i pyrzyckiego. Ale także, jak wspominał radny Józef Faliński, możliwe jest to, że egzaminami w Barlinku zainteresowani będą ludzie mieszkający w województwie lubuskim, z powiatu gorzowskiego i strzelecko-drezdeneckiego. Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że jeśli filia zostanie otwarta, gorzowski WORD może stracić ok. 20 proc. dotychczasowych kandydatów na kierowców.

Starosta myśliborski Danuta Pałkowska poinformowała, że zarząd powiatu wyraził zgodę na powołanie ośrodka terenowego i udostępnia pomieszczenia oraz plac manewrowy na terenie Zespołu Szkół Ponadgimnazjalnych nr 1 w Barlinku. Rada Powiatu w Myśliborzu zajmie jeszcze stanowisko w sprawie kosztów związanych z korzystaniem z tej infrastruktury. Koszt uruchomienia oddziału został oszacowany na 250 tys. zł.

Oba oddziały terenowe WORD-ów najprawdopodobniej rozpoczną działalność jeszcze w pierwszej połowie przyszłego roku.

Jakub Ziębka

# Skręt warunkowy.

## Jak należy go wykonać?

**Nasz czytelnik podzielił się w liście wątpliwościami oraz przemyśleniami dotyczącymi prawidłowego wykonania warunkowego skrętu w prawo. Uznając, że temat może być ważny i interesujący, postanowiliśmy go poruszyć.**

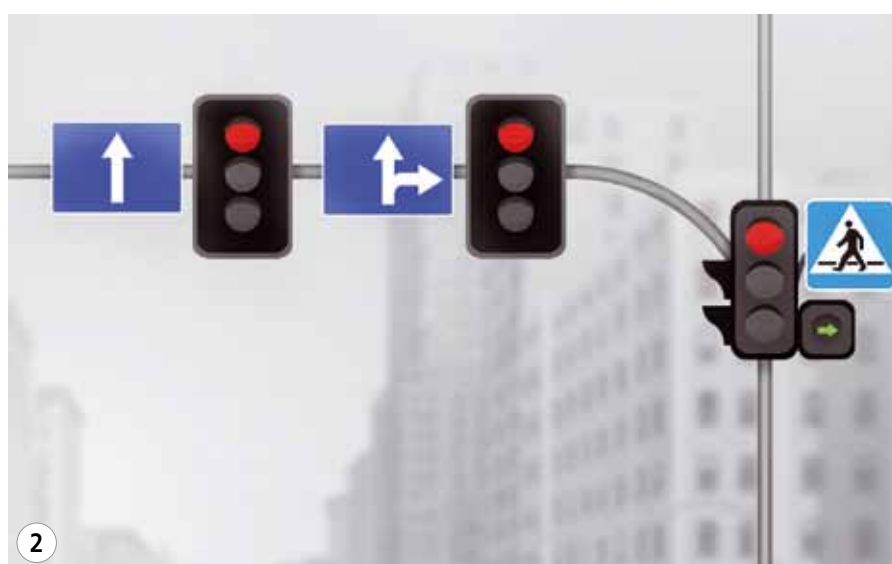
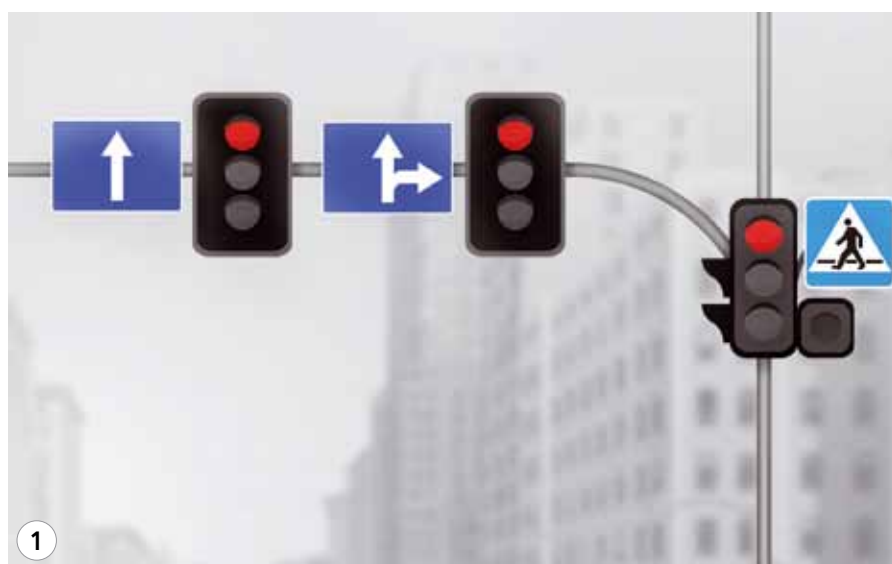
Pięć do państwa w sprawie, która od dłuższego czasu mocno mnie nurtuje. Chodzi mi o to, w jaki sposób należy prawidłowo wykonać skręt w prawo, korzystając z sygnalizatora z warunkowym zezwoleniem.

Na początek proszę spojrzeć na grafikę nr 1. Tutaj sytuacja jest prosta. Skręt w prawo jest zabroniony. Problem zaczyna się wtedy, gdy na sygnalizatorze po prawej stronie zapali się zielona strzałka (grafika nr 2). Nie byłby on trudny do rozwiązania, gdybyśmy z prawej strony mieli do czynienia z tylko jednym sygnalizatorem. Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu.

Skręcanie jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom. W tej konkretnej sytuacji mamy jednak drugi sygnalizator. Chodzi mi o ten nad prawym pasem ruchu. A na nim świeci się sygnał koloru czerwonego. Oznacza on zakaz wjazdu za sygnalizator.

Według mojej wiedzy, nie mogę wjechać na skrzyżowanie, ponieważ nie ma linii zatrzymania, a sygnał zabrania wjazdu za skrzyżowanie. Jednak praktycznie wszyscy kierowcy w Polsce w takiej sytuacji skręcają. Czy jest to zgodne z prawem? W Warszawie, na drodze dojazdowej do centrum handlowego na Targówku, widziałem, że sygnał nad jezdnią był wyposażony w strzałkę S-2 (grafika nr 3). Czyli, jak mi się wydaje, można wjechać na skrzyżowanie i skręcić w prawo. I właśnie w taki sposób powinno być oznakowane skrzyżowanie. Dodam tylko, że sygnalizator nad jezdnią jest umieszczony na wysokości lewej krawędzi jezdni poprzecznej.

Widziałem i takie oznakowanie, jak na grafice nr 4. Czy w przedstawionej niżej sytuacji mogę dokonać warunkowego skrętu? Na jednym ze skrzyżowań widziałem tylko jeden sygnalizator (S-1), umieszczony nad jezdnią (sygnalizator S-2 znajdował się po prawej stronie) Czy w tej sytuacji mogę warunkowo skręcić w prawo?



Mam jeszcze jeden problem. Dotyczy warunkowego skrętu w lewo na drodze poprzecznej dwujezdniowej. Zapis w rozporządzeniu mówi: «§ 96.1. Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zie-

lonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, z zastrzeżeniem ust. 3. 2. Sygnał w kształcie zielonej strzałki, nadawany przez sygnalizator S-2, zezwalający na skręca-

nie w lewo, zezwala również na zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, chyba że jest to zabronione znakiem B-23.

3. Skracanie lub zawracanie, o których mowa w ust. 1 i 2, jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom».

Co oznacza zapis «w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu»? Która jest najbliższa? Ta po lewej stronie czy może po prawej stronie drogi? – czytamy w liście naszego czytelnika. ■

### Dla „Szkoty Jazdy”

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

Dla rozwiązania opisanego problemu kluczowe znaczenie ma umiejscowienie i kolejność, w jakiej występują na drodze poszczególne sygnalizatory oraz wynikające z przepisów znaczenie nadawanych przez nie sygnałów.

Analizując przepisy rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, szczególną uwagę należy zwrócić na to, że wszystkie sygnały sygnalizatora S-1 dotyczą wyłącznie „wjazdu za sygnalizator”. Zatem w sytuacji, gdy nadawany jest sygnał czerwony, fizyczne umiejscowienie sygnalizatora będzie decydować o dopuszczalności skrętu w wybraną drogę. Jeśli sygnalizator znajduje się w jednej linii z lewą krawędzią drogi, w którą zamierzamy skręcić (albo dalej), manewr będzie oczywiście dopuszczalny jako niewymagający wjazdu za sygnalizator.

Należy mieć również na uwadze, że kolejne sygnały świetlne są całkowicie od siebie niezależne i tak powinny być traktowane. Sygnalizator, który mijamy wcześniej, nie wpływa na zezwolenie albo zakaz wjazdu za kolejny sygnalizator.

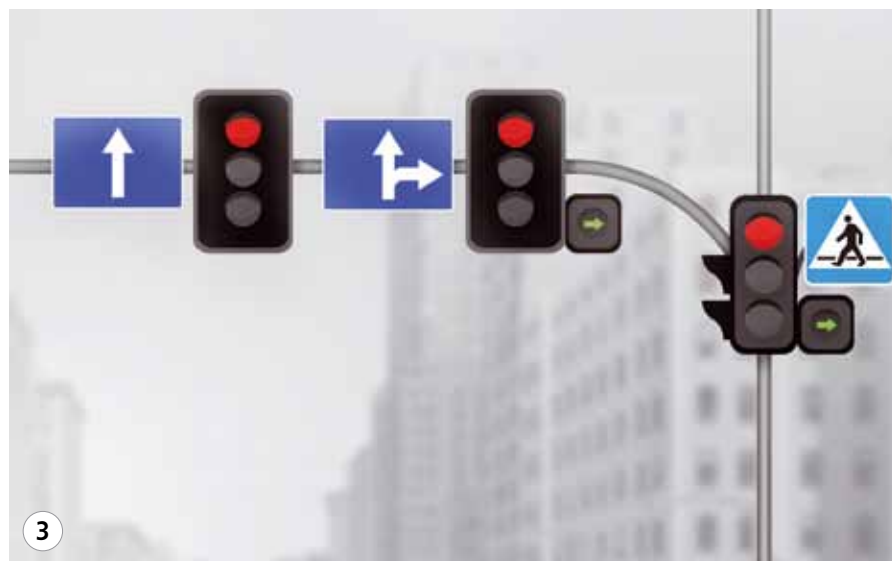
Natomiast w kwestii samego sygnalizatora S-2, nie ulega wątpliwości, że § 96 wspomnianego już rozporządzenia powinien być odczytywany zgodnie z literalnym brzmieniem. Strzałka wskazuje kierunek skrętu, a ustalenie najbliższej jezdni pozwalającej na jazdę w tym kierunku nie powinno stanowić problemu.

Poniżej znajdują się kluczowe dla omawianej kwestii przepisy:

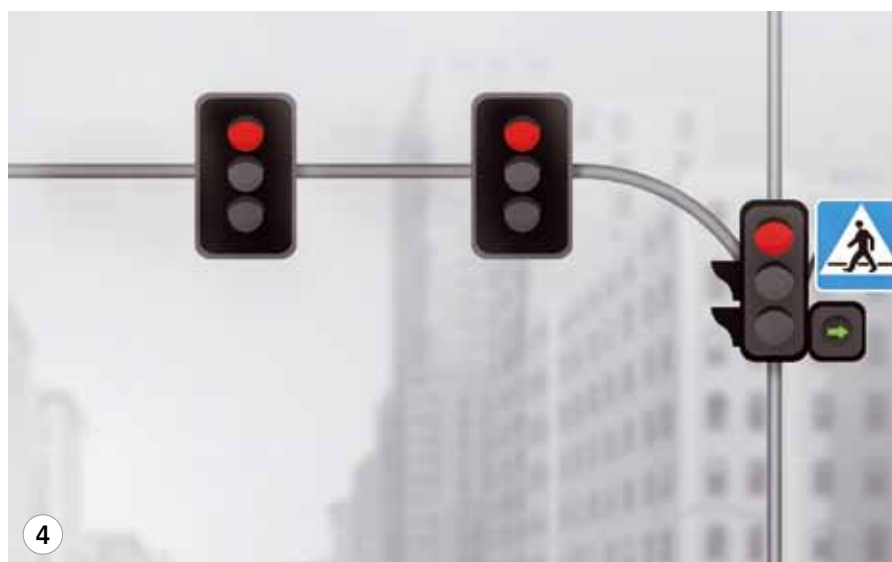
Przepisy:

#### § 95 w sprawie znaków i sygnałów drogowych

1. Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator S-1 oznaczają:
  - 1) sygnał zielony – zezwolenie na wjazd za sygnalizator
  - 2) sygnał żółty – zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili zapalenia się tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed



3



4

nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę zapali się sygnał czerwony

- 3) sygnał czerwony – zakaz wjazdu za sygnalizator
- 4) sygnały czerwony i żółty, nadawane jednocześnie – zakaz wjazdu za sygnalizator; sygnały te oznaczają także, że za chwilę zapali się sygnał zielony.
2. Sygnał zielony nie zezwala na wjazd za sygnalizator, jeżeli:
  - 1) ruch pojazdu utrudniłby opuszczenie jezdni pieszym lub rowerzystom
  - 2) ze względu na warunki ruchu na skrzyżowaniu lub za nim opuszczenie skrzyżowania nie byłoby możliwe przed zakończeniem nadawania sygnału zielonego.
3. Sygnalizator używany poza skrzyżowaniem do kierowania ruchem na zwężonym odcinku drogi może nadawać sygnały o dwóch barwach – zielonej i czerwonej.
4. Kierujący pojazdem szynowym skręcający na skrzyżowaniu o ruchu kierowanym sy-

gnałami świetlnymi może je opuścić, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 2–4, pod warunkiem ustąpienia pierwszeństwa uczestnikom ruchu poruszającym się na wprost. Przepisu nie stosuje się na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, oznaczonym znakami C-12.

#### § 96

1. Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, z zastrzeżeniem ust. 3.
2. Sygnał w kształcie zielonej strzałki, nadawany przez sygnalizator S-2, zezwalający na skręcanie w lewo, zezwala również na zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, chyba że jest to zabronione znakiem B-23.
3. Skracanie lub zawracanie, o których mowa w ust. 1 i 2, jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom. ■

# Królestwo motoryzacji

**O chińskiej motoryzacji myślimy z przymrużeniem oka. Głównie za sprawą mało wyszukanych modeli samochodów, które kilka lat temu próbowano wprowadzić w Europie. Plan spalił na panewce, a wizerunek tamtejszych producentów legł w gruzach. Rzeczywistość okazuje się zupełnie inna...**

Najbardziej ludny kraj świata dostarcza nam większość przedmiotów codziennego użytku. Telefony, komputery, telewizory, sprzęt AGD, akcesoria biurowe, odzież... Przykłady można mnożyć w nieskończoność. Wystarczy rozjeżdżać się i poszukać napisów złożonych z trzech podobno najpopularniejszych na świecie słów: „Made in China”. Już po kilku chwilach okaże się, że przedmioty wyprodukowane w innych krajach należą do rzadkości. Pojazdów z chińskim rodowodem na naszych drogach jest jednak niewiele. Należą do nich najtańsze motocykle i motocykle oraz pojedyncze samochody – sztandarowy przykład to produkowana w Kraju Środka honda jazz drugiej generacji. Mamy więc dowód, że produkt z Chin nie musi być gorszy. Kluczowe są technologia i kontrola jakości.

Motoryzacja w Kraju Środka ewoluowała w przyspieszony sposób. Pierwsza lokalna marka w pełnym tego słowa znaczeniu – FAW (od First Automobile Works) – rozpoczęła działalność w 1953 roku. Do lat 80. XX wieku stworzono nieliczne modele, które pozostawały w zasięgu elit. Po reformach społeczno-gospodarczych oraz otwarciu się Chin na świat branża złapała wiatr w żagle. W dużej mierze dzięki tworzonym z zachodnimi partnerami spółkom joint venture. Dla koncernów było to korzystne z przyczyn podatkowych, a lokalne firmy otrzymywały dostęp do nowoczesnej technologii. Jednym z przykładów wciąż trwającego partnerstwa jest założony w 1985 roku Shanghai Volkswagen z 50-procentowym udziałem lokalnego SAIC Motor. W 1991 roku działalność rozpoczęła FAW-Volkswagen. Firmy nie wchodzi sobie w drogę, gdyż ich oferty pokrywają się tylko częściowo. W ich skład wchodzi lokalnie produkowane modele. Wielu nie znajdziemy w europejskich salonach. Wystarczy wspomnieć o lavidzie, lamando, santanie, phideonie czy nowej borze. Taka polityka jest uzasadniona z biznesowego punktu widzenia. Przypomnijmy, że mowa o najbardziej chłonnym rynku świata. Kierowcy z Chin mają specyficzne upodobania – m.in. cenią modele z wydłużonym rozstawem osi, gdyż odpowiednia ilość przestrzeni dla pasażerów tylnej kanapy jest utożsamiana z okazywanym im szacunkiem. Lokalne filie Volkswagena świetnie dopasowały się do wymogów, czego efektem są wyniki sprzedaży. Od czterech lat lavida jest najczęściej wybieranym modelem. Ubiegłoroczną sprzedaż zamknęto imponującym wyni-



kiem 380 tys. egzemplarzy. Dla porównania dodajmy, że w tym samym czasie w Polsce zarejestrowano 408 tys. nowych samochodów osobowych. W 2015 roku w Chinach wyprodukowano 21 mln aut osobowych i 3,4 mln użytkowych. To 1/4 globalnej produkcji, a także więcej aut niż powstaje we wszystkich krajach Unii Europejskiej i Korei razem wziętych! Lokalni klienci mają do wyboru pojazdy przeszło stu marek, które oferują blisko tysiąc (!) modeli.

We wschodniej, najbardziej rozwiniętej części kraju nie brakuje dróg o światowym standardzie. Z siecią 123 tysięcy kilometrów dróg ekspresowych i autostrad Chiny są globalnym liderem. USA posiada 103 tys. km tego typu tras, a kolejne cztery państwa – Kanada, Hiszpania, Meksyk i Niemcy – po „zaledwie” 17–13 tys. km. Drogi międzymiastowe są budowane ze znacznym zapasem. Czteropasmowe autostrady nie należą do rzadkości nawet w regionach o niezbyt dużym natężeniu ruchu. Korzystanie z nich nie jest darmowe. Opłaty – wyższe od obowiązujących w Polsce – można uiszczać na brankach lub wyposażając auto w moduł do płatności elektronicznych.

Zarówno polskie, jak i międzynarodowe prawa jazdy nie upoważniają do jazdy po chińskich drogach. Zainteresowani muszą zdobyć tamtejszy dokument, co jest możliwe m.in. na pekińskim lotnisku w delegaturze urzędu komunikacji. Tymczasowe prawa jazdy z 3-miesięcznym

okresem ważności są wydawane bez konieczności zdawania egzaminu teoretycznego. Lokalne kategorie praw jazdy są diametralnie różne od obowiązujących na świecie. Do prowadzenia samochodu osobowego uprawnia C1, C2 zawęża ich krąg tylko do pojazdów z automatycznymi skrzyniami. B2 jest odpowiednikiem naszej kategorii C, natomiast A1 – naszego D. Do jazdy motorowarami i motocyklami uprawniają kategorie F i E. Z kolei D oraz C4 przewidziano dla trójkołowców.

Skomplikowane? Równnie barwny okazuje się ruch uliczny. Chińczycy wytłumaczyli nam, że należy zapomnieć o wszystkim, czego uczyliśmy się podczas kursu na prawo jazdy. Według nich, na stłumienie w sobie prawidłowych zachowań potrzeba trzech miesięcy. Z szelmowskim uśmiechem dodają, że po przepisowym stylu jazdy można poznać świeżo upieczonego kierowcę bądź przybysza z zagranicy. Kilka dni wystarczy, by dojść do wniosku, że w tym szaleństwie jest metoda. Tempo jazdy jest relatywnie małe nawet na głównych arteriach, wszyscy spodziewają się nieprzewidywalnych manewrów i nierzadko sami je wykonują. W ciągu dwóch tygodni byliśmy świadkami tylko jednej stłuczki, więc dziwnie rozumiana zasada wzajemności najwyraźniej się sprawdza.

Na drogach przeważa pierwsze pokolenie kierowców. Na zdobycie uprawnień trzeba przeznaczyć równowartość ok. 3 tys. zł. Proces szkole-

nia jest zbliżony do naszego. Podczas egzaminu również trzeba uporać się z teorią i praktyką. Liczba zainteresowanych jest tak duża, że na egzamin czeka się około miesiąca. Teoria obejmuje 100 pytań losowanych z puli blisko tysiąca. By uzyskać pozytywną ocenę, w ciągu 45 minut należy odpowiedzieć na 90 procent z nich. Aby zmusić kursantów do uczenia się przepisów i analizowania sytuacji na drogach, a nie sposobu rozwiązywania testów, ministerstwo nie zdecydowało się na ujawnienie bazy pytań. Zainteresowani znajdują jednak większość z nich w sieci. Nowy sposób egzaminowania zaczął obowiązywać w 2013 roku. Jak podają lokalne media, zdawalność spadła do kilku procent. Tylko drobnym pocieszeniem była możliwość dwukrotnego podejścia do egzaminu tego samego dnia. Bardziej rzutcy Chińczycy odkryli, że zdobycie prawa jazdy w Korei Południowej jest łatwiejsze i tańsze, a dokument można wymienić na krajowy. Naszego przewodnika zapytaliśmy, czy słyszał o przypadkach łapownictwa. Jeżeli dać mu wiarę, nie dzieje się to wprost, ale zainteresowani są w stanie znaleźć drogę do osób mogących pomóc w zdaniu egzaminu.

W chińskich realiach pieszy jest najniższą formą drogowego bytu. Musi mieć oczy dookoła głowy i ustępować wszystkim pierwszeństwa. Nawet przechodząc na zielonym świetle, mając na względzie własny interes, przepuszcza skręcające pojazdy. Tylko odrobinę wyższą pozycję w hierarchii zajmują użytkownicy motorowerów z elektrycznym napędem. Bezzeleźnie poruszające się pojazdy niemal kompletnie wyparły z ulic rowery. Ich użytkownicy jeżdżą wzdłuż przejść dla pieszych, nie respektują czerwonego światła, nie korzystają z kasków i nawet po zmroku poruszają się bez oświetlenia – dotyczy to nawet policjantów na służbowych jednośladach. To legalne, gdyż większość miast traktuje elektryczne motorowery jak rowery. Do ich prowadzenia nie są wymagane żadne dokumenty. Jednośladów z silnikami do 125 ccm jest niewiele. Prawdziwą egzotyką są cięższe motocykle.

Ulicami niepodzielnie władają samochody. Smog oraz panujące nawet w połowie jesieni upały sprawiają, że kabina z klimatyzacją tłoczącą powietrze przez filtr z węgla aktywowanego jest swoistą oazą. Chińczycy są nie tylko pragmatyczni. Wielu przywiązuje wagę również do klasy samochodu. Kto chce zaistnieć, musi głęboko sięgać do kieszeni. Przykładowo, za BMW 318i trzeba zapłacić równowartość 166 tys. zł, podczas gdy u nas wystarczy 126 tys. zł. Najbardziej drakońskimi, przeszło 60-procentowymi stawkami podatku objęto importowane samochody. Za flagowe BMW 750Li, które w Polsce kosztuje 520 tys. zł, w Chinach trzeba zapłacić równowartość przeszło 1,1 mln złotych! Nawet takiego samochodu nie uda się zarejestrować od ręki. Trzeba posiadać tablice rejestracyjne, które są przyznawane na drodze losowania. Kto nie miał szczęścia, może odkupić je na wol-



nym rynku za 20–40 tys. zł. Największe stawki obowiązują w Pekinie i 24-milionowym Szanghaju. Skąd na drogach liczne samochody z segmentu premium, często w najmocniejszych wersjach silnikowych? Zasięgnęliśmy języka. Okazuje się, że wielu Chińczyków z największych miast żyje na kredyt bądź start w dorosłość zapewniły im lata oszczędzania przez rodzinę z prowincji.

Za litr benzyny Chińczycy płacą równowartość 3,7 zł. Dieslami nikt nie zawraca sobie głowy z prostej przyczyny – podobnie jak w Japonii, władze ograniczyły ich użytkownikom możliwość wjazdu do miast. Zaledwie 0,4 proc. sprzedanych w ubiegłym roku samochodów osobowych miało pod maską silnik Diesla, a afery Volkswagena sprawiła, że tamtejsze władze zaczęły się im jeszcze uważniej przyglądać. Olejem napędowym są zasilane przede wszystkim pojazdy użytkowe. Ale i w ich przypadku proporcje mogą wkrótce ulec zmianie. Kolejne miasta wdrażają już elektryczne autobusy z infrastrukturą do ładowania nad przystankami. W ciągu zaledwie

10–30 sekund do superkondensatorów przesyłany jest prąd umożliwiający pokonanie kolejnych 5–8 kilometrów. Autobusy przemieszczają się po ściśle określonych trasach i często zatrzymują na przystankach, więc ograniczony zasięg nie stanowi realnego problemu. A korzyści są wymierne. Autobusy nowego typu są o 90 procent bardziej wydajne od dieslowskich odpowiedników, co oznacza, że do momentu wycofania ich z parku alternatywny sposób zasilania jednostki napędowej powinien zapewnić 0,8 mln złotych oszczędności na paliwie. Co równie istotne, superkondensatory powinny wytrzymać milion cykli ładowania i rozładowywania oraz posłużyć przez dwanaście lat.

Chińska motoryzacja jest wyjątkowa. Zachodnie samochody i azjatycka kultura jazdy to unikalna kompozycja. Nigdzie nie doświadczymy chociaż zbliżonej różnorodności marek i modeli. Wszystko robi ogromne wrażenie i odbiega od naszych wyobrażeń o Kraju Środka.

Lukasz Szewczyk

# Gdy o życiu decydują sekundy

**Dzień bez żadnego wypadku na drogach. Brzmi pięknie, prawda? Niestety, to nierealne. Dlatego tak ważne jest poznanie zasad pierwszej pomocy. Dzięki ich znajomości można komuś uratować życie.**



■ Marek Rupental

W mediach pojawiają się informacje o bohaterkich czynach dzieci, które uratowały życie ofiarom wypadku. Młodzi chętnie się uczą. Kiedy poznają już podstawowe zasady, są z tego bardzo dumni i w krytycznej sytuacji mogą nieść pomoc. Niestety, dorosłych, którzy z własnej woli udaliby się na szkolenie z zasad udzielania pierwszej pomocy, nie ma zbyt wielu. A przecież taką wiedzę wykorzystuje się nie tylko w razie wypadku samochodowego. Można dzięki niej uratować życie w wielu sytuacjach.

## ■ Pomaganie to konieczność!

Kiedy ktoś potrzebuje pomocy, zazwyczaj dzwoniemy po fachowe wsparcie. Ale oczekiwanie na ratowników wydaje się trwać w nieskończoność. Sekundy zamieniają się w minuty, minuty w wieczność. Przypomnienie sobie wypadku pod Grenoble? Śmierć na miejscu poniosło wtedy 26 pasażerów autokaru, kolejne 24 osoby doznały obrażeń. Ale, co ciekawe, od momentu, gdy na miejsce przybyli ratownicy, nikt nie stracił już życia.

Ofiary zdarzeń drogowych wymagają natychmiastowej pomocy. Im szybciej ona nadejdzie, tym większe szanse na uratowanie ludzkiego życia. Warto wiedzieć, że każdy ma obowiązek udzielenia pomocy osobie w potrzebie. W kodeksie wykroczeń jest zapis: „Prowadzący pojazd, który, uczestnicząc w wypadku drogowym, nie udziela niezwłocznej pomocy ofierze wypadku, podlega karze aresztu albo grzywny”. Przepis ten stanowi również, że za jego naruszenie sąd orzeka zakaz prowadzenia pojazdów.

## ■ Bezcenna wiedza

Surowsza kara przewidziana jest w kodeksie karnym: „Kto człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy, mogąc jej udzielić bez narażenia siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia albo ciężkiego



uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”.

Nigdy nie wiadomo, kiedy możemy znaleźć się w sytuacji, gdy znajomość zasad udzielania pomocy przedmedycznej będzie miała kluczowe znaczenie. Nie mam tu na myśli żadnego bohaterstwa, tylko robienie tego, co do nas należy. W sytuacjach krytycznych każda pomoc jest bezcenna. Nawet udzielona przez osoby nieposiadające fachowej wiedzy. Ofiary zakleszczone w rozbitym pojeździe nie będą sprawdzały, czy osoba próbująca udzielić im pomocy ma przygotowanie medyczne. Okażą wdzięczność za każdą próbę ratunku. Będą wiedziały, że w tych trudnych chwilach nie są skazane tylko na siebie.

## ■ (Nie)zwykła karta

Pierwsze i decydujące o dalszych losach ofiar czynności wykonują strażacy. Są przygotowani nie tylko do udzielania pomocy przedmedycznej, ale przede wszystkim do wydobycia ofiar ze zniszczonych pojazdów i przekazania ich pod opiekę medyków. Sprawne wydobycie poszkodowanych z wraku i udzielenie im pomocy medycznej to priorytet służb ratunkowych. Ale należy brać pod uwagę coraz nowocześniejsze rozwiązania producentów samochodowych. Mają one zapewnić maksimum bezpieczeństwa osobom podróżującym autem. Chodzi m.in. o wzmocnienia konstrukcyjne pojazdu. Jednak w momencie, gdy pojazd jest zniszczony, mogą nastęrczać problemów służbom ratowniczym. Różnice konstrukcyjne nie doty-

czą tylko pojazdów poszczególnych marek, ale również modeli tego samego producenta. Dlatego strażacy potrzebują informacji o danym modelu pojazdu. Dlatego wprowadzono tzw. kartę ratowniczą. To zwykła kartka formatu A4, przedstawiająca schemat pojazdu z zaznaczonymi najważniejszymi dla służb ratowniczych elementami, jak umiejscowienie wzmocnień karoserii, rozmieszczenie poduszek bezpieczeństwa, gazowych napinaczy pasów czy akumulatora. Gdy umieścimy ją w pojeździe w miejscu łatwo dostępnym (np. za zasłoną przeciwsloneczną), strażacy będą mieli pełną informację o naszym samochodzie.

## ■ Wypadek, czyli dziwna rzecz

Karty są dostępne na stronach producentów samochodowych lub w salonach. Są bezpłatne. Powstała też strona internetowa [www.kartyratownicze.pl](http://www.kartyratownicze.pl), na której można znaleźć informacje o kartach i ich zaletach. Wraz z kartą otrzymamy również nalepkę na szybę. Dzięki temu ratownicy będą wiedzieli, że w pojeździe znajduje się karta ratownicza, która pomoże im w pracy.

Często o życiu decydują sekundy. Warto więc poświęcić chwilę, znaleźć najbliższy punkt wydający kartę, umieścić ją w samochodzie i oznaczyć pojazd nalepką. Na koniec zacytuję Kubusia Puchatka, który mądrze zauważył: „Wypadek to taka dziwna rzecz, nigdy go nie ma, dopóki się nie wydarzy”. Nie wiemy, kiedy będziemy potrzebowali pomocy lub kiedy ktoś od nas będzie jej oczekiwał. ■



# moje VADEMECUM

WYKŁADOWCY SPS

Przygotuj wykłady  
na swoją miarę



## Moje Vademecum Wykładowcy:

- ponad 1200 slajdów,
- *możliwość samodzielnego kształtowania przebiegu poszczególnych lekcji,*
- funkcja odkładania do schowka najczęściej używanych slajdów,
- możliwość szkicowania własnych sytuacji drogowych na ekranie.



SPS A



SPS B



SPS C, D

## Wszystkie kategorie na jednym pendrivie

Od razu otrzymujecie Państwo na jednym pendrivie i w jednej cenie dostęp do wykładów na wszystkie podstawowe kategorie prawa jazdy: **A, B, C i D.**

# Im prościej, tym lepiej

– Auto musi mieć w sobie coś oryginalnego i niepowtarzalnego. Staram się kupować samochody, które mają już trochę lat. Bo nowe, produkowane powiedzmy od 2000 roku, przestały mi się po prostu podobać. Wszystkie wyglądają tak samo – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Krzysztof Antkowiak, wokalista, kompozytor i autor tekstów.

**Jakub Ziębka:** W dużym uproszczeniu kierowców można podzielić na dwie grupy. Jedna to ci, którzy lubią jeździć, drudzy robią to, bo po prostu muszą. A jak jest z panem?

**Krzysztof Antkowiak:** Lubię jeździć, nawet bardzo. Mam już trochę stażu za kółkiem, bo prawo jazdy zdawałem w wieku 16 lat. Najlepiej prowadzi mi się nocą. Jest dużo mniejszy ruch, można posłuchać muzyki, porozmawiać, trochę się zrelaksować. Mogę się także zaliczyć do tzw. długodystansowców. Niestraszne mi duże odległości. Pamiętam, że kiedyś pojechałem samochodem do Seville, bez zmiennika. To ponad 2 tys. km. Za jedyny poważny odpoczynek po drodze mogę uznać dwugodzinną drzemkę w okolicach Auxerre we Francji.

**Samochodami interesował się pan od dziecka czy to przyszło trochę później?**

Zabawną historię opowiadał mi kiedyś tata. Otóż jak byłem dzieckiem, miałem może trzy, cztery lata, z tylnego siedzenia namawiałem go do wyprzedzania innych aut. Byłem taki cwany, że próbowałem go brać pod włos. Mówiłem: „ale tego to już na pewno nie wyprzedzisz”. Ojciec miał z tego niezły ubaw i potem wspominał, że niezłe wchodziłem mu na ambicję. Tym bardziej że jeździł wtedy dużym fiatem i polonezem.

**A pamięta pan swoje pierwsze auto?**

Oczywiście, tym bardziej że wiąże się z nim pewna historia. Z muzyki zacząłem zarabiać dosyć wcześnie. Miałem więc pieniądze na swoje pierwsze auto. Postawiłem na zaporozca. Trzeba też przyznać, że wyboru za wielkiego nie miałem. Bo wtedy dostępne były fiaty, mały i duży, syreny i trabanty.

Sprzedawca zapewniał mnie, że auto jest w pełni sprawne. Ale życie zweryfikowało jego słowa dość szybko. Pojeździłem sobie może pół dnia. W pewnym momencie silnik odmówił współpracy. Mój ojciec zwrócił więc auto handlarzowi, od którego go kupiłem. Nie udało nam się co prawda odzyskać wszystkich pieniędzy, ale większość już tak.

**Żadnego zaporozca pewnie już pan w swoim życiu nie kupował?**

Nie, potem postawiłem na dużego fiata. Zielonego. No i właśnie podczas jazdy tym autem zapłaciłem frycowe. W tamtym czasie, niedłu-

go po uzyskaniu prawa jazdy, wydawało mi się, że jestem świetnym kierowcą. Zaczęłem się bawić w kontrolowane poślizgi. No i pewnego dnia autem ostro obróciło i zderzyłem się z autobusem. Na szczęście nic się nikomu nie stało. Autobus stał na światłach, a ja skręcałem w lewo, uderzyłem tyłem w jego przód.

**Nie bał się pan wtedy z powrotem wsiąść do auta?**

Nie, ale mocno spokorniałem. No i po jakimś czasie przesiadłem się do kolejnego fiata. A potem jeździłem volkswagenem golfem, oplem vectrą, bmw 5, alfą romeo (sprowadzoną z Belgii). Teraz mam z kolei saabę aero, 250 koni mechanicznych.

**Czy do któregoś z tych samochodów czuje pan jakiś szczególny sentyment?**

Na pewno mogę tak powiedzieć o golfie. To był duży przeskok, biorąc po uwagę fakt, że wcześniej jeździłem dużym fiatem. Czuję się, jakbym złapał byka za rogi. Użytkowanie vectry też było pewnym przeskokiem. Bo to już auto zdecydowanie większe od wcześniejszych, czułem się w nim, jak w limuzynie. A byłem wtedy młody, miałem może 23 lata.

Bmw też zrobiło na mnie duże wrażenie. Auto kupiłem w Hanowerze od pierwszego właściciela. Jak wracałem autostradą do Polski, miałem wrażenie, że płynę. Ale potem pojawiły się problemy z automatyczną skrzynią biegów. Więc auto sprzedawałem. No a teraz mam saabę.

**Dobrze się nim jeździ?**

Jestem z niego bardzo zadowolony. W siedem sekund dochodzi do setki. Jak na auto tak dużych gabarytów to naprawdę dobry wynik. To rocznik '99, ale kupiłem go od człowieka, który bardzo o auto dbał. Jeżdżę saabem dopiero rok i jeszcze nie zdążyłem się nim nacieszyć.

**A na co zwraca pan uwagę podczas wyboru samochodu?**

Dla mnie auto musi mieć w sobie coś oryginalnego i niepowtarzalnego. Staram się kupować samochody, które mają już trochę lat. Bo nowe, produkowane powiedzmy od 2000 roku, przestały mi się po prostu podobać. Wszystkie wyglądają podobnie.

A mój saab jest jakiś. Mimo że ma już 19 lat. Jest w nim coś ponadczasowego. Dlate-

go go wybrałem. No i ma kopa. Nie ukrywam, że to także jest dla mnie ważne. Bo jeśli człowiek chce zmienić auto, które ma pod maską trochę koni mechanicznych, nie wybierze już takiego z mniejszą mocą.

A przyspieszenie jest mi potrzebne do tego, żebym czuł się bezpiecznie. Jeśli chcę kogoś wyprzedzić, nie mam ochoty zastanawiać się, czy mogę to zrobić, bo nie wiem, ile czasu to zajmie i czy w konsekwencji zdążę wykonać ten manewr.

Skoro lubi pan starsze auta, to pewnie nie robi na panu wrażenia nowoczesna technika, którą wręcz naszpikowane są nowe?

W ogóle. Im prościej, tym lepiej. A z elektroniką zawsze są jakieś problemy.

**Przeczytałem, że jeździ pan nie tylko osobówkami. Natknąłem się na informację, że kilka miesięcy temu brał pan udział w offroadowym rajdzie.**

Tak, to prawda. Swego czasu jeździłem też na gokartach. Na torze Imola w Piasecznie. Raz, w tzw. pucharze miesiąca, zdobyłem tam drugie, raz trzecie miejsce. Startowało tam naprawdę dużo osób. Pojawiał się tam nawet Robert Kubica. Miał wtedy może 17 lat. Już wtedy było widać, że ma niesamowity talent.

**A motocykle?**

Jeździłem, ale już z tym skończyłem. Motocykl uzależnia. A ja miałem skłonność do uzależnień. Dlatego sobie odpuściłem. Mam wrażenie, że gdybym dalej jeździł, w końcu stałoby się coś złego. Mam na myśli wypadek.

**Na koniec wróćmy jeszcze do pana motoryzacyjnych początków. Egzamin zdany za pierwszym razem?**

No właśnie nie. Ale to była dość dziwna historia. Czuję się pewnie, bo wcześniej poćwiczyłem sobie z ojcem, nie miałem problemu z prowadzeniem. W pewnym momencie egzaminator spytał, czy mogę jechać szybciej. Pojechałem więc. Wtedy w obszarze zabudowanym można było rozwinać prędkość do 60 km. Tak też chciałem zrobić. Problem był tylko z prędkościomierzem w fiacie, którym zdawałem. Nie do końca było widać, czy jadę 58 km/h, czy może 62 km/h. Egzaminator stwierdził, że przekroczyłem prędkość i przerwał egzamin. Czuję się przez niego oszukany. Ale spróbowałem raz jeszcze i tym razem się udało! ■

### KRZYSZTOF ANTKOWIAK

– wokalista, kompozytor i autor tekstów. Od lat 80. stale występuje solo, a także z czołówką polskiej estrady, m.in. Edytą Górniak, Stanisławem Sojką, Ryszardem Rynkowskim, Edytą Geppert czy Justyną Steczkowską. Współpracował z najwybitniejszymi polskimi twórcami, takimi jak Grzegorz Ciechowski, Jacek Cygan czy Krzesimir Dębski.

Największą popularność zdobył dzięki przebojowi „Zakazany owoc”. Właśnie z tą piosenką wystąpił w 1988 roku na Krajowym Festiwalu Piosenki Polskiej w Opolu, gdzie zdobył wyróżnienie oraz nagrodę publiczności.



# Efektywność.

## Dobry wzór do naśladowania

**W WORD-zie w Zielonej Górze od pewnego czasu korzystamy ze wzoru, dzięki zastosowaniu którego znamy liczbę osób możliwą do przeegzaminowania w ciągu dnia. Znakomicie ułatwia on i uelastycznia proces planowania egzaminów. Pozwala na dokonywanie zmian w liczbie osób zapisanych na egzamin na poszczególne kategorie prawa jazdy, biorąc pod uwagę możliwości sprzętowe i osobowe WORD-u.**

Od wielu już lat, bo od czasu, kiedy zaczęły funkcjonować WORD-y, trwają dyskusje na temat efektywności pracy egzaminatorów w kontekście wydajności wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Należałoby się do tego tematu odnieść, zaczynając od przywołania bardzo użytecznych definicji. Zacznijmy od terminu „egzamin”. Jest to forma sprawdzenia i oceny poziomu przygotowania słuchacza (ucznia) z określonej dziedziny wiedzy i działalności praktycznej lub sprawdzenie przez osoby kompetentne czyichś wiadomości fachowych i umiejętności po zakończeniu pewnego stopnia nauki. „Efektywność” to z kolei wydajność, skuteczność, sprawność. A przymiotnik „efektywny”? Dający pozytywne wyniki, skuteczny, wydajny oraz istotny, rzeczywisty.

Uwzględniając te definicje oraz znaczenie branych pod uwagę pojęć należy się zastanowić, czy istnieje możliwość oceniania efektywności pracy egzaminatora jako osoby oceniającej efektywność innych. Dotyczy to m.in. skuteczności szkolenia instruktorów nauki jazdy i ośrodków szkolenia kierowców. W tym przypadku ocenie podlegają stosowane sposoby, metody oraz treści nauczania, a także egzamin wewnętrzny, mający sprawdzić stopień przyswojenia wiedzy i umiejętności praktycznych kandydata na kierowcę.

### ■ Efektywność a instrukcja egzaminowania

W kontekście rozpatrywanego problemu istotne wydaje się pytanie o cel, realizowany przez egzaminatora w trakcie egzaminu na prawo jazdy. Wydaje się, że powinien on w sposób bezsporny ustalić, czy osoba zdająca posiada wystarczającą zasób wiadomości teoretycznych i praktycznych, pozwalający na samodzielne kierowanie pojazdem, dający przy tym gwarancję, że będzie to robiła w sposób bezpieczny i sprawny.

Pobieżna nawet analiza tego problemu pozwala stwierdzić, że ocena efektywności pracy egzaminatora pozostaje w sprzeczności z definicją egzaminu. Można dokonać jedynie pewnych porównań. Na przykład ocenić efektywność wy-

korzystania uprawnień egzaminatora w stosunku do przeprowadzanych przez niego egzaminów. Jeśli posiada on uprawnienia na kategorie A, B, C i D, a korzysta tylko z pozwalających mu oceniać przyszłych kierowców samochodów osobowych, może to świadczyć o nieefektywnym ich wykorzystaniu. Ocenic można także sposób wykorzystania egzaminatora w czasie dnia pracy przy zachowaniu współczynnika bezpieczeństwa jego pracy, a więc w czasie gwarantującym wydajne, obiektywne ocenianie.

Wszelkich rozważań w zakresie czynności zawodowych egzaminatora nie sposób nie rozpatrywać w kontekście obowiązujących aktów prawnych, dotyczących uzyskiwania uprawnień przez kierujących. Aspekty właściwej kompetencji, wydajności i sprawności powinny mieć w nich swoje odzwierciedlenie. Tymczasem nasuwa się pytanie: czy efektywność pracy egzaminatora, a tym samym wskaźnik jego wydajności (zdolność do przeegzaminowania jak największej liczby osób) nie pozostaje w sprzeczności z założeniami instrukcji, nakazującej wręcz taki sposób działania, żeby nie pozostawał cień wątpliwości co do umiejętności (lub ich braku) kandydata na kierowcę bądź kierowcy. Przykładem może być określenie przez ustawodawcę (ministra właściwego do spraw transportu) tylko dolnej granicy czasu trwania egzaminu w ruchu drogowym. Górnej nie ma. Reasumując, nieefektywny, według instrukcji egzaminowania, jest ten egzaminator, który nie działa zgodnie z instrukcją egzaminowania, nie zaś egzaminujący najmniejszą liczbę osób.

### ■ Zdawalność zależy od wielu czynników

Z prostych obliczeń wynika, że gdy egzaminator pracujący w nieprzerwanym czasie ośmiu godzin wystawia siedem i więcej ocen pozytywnych, to analizując efektywność w rozumieniu skuteczności, pracuje nieefektywnie, wręcz nierzetelnie (przy planowaniu nadmiernej liczby osób do przeegzaminowania). Istnieje wtedy poważ-

ne niebezpieczeństwo powierzchownego traktowania przez niego obowiązków. Jeśli na egzaminatora przypada zbyt wiele osób zdających, są one, a nawet muszą być, traktowane przedmiotowo i większości skazane na niepowodzenie. Tym samym zostaje wypaczony sens egzaminowania. Ryzyko popełnienia błędu przez egzaminatora wyraźnie rośnie.

Nasuwa się teraz następujące pytanie: czy zdawalność może być wskaźnikiem efektywności pracy egzaminatora? Czy raczej jest to wskaźnik opisujący skuteczność szkolenia instruktora, czy też szkoły nauki jazdy? Moim zdaniem, w przypadku egzaminatora skala zdawalności zależy od wielu czynników zewnętrznych. Jest niezależna od osoby sprawdzającej kwalifikacje. Nie wymaga uzasadnienia teza, że dzieje się tak w przypadku zachowania obiektywizmu w ocenianiu i postępowaniu zgodnego z instrukcją egzaminowania. Z doświadczenia wynika, że zdawalność ta powinna wynosić około 10 procent wartości średniej liczonej dla wszystkich egzaminatorów dla poszczególnych kategorii prawa jazdy w przypadku większych populacji osób zdających. Jeżeli tak nie jest, mamy dowód na niejednolite stosowanie kryteriów przez niektórych egzaminatorów.

Jeśli efektywność egzaminatora będzie oceniana przez pryzmat statystyki zdawalności, można przypuszczać, że będzie on nią manipulował. Może to doprowadzić do niekorzystnej sytuacji. Polegałaby ona na chęci dopasowania się do ustalonych wskaźników efektywności. To w efekcie spowoduje nierzetelne egzaminowanie. Obarczanie egzaminatora winą za niewłaściwe wyniki i rozwijanie skłonności równania do innych może prowokować do nadmiernej liberalizacji lub zaostrzeń ocen początnych kandydatów na kierowców. Tego typu działanie może spowodować, że egzamin zda zbyt mało lub zbyt dużo osób.

### ■ Skutki manipulowania statystyką

1. Zdaje zbyt mało osób. Jakie byłyby tego skutki? Zwiększenie liczby egzaminów (zakorkowa-

nie WORD-u), niezadowolenie osób zdających, błędne przekonanie egzaminowanych o ich wiedzy i umiejętnościach (dotyczy to również szkół nauki jazdy i instruktorów) oraz zwiększoną migracją ludzi do innych WORD-ów.

2. Zdaje zbyt dużo osób. Jakże byłyby tego skutki? Zmniejszenie bezpieczeństwa na drogach, zmniejszenie liczby egzaminów (prześcieje w pracy WORD-u), błędne przekonanie egzaminowanych o ich wiedzy i umiejętnościach (dotyczy to również szkół nauki jazdy i instruktorów), zwiększona imigracja z innych WORD-ów.

Tego typu polityka nie była i nie jest intencją ustawodawcy, biorąc pod uwagę zapisy zawarte w instrukcji egzaminowania.

Z powyższych rozważań wynika, że nie sposób ocenić efektywności pracy egzaminatora w korelacji ze zdawalnością. Dlaczego? Bo nie sposób odpowiedzieć na pytanie, czy bardziej efektywny jest ten, który ma zdawalność na poziomie 20 proc., czy ten na poziomie 40 proc.

Podobnie należy unikać stwierdzeń, że liczba osób przeegzaminowanych w ciągu dnia może tę efektywność ilustrować. Bo czy egzaminator egzaminujący pięć osób w ciągu ośmiu godzin jest gorszy (mniej efektywny) od tego, który w tym samym czasie przeegzaminuje dwanaście osób? Mam na myśli oczywiście kategorię B.

Na kanwie powyższych rozważań rodzą się kolejne pytania. Jak ocenić efektywność działania egzaminatora? Co zrobić, by egzaminator pracował z zachowaniem bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zgodnie z czasem określonym w kodeksie pracy? Jak najlepiej wykorzystać czas pracy egzaminatora, żeby efekty uzyskiwane przez WORD były jak najlepsze?

Nie da się jednoznacznie odpowiedzieć na tak postawione pytania. Praca egzaminatora (również i czas jej trwania), jak i proces egzaminowania zależy od wielu zmiennych. Chodzi choćby o wiek kandydata, jego płeć, miejsce zamieszkania, liczbę ukończonych godzin szkolenia (z podziałem na plac i jazdę w ruchu drogowym), markę i rodzaj samochodu, którym się szkolił. Ale nie tylko. Dodać do tego należy szkołę nauki jazdy, instruktora, odporność kandydata na kierowcę na stres, jego samopoczucie, czas i miejsce oczekiwania na egzamin, kolejność osób przystępujących do egzaminu, warunki atmosferyczne, samochód egzaminacyjny, stanowisko egzaminacyjne na placu manewrowym oraz trasę egzaminacyjną.

### ■ Egzaminowanie nie jest działalnością stricte komercyjną!

WORD-y funkcjonują w oparciu o działania na realnym rynku. Z niepokojem można zaobserwować zjawisko wskazujące, że w niektórych ośrodkach, w ramach wykonywania podstawowych zadań, przyjęto błędne założenie,

że egzaminowanie jest działalnością typowo komercyjną (zarobkową). Egzaminator jako człowiek, jego bezpieczeństwo, zdolność percepcji oraz staranność w realizacji funkcji kontrolnej schodzą na dalszy plan. Liczy się wtedy przerób WORD-u jako instytucji i przerób osób w przeliczeniu na jednego egzaminatora.

Rodzący się wewnętrzny bunt przeciwko takim celom, realizowanym przez niektórych pracodawców, rodzi u egzaminatorów frustrację, niechęć do rzetelnego wykonywania tego zawodu i prowadzi do syndromu wypalenia zawodowego

Wielu może zadawać pytanie: jak przeciwdziałać patologii związanej z nierównością w ocenianiu egzaminatorów, nierównością w planowaniu pracy, skoro nikt nie określił, ile osób może przeegzaminować egzaminator? Ze wszech miar byłoby to najkorzystniejsze i nie powodowałoby dyskusji na ten temat. W obecnym czasie każdy WORD sam określa tę liczbę. To znów rodzi dyskusję na temat efektywności. Czy WORD, w którym przeegzaminowano 150 osób w ciągu ośmiu godzin jest gorszy (mniej efektywny) od tego, gdzie przeegzaminowano 180 osób? Na pewno tak jest z punktu widzenia ekonomii, ale jeśli spojrzeć na tzw. czynnik ludzki (egzaminatorzy, egzaminowani), to wynik może być zupełnie inny.

### ■ Przydatny wzór

W WORD-zie w Zielonej Górze od pewnego czasu funkcjonuje zasada przydziału dziesięciu osób do przeegzaminowania na jednego egzaminatora w ciągu dnia roboczego. Ponieważ do egzaminów przystępują w ciągu dnia osoby, które zostały zakwalifikowane do przeegzaminowania na inne kategorie, przyjęto dla tych kategorii tzw. wartości równoważne (przeliczeniowe na kategorię B). Wartości te zostały określone na podstawie analizy średnich czasów trwania egzaminów na poszczególne kategorie prawa jazdy w przeciągu ostatnich trzech lat. Z analizy wynika, że:

- kat. A – 8 egzaminów/dzień, (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 8 = 1,25$ )
- kat. B – 10 egzaminów/dzień (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 10 = 1,0$ )
- kat. BE – 8 egzaminów/dzień (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 8 = 1,25$ )
- kat. C – 7 egzaminów/dzień (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 7 = 1,43$ )
- kat. CE – 5 egzaminów/dzień + 1B (współczynnik przeliczeniowy  $9 : 5 = 1,8$ )
- kat. D – 7 egzaminów/dzień (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 7 = 1,43$ )
- kat. T – 7 egzaminów/dzień (współczynnik przeliczeniowy  $10 : 7 = 1,43$ ).

Jeżeli powyższe warunki brzegowe uznać za prawidłowe, to wzór, który umożliwi dokładne określenie liczby osób na egzaminatora w przeliczeniu na kategorię B przybiera postać:

$$Z = \frac{1,25 \times X_A + X_B + 1,25 \times X_{BE} + 1,43 \times X_C + 1,8 \times X_{CE} + 1,43 \times X_D + 1,43 \times X_T}{Y}$$

Trzeba jeszcze wyjaśnić oznaczenia zastosowane we wzorze. Z to przeliczeniowa ilość osobokategorii (na kat. B) na dzień roboczy dla egzaminatora, X – liczba osób zaplanowanych do przeegzaminowania na poszczególne kategorie prawa jazdy, A, B, BE, C, CE, D, T – poszczególne kategorie prawa jazdy, Y – liczba egzaminatorów w przeliczeniu na etaty. Przy planowaniu liczby osób przystępujących do egzaminu. zakłada się, że współczynnik powinien być w przybliżeniu równy  $10,0 \leq Z \leq 10,2$ .

W rzeczywistości wielokrotnie jest on nieznacznie większy i zawiera w sobie zarówno elementy przewidywalne (przerwa śniadaniowa), jak i nieprzewidywalne (absencja chorobowa jednego albo kilku egzaminatorów, niespodziewane wyjścia z pracy).

Wzór znakomicie ułatwia i uelastycznia również proces planowania egzaminów. Pozwala na dokonywanie zmian w liczbie osób planowanych do przeegzaminowania na poszczególne kategorie prawa jazdy, biorąc pod uwagę możliwości sprzętowe i osobowe WORD-u.

### ■ Nietatwa rola dyrektora

Pracodawca egzaminatorów, czyli dyrektor WORD, ma do spełnienia nietatwą rolę. Rozpatrując zagadnienie pod kątem spełniania zadań kontrolnych, oscyluje on pomiędzy egzaminatorami, jednostką nadzorującą a szeroko pojętym rynkiem. Rynek przeważnie reaguje negatywnie na wszelkie działania sprawdzające. Wszędzie tam, gdzie występuje niezadowolenie społeczne, pracodawcy jako pierwsi narażeni są na publiczne piętnowanie jednostek, którymi kierują. Nadmiar obowiązków przypadających na egzaminatorów powoduje z kolei frustracje podległych pracowników. Frustracje te są często przenoszone na osoby składające egzamin. Z kolei dyrektor to także menedżer dbający o kondycję przedsiębiorstwa i jako taki podlega kontroli przez organ nadzoru.

Sytuacja nie jest prosta. Uświadomienie tego stanu rzeczy i prawidłowa jego ocena może spowodować, że zostanie zachowana równowaga pomiędzy wymaganiami pracodawców a oczekiwaniami egzaminatorów, oczywiście przy zachowaniu potrzeb WORD-u jako jednostki samofinansującej. A wszystko przy zachowaniu jak najlepszych standardów podczas obsługi osób przystępujących do egzaminu.

**Roman Użdżicki,**  
egzaminator nadzorujący  
w WORD-zie w Zielonej Górze

<sup>1</sup> T.W. Nowacki, Leksykon Pedagogiki Pracy, ITE Radom 2004, s. 59.

<sup>2</sup> Słownik Języka Polskiego, PWN Warszawa 1978, s. 517.

<sup>3</sup> Ibidem, s. 516.

<sup>4</sup> Wielki Słownik Wyrazów Obcych, PWN Warszawa 2003, s. 314.

# Nagroda za wytrwałość

**Przez cały rok pisaliśmy o niewielkich, nieprzesadnie mocnych, ale na wskroś praktycznych samochodach, które świetnie nadają się dla początkujących kierowców, a nierzadko pełnią rolę pojazdów do nauki jazdy. W świątecznym numerze postanowiliśmy oderwać się od szarej rzeczywistości i sprawdzić rolls-royce'a wraitha.**

Działająca od 112 lat marka Rolls-Royce jest jedną z ikon motoryzacji – pożądaną i powszechnie rozpoznawalną w każdym zakątku globu. U podstaw sukcesu leżą poglądy jej twórców. Charles Royce twierdził, że niskie ceny zostaną zapomniane, a pamięć o mizernej jakości pozostanie. Z kolei Henry Royce wychodził z założenia, że we wszystkim, co robimy, powinniśmy dążyć do perfekcji. Jak przenieść to do świata motoryzacji? Chociażby tworząc na tyle mocne silniki, by zamiast podawania ich szczegółowych parametrów można było użyć słowa „wystarczające” albo równolegle montując dwie pompy paliwa, by awaria jednej z nich nie unieruchamiała samochodu.

Od 2003 roku Rolls-Royce Motor Cars należy do koncernu BMW. Bawarski właściciel wie, że siła brytyjskiej marki tkwi w jej odrębności. Mimo postępującej tendencji do unifikacji podzespołów nawet najmniejsze modele Rolls-Royce'a, czyli ghost i wraith, dzielą tylko 20 proc. elementów z BMW serii 7. Zachowano też ręczną produkcję, przedkładając jakość nad ilość. W ubiegłym roku mury manufaktury w Goodwood opuściło 3785 aut z figurą Spirit of Ecstasy na atrapie chłodnicy o równie ikonycznym kształcie.

Nabywca Rolls-Royce'a nie musi zatrudniać kierowcy. Jeżeli zamierza regularnie siadać za sterami własnej limuzyny, powinien zastanowić się nad dwudrzwiowym modelem, którym zamanifestuje, że jest właścicielem samochodu. Prowadząc wraitha przekonaliśmy się, że inni kierowcy próbują ustalić, kto siedzi na przednich fotelach luksusowego coupé. Jego długa maska skrywa imponującą kulturą pracy silnik 6.6 V12. Wibracje towarzyszące uruchamianiu jednostki są tak małe,



że moneta postawiona na sztorc na szczycie motoru nie przewraca się! Dzięki 632 KM przy 5600 obr./min oraz 800 Nm w zakresie 1500–5500 obr./min. w chwili debiutu w 2013 roku wraith był najmocniejszym modelem w historii marki. A także najbardziej zrywnym – przyspieszającym do 100 km/h w 4,6 s. Wraith czyni to jednak bez szarpnięcia czy irytowania mało wyszukany warkotem silnika. Ponagłony brzmi głęboko i przyjemnie wgniata w fotele, ale pozostaje dystyngowany. Nie od dzisiaj wiadomo, że pośpiech upokarza. Rolls-Royce z zadziwiającą skutecznością studzi temperament innych kierowców. Można jechać z prędkością znacznie mniejszą od dozwolonej, a nikt nie zacznie trąbić. Chwilę po włączeniu kie-

runkowskazu ktoś umożliwi wykonanie manewru, a podjeżdżając do szlabanu nie trzeba się legitymować – rolę wizytówki przejmuje samochód.

Pneumatyczne zawieszenie tuszuje mankamenty nawierzchni. To niezbędne w aucie klasy gran turismo, które nie ma prawa męczyć kierowcy i pasażerów nawet na najdłuższych trasach. Aby spotęgować wrażenie niezmałoczonego spokoju, sterownik 8-biegowej skrzyni łączy się z mapami nawigacji, analizuje ukształtowanie drogi i doбира optymalne przełożenia, by uniknąć nerwowego ich szukania np. na wyjściu z ciasnego zakrętu. Manetek do ręcznego wybierania biegów nie przewidziano. Nie ma też obrotomierza. Jego miejsce zajął wskaźnik wykorzystania mocy silnika. Oryginalnym, a zarazem typowym dla Rolls-Royce'a rozwiązaniem są też pokrętła do sterowania wentylacją bez liczbowej skali. Wystarczy do ustawienia komfortowej temperatury. Możliwość wyboru między 21°C a 21,5°C tylko niepotrzebnie komplikowałaby życie.

Wnętrze można porównać jedynie z luksusowym salonem, który został wykończony najszlachetniejszymi gatunkami drewna, skóry i metalu. Dywaniki z owczej wełny są grube na kilkadziesiąt milimetrów, a opcjonalna podsufitka może rozblęsnąć setkami światłowodów imitujących rozgwieżdżone niebo. Wisienką na torcie jest Rolls-Royce Bespoke, czyli program personalizacji, m.in. z paletą 44 tysięcy kolorów nadwozia. Gra-



nice są wyznaczane przez pomysły klientów. Jeden poprosił o ścięcie drzewa rosnącego na jego posesji i użycie go do wykonania listew dekoracyjnych wnętrza. Prośbę zrealizowano, wcześniej weryfikując, czy drewno spełnia standardy Rolls-Royce'a.

Na zakup wraitha trzeba przeznaczyć 1,5 mln zł. Potencjalny nabywca posiada w garażu kilka luksusowych samochodów, a w wolnych chwilach przemieszcza się śmigłowcem bądź jachtem. Jak wyjaśnił nam Frank Tiemann, odpowiedzialny za komunikację korporacyjną marki Rolls-Royce w Europie, zakup jest ukoronowaniem działalności zawodowej – pełnej sukcesów, ale i wysiłku. W Europie blisko 80 proc. klientów stanowią przedsiębiorcy. Rolls-Royce jest dla nich często wyjątkową nagrodą za wytrwałość w dążeniu do celu.

*Łukasz Szewczyk*



# Australijczyk w Formule 1

**Jakim cudem zamierzasz dostać się z Queanbeyan do F1? – pytali go wszyscy, gdy opowiadał o swoich planach na przyszłość. Kiedy jako 11-latek wspinał się na drzewa, żeby stamtąd obserwować Grand Prix Australii, nie marzył nawet, że 15 lat później stanie na starcie tego wyścigu i zdobędzie pierwsze punkty w Formule 1. Mowa o Marku Webberze, którego autobiografia ukazała się niedawno w języku polskim.**

**M**ark Webber wcześniej rozpoczął karierę sportową. Już jako nastolatek próbował swoich sił w rugby. Potem zajął się kartingiem. Sukcesy w ojczystym kraju, Australii, pomogły mu awansować do Formuły Ford. Potem nadszedł czas na nowe wyzwania. Webber przeszedł pomyślnie testy dla zespołu Alan Docking Racing, startującego w Formule 3. Ponieważ szło mu dobrze, podpisał kontrakt z AMG. Najpierw był partnerem Bernda Schneidera, w 1999 roku został głównym kierowcą swojego zespołu, z własnym samochodem.

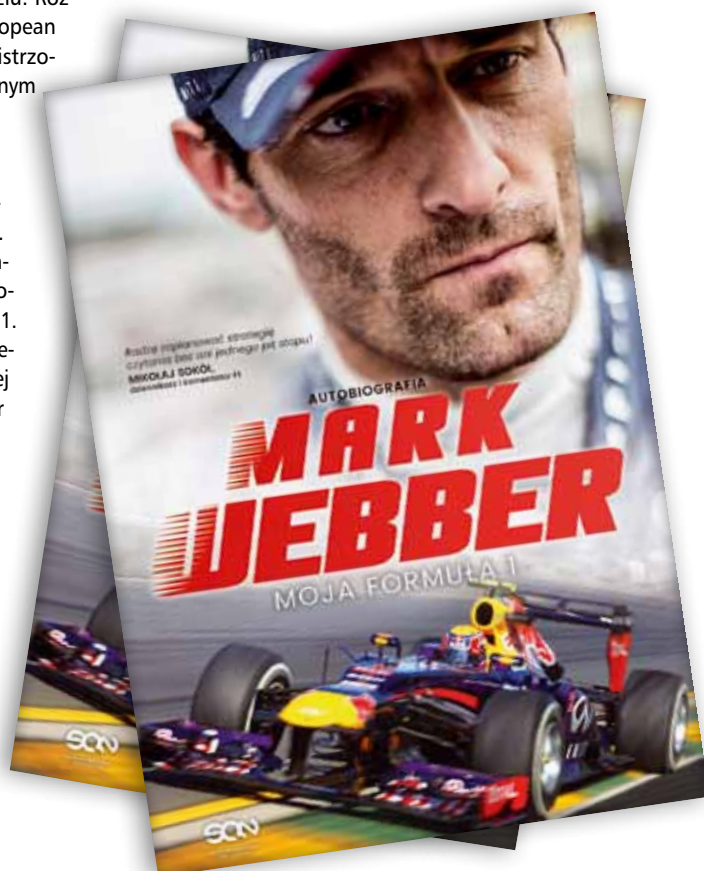
Po jakimś czasie Webber wrócił do wyścigów bolidów o otwartym nadwoziu. Rozpoczął pracę dla zespołu European Arrows Formula Racing w Mistrzostwach Formuły 3000. Po pewnym czasie wziął udział w trzydniowych testach zespołu Benetton na torze Estoril. Okazał się lepszy od Giancarlo Fisichelliego i Ralfa Schumachera. Jego osiągi zapewniły mu posadę oficjalnego kierowcy testowego w zespole w sezonie 2001. W tym samym roku został wice mistrzem w Międzynarodowej Formule 3000 w zespole Super Nova Racing.

W sezonie 2002 rozpoczął pracę dla zespołu Paula Stoddarta, Minardi. Pomimo bardzo słabego bolidu został najlepszym debiutantem sezonu. I tak zaczęła się jego przygoda z Formułą 1. Do 2013 roku startował jako kierowca w zespole Jaguara, Williamsa oraz Red Bull Racing.

Trzykrotnie kończył sezon na trzeciej pozycji w klasyfikacji mistrzostw świata. Łącznie startował w ponad 200 wyścigach F1, dziewięć razy je wygrywając, 42 razy stając na podium i zdobywając 1047,5 pkt.

Marka Webbera od zawsze interesowało tylko jedno: ściganie, nie wewnętrzne gierki i strategię. Zawsze chciał po prostu jechać jak najszybciej i dotrzeć do mety przed innymi. Dlatego jego autobiografię czyta się z prawdziwą przyjemnością!

*red*



# Szkoła to nie miejsce na popisy

**– Nie chcę u siebie mieć instruktorów, którzy uważają, że są bardzo mądrzy i wszystko wiedzą. Kiedyś koleżanka zaproponowała mi kandydaturę brata. Spytałam, dlaczego właśnie on miałby się nadać. Odpowiedziała, że jeździ samochodem tyłem szybciej niż ona przodem. Takich osób nie chcę. Szkoła to nie miejsce dla ludzi chcących się popisać i wykazać – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Beata Jakubowska, właścicielka szkoły Off-Fear, pierwszej w Polsce kobiecej szkoły off-road.**

Jakub Ziębka: Każda osoba, która przychodzi do pani na kurs, odczuwa na początku jakąś obawę, czasami może strach. Widać to?

Beata Jakubowska, właścicielka szkoły Off-Fear, pierwszej w Polsce kobiecej szkoły off-road: Najlepszym sposobem, żeby zobaczyć, jak kursant czuje się za kierownicą samochodu, jest obserwacja jego reakcji. Nie wierzę w żadne deklaracje słowne. Jeśli ktoś mówi mi, że bardzo się boi albo wręcz przeciwnie, wcale nie odczuwa strachu, przyjmuję to po prostu do wiadomości. Ale słowa to jedno, ja raczej sugeruję się tym, co widzę. Więc tak, obawę, strach po prostu widać, jeśli się uważnie obserwuje.

Jak powinien zachować się instruktor, gdy ma obok siebie kogoś, kto dopiero zaczyna swoją przygodę z samochodem?

Wyjaśniać, wyjaśniać i jeszcze raz wyjaśniać. Musi tłumaczyć, co się może za chwilę wydarzyć, jak na to powinno się reagować. Chodzi o odczarowywanie sytuacji. Jeżeli ktoś się boi, jest niepewny, proponuję: chodź, przejedziemy się najpierw taką spokojną dróżką, żebyś mogła poznać samochód. Zachęcam do poznania auta. Usadowienia się, powciskania pedałów, pozmieniania biegów „na sucho”. Wtedy człowiek się z nową sytuacją oswoja, a obawa, strach, przerażenie się w ciekawość. Ważnym czynnikiem rozładującym stres jest rozmowa. Luźna, przyjazna, a nawet żartobliwa.

Czy to działa na każdego?

Powiedziałabym, że na ok. 90 proc. osób. Bez względu na poziom ich strachu. Najlepszym sposobem, żeby zachęcić kogoś do nauki, jest wzbudzenie u niego ciekawości. Jeśli jej nie ma lub nie będzie, szkolenie nie przebiegnie najlepiej.

Zostaje jednak jeszcze tych 10 proc.

Tak, zostawiłam margines, ponieważ zdarzają się osoby, które przychodzą do mnie z przekonaniem, że wszystko już wiedzą. Wtedy ra-



Z prawej: Beata Jakubowska

czej zadają pytania niż opowiadam. Taka osoba może się wykazać, a ja przy okazji dowiaduję się, czy faktycznie wszystko wie, czy coś wymaga uzupełnienia.

Jak, pani zdaniem, powinny wyglądać relacje na linii instruktor – kursant?

Stawiam na partnerstwo bez względu na wiek, płeć i doświadczenie. Preferuję sytuację, w której zwracamy się do siebie po imieniu. Ale najpierw, oczywiście, pytam, czy danej osobie to odpowiada. Jeszcze nie zdarzyła się reakcja inna niż „tak, tak, oczywiście, nie ma problemu”. Nie zdarzyło mi się, aby ta forma źle wpłynęła na relacje. Szacunek do drugiej osoby nie zawiera się w formie zwracania się, tylko w postawie.

Wiem, że osoba, która do mnie przychodzi, sporo potrafi, ma swoją historię i doświadcze-

nia. Z pewnością ma większą ode mnie wiedzę w wielu dziedzinach, a dziś może i chce czegoś nauczyć się ode mnie. Być może jutro spotkamy się na jakimś rajdzie i okaże się lepsza ode mnie. Wtedy będę dumna.

Czy jest jakaś różnica w szkoleniu kobiet i mężczyzn?

Tak, inne są reakcje na stres. Mężczyźni są bardzo wrażliwi na wszystkie kwestie związane z ich wizerunkiem. Szczególnie w towarzystwie kobiety. Jeśli coś im się nie uda, za wszelką cenę starają się pokazać, że to był tylko mały wypadek przy pracy, winne są okoliczności zewnętrzne. Zły samochód, zły teren, zła pogoda. Udowadnianie winy osoby może być przyczyną większego stresu, frustracji, zniechęcenia lub irracjonalnej chęci wykazania się. Lepiej jest zmniejszyć wagę niepo-





wodzenia. Mówię czasem, że absolutnie wszyscy popełniają te same błędy, że to normalne. Czasami pomniejszam rolę osoby w tym, co się wydarzyło. Tłumaczę, że to nie jej wina, tylko specyficznych i nieprzyjaznych warunków, na które akurat pechowo natrafiła. Bo chodzi o to, żeby taka osoba się uczyła, a nie wstydziła swojej niewiedzy lub błędów. To droga donikąd. Oczywiście zawsze należy mówić prawdę, nie warto twierdzić, że każdy wjeżdża w drzewo, bo tak nie jest.

#### **A kobiety?**

Kobiety, teraz oczywiście upraszczam i generalizuję, trochę dłużej się boją. Mają też bardziej rozbudowaną wyobraźnię. Przewidują, w którym momencie mogą zdarzyć się jakieś niebezpieczne sytuacje. Nawet jeśli prawdopodobieństwo jest znikome.

Z mojego doświadczenia wiem, że kobiety chciałyby, żeby instruktor był dla nich ostoją. Chodzi o potrzebę zaufania. Wtedy robią to, o co się je prosi. I wierzą w moje zapewnienia, że wszystko zakończy się sukcesem. Dzięki temu robią rzeczy, które je same zadziwiają, mogą szybciej i skuteczniej się uczyć.

Razem z innymi kolegami instruktorami mówimy, że różnica pomiędzy paniami i panami jest prosta. Mężczyzna po przejechaniu trzech kałuż jest mistrzem off-roadu. A kobieta? Gdy przejedzie te trzy kałuże, pyta, czy mogłaby to jeszcze przećwiczyć. Bo chce zrobić to idealnie i precyzyjnie.

#### **Czy wspomniane przez panią reakcje kursantów można zaobserwować przez cały kurs, czy raczej tylko na jego początku?**

Na początku wielkich problemów raczej nie ma. Staram się, żeby początek jazdy był łatwy. Kursant ma poczuć się pewniej. Błędy i różne reakcje na nie zdarzają się w późniejszej fazie kursu.

#### **Można więc powiedzieć, że instruktor toczy walkę ze swoim kursantem przez cały czas trwania kursu?**

Powiedziałabym, że przeżywa wspólnie przygodę. Takie szkolenie jest także pouczające dla instruktora. Samo myślenie w kategoriach walki zakłada wygranych i przegranych, instruktor i kursant powinni grać do tej samej bramki.

#### **Czy mężczyzna powinien uczyć innego mężczyznę, a kobieta – kobietę?**

Moim zdaniem, z punktu widzenia technicznego nie ma to żadnego znaczenia. Najważniejsze, żeby instruktor był życzliwy, umiał tłumaczyć, lubił to, co robi.

Praktycznie kultura, w której żyjemy, zaszczerpia w nas wiele stereotypów. Część ludzi postrzega kobiety za kółkiem jak blondynki z dowcipów. Dlatego kobieta instruktor łatwiej może się porozumieć z kobietą kursantką. Z jednej strony, taka relacja jest wolna od stereotypu, z drugiej, żadna ze stron nie musi się wykazywać, by udowodnić nieprawdziwość społecznej opinii.

**Poprzednie pytanie zadałem nieprzypadkowo. Bo od jakiegoś czasu na rynku szkoleniowym powstaje coraz więcej szkół profilowanych. Na przykład tzw. babskie autoszkoły.**

Rozmawiałam z wieloma dziewczynami i kobietami. Część z nich, opowiadając o swoich wcześniejszych doświadczeniach, wspominała o tym, że ucząc się z facetem instruktorem czuła presję, która kazała im się przed nim wykazywać lub zniechęcała do działania.

Co ciekawe, kobiety potrafią przyjeżdżać do mnie z daleka, tylko dlatego, że jestem kobietą. Nie chcą, żeby podczas szkolenia pojawiali się mężczyźni. Gdy słyszą, że będzie tak, jak sobie życzą, często czują ulgę.

**Zdarza się, że podczas szkolenia kursant w ogóle nie reaguje na polecenia instruktora. Robi to, co uważa za słuszne, np. notorycznie przejeżdża na czerwonym świetle. Jak z takim delikwentem należy postępować?**

Przede wszystkim na początek trzeba naciśnąć hamulec. A tak na poważnie, poprosiłabym, żeby taka osoba na chwilę stanęła, zaparkowała i zapytałabym ją, dlaczego to zrobiła. Powodów może być wiele.

Ludzie często na pytanie „dlaczego?” odpowiadają „nie wiem”.

W takim przypadku chciałbym, żeby taka osoba postarała się odtworzyć sytuację, w której popełniła błąd. Musimy wspólnie odkryć, dlaczego tak się stało, pokazując także możliwe konsekwencje nieodpowiedniej reakcji. Do rozwiązania tego problemu trzeba dojść razem. Instruktor może pomóc kursantowi przeanalizować daną sytuację. Bo jeśli ten mówi np., że nie pamięta za bardzo tego, co się zdarzyło, może to świadczyć o wielkiej presji i stresie. A może przejechanie na czerwonym świetle było konsekwencją jakiegoś wcześniejszego wydarzenia? Bez szczerzej rozmowy nie rozwiąże się takiego problemu. Nic się nie dzieje bez przyczyny. Jestem przekonana, że nikt świadomie i z rozmysłem nie chce jeździć na czerwonym świetle i w konsekwencji np. spowodować tragiczny w skutkach wypadek. Założenie, że błąd tego typu jest celowy lub wynika z głupoty, nie mieści mi się w głowie.

**Czy dopuszcza pani do siebie myśl, że z niektórymi kursantami może po prostu nie wyjść? Co w takiej sytuacji należy zrobić?**

Tak, są osoby, które po prostu nie nadają się do prowadzenia samochodu. Nie ma ich wiele, ale się trafiają. Albo instruktor nie nadaje na tych samych falach co kursant. Wówczas powinno się jak najszybciej zakończyć współpracę. Nie trzeba wcale zostawiać takiej osoby z niczym. Można przecież polecić jakiegoś kolegę lub koleżankę. Kto wie, może z innym instruktorem taka osoba będzie stawiała się coraz lepsza i w końcu osiągnie swój cel.

**Jakimi cechami, pani zdaniem, powinien wykazywać się dobry instruktor nauki jazdy?**

Musi lubić to, co robi. Wtedy instruktor nie traci tak szybko cierpliwości. Zwłaszcza że praca z drugim człowiekiem, który staje przed dużym wyzwaniem, np. zdobyciem prawa jazdy, jest wyczerpująca, absorbująca i niebezpieczna. Na drodze może przecież zdarzyć się dosłownie wszystko.

**Bywa jednak i tak, że ta początkowa chęć do pracy z innymi po jakimś dłuższym okresie przeradza się w niechęć. Następuje wypalenie, nauczyciel wykazuje się coraz mniejszą dozą cierpliwości. Czy można w ogóle ten początkowy stan w sobie na długo utrzymać?**

Niektórzy mówią, że trzeba po prostu odkryć w wykonywanym zajęciu coś nowego. Czasami warto zrobić sobie przerwę. Nie ma na to prostej recepty. Przecież każdy człowiek jest inny, inaczej reaguje.

**A pani nie miała takiego momentu zwątpienia, budzącej się niechęci do szkolenia?**

Jestem w tej komfortowej sytuacji, że szkolenia nie są moją jedyną aktywnością zawodową. Organizuję np. rajdy off-roadowe, prowadzę wykłady, zajmuję się badaniami. Jeśli czuję pewien przesyt w wykonywaniu jednej z tych rzeczy, mocniej angażuję się w inną.

**Wróćmy jeszcze do tego, jaki powinien być dobry instruktor.**

Musi być cierpliwy. To absolutnie kluczowa sprawa. Cierpliwość rozumiem tu jako tolerancję dla osoby, która popełnia błędy, czegoś nie umie albo wolno robi postępy w nauce. Trzeba być także życzliwym wobec innych i zwyczajnie szanować w kursancie człowieka.

Instruktor powinien także wykazywać się umiejętnością prostego wyjaśniania. To bardzo ważne, szczególnie dla osoby uczącej się, która przeżywa duży stres. Będąc pod wpływem stresu, człowiek rozumie tylko proste, jednoznaczne komunikaty. Proste zdania i precyzyjne instrukcje. Szczególnie że prowadzenie samochodu jest zajęciem dynamicznym, wiele się dzieje, otoczenie i nowa sytuacja zaprzątają uwagę kursanta i trudno byłoby mu skupić się w tych warunkach na zawilej, zbyt długiej formie przekazu.

**Jest pani właścicielką szkoły. Jakich instruktorów nie zatrudniłaby pani u siebie?**

Nie chcę u siebie mieć instruktorów, którzy uważają, że są bardzo mądrzy i wszystko wiedzą. Kiedyś koleżanka zaproponowała mi kandydaturę brata. Spytałam, dlaczego właśnie on miałby się nadać. Odpowiedziała, że jeździ samochodem tyłem szybciej niż ona przodem. Takich osób nie chcę. Bo szkoła to nie miejsce dla ludzi chcących się popisać i wykazać. Najważniejszym celem, ale i największym powodem do dumy powinny dla instruktora być sukcesy kursanta i warto dążyć do nich wszelkimi sposobami. ■

# Brak kierowców uniemożliwia dalszy rozwój

**Bezpośredni udział polskiego sektora transportu i gospodarki magazynowej w PKB wzrósł w latach 2004–2014 z 5,4 do 6,5 proc. – wynika z raportu „Rynek pracy kierowców w Polsce”, przygotowanego przez PwC na zlecenie i przy współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Jednak jego dalszy rozwój zależy m.in. od kierowców zawodowych. A tych ciągle brakuje...**

**D**ynamiczny wzrost znaczenia sektora dla gospodarki został osiągnięty w głównej mierze dzięki bardzo szybkiej ekspansji polskich przedsiębiorców zajmujących się drogowym przewozem rzeczy na rynki europejskie oraz wzrostowi tempa wymiany handlowej pomiędzy Polską i innymi krajami unijnymi. Całkowita praca przewozowa wykonywana przez polskie firmy wzrosła w tym czasie o 69 proc., zaś udział przewozów międzynarodowych na trasach zagranicznych oraz pomiędzy Polską a innymi państwami wzrósł z 24,5 do 41,6 proc. tej wielkości.

– Transport drogowy jest nie tylko jedną z najszybciej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki, ale również naszą marką eksportową, z której powinniśmy być dumni – uważa Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. – W ostatnich latach udało nam się wypracować stabilną pozycję lidera na europejskim rynku. Utrzymanie tej pozycji oraz dalszy rozwój naszych przedsiębiorstw są jednak zagrożone ze względu na odczuwalny coraz silniej brak kierowców zawodowych. Tego problemu nie rozwiążemy sami i dlatego po raz pierwszy od 1990 roku potrzebujemy pełnego i pilnego wsparcia ze strony administracji publicznej.

## ■ Zagraniczni kierowcy nie rozwiążą problemu

Ekspert PwC podkreślają, że w latach 2004–2014 tempo wzrostu przewozów było znacznie szybsze niż tempo przyrostu taboru oraz zatrudnienia. Oznacza to, że w okresie tym wzrosła zarówno efektywność wykorzystania taboru, jak i intensywność pracy kierowców. Aby umożliwić powrót do relacji pracy przewozowej wykonywanej przez sektor i liczby kierowców z roku 2004, ich zatrudnienie powinno być o około 20 proc. wyższe niż obecnie.

– Niedobór rąk do pracy jest barierą rozwoju gospodarki. W odniesieniu do niewielu branż zdanie to jest równie prawdziwe, jak w przypadku transportu drogowego – mówi prof. Witold Orłowski, główny doradca ekonomiczny PwC.



– Od lat dyskutujemy o potrzebie dopasowania edukacji do wymagań rynku pracy – dzisiaj wiemy, że wykorzystanie potencjału rozwojowego Polski wymaga kształcenia nie tylko w „zawodach przyszłości”, ale i w zakresie bardziej powszechnego zawodu kierowcy.

Na podstawie informacji o liczbie osób odbywających co roku szkolenia okresowe oraz uzyskujących kwalifikacje eksperci PwC oszacowali, że liczba kierowców pojazdów ciężarowych i pasażerskich wynosi obecnie ok. 600–650 tysięcy. Tym samym około 20-procentowa skala niedoboru oznacza, że na rynku powinno być obecnie o ponad 100 tysięcy aktywnych kierowców zawodowych więcej. Dodatkowo rocznie z zawodu odchodzi ok. 25 tys. osób, zaś liczba osób uzyskujących kwalifikację wstępną w tym samym okresie to ok. 35 tys.

Jak wynika z raportu PwC, w ostatnich latach znacząco wzrosła liczba obcokrajowców pracujących dla polskich firm transportowych. Tylko w 2016 roku liczba ukraińskich i białoruskich kierowców podwoiła się w stosunku do roku poprzedniego. Jednak w perspektywie długo-

terminowej kierowcy zagraniczni nie rozwiążą problemu niedoboru na polskim rynku, głównie z powodu wyczerpywania się w państwach Europy Wschodniej rezerw kierowców zainteresowanych podjęciem pracy w naszym kraju.

## ■ Coś trzeba zmienić

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują, że liczba kierowców planujących w najbliższym czasie zmienić zawód lub pracodawcę jest znacząca i wynosi około 20 proc. Dlaczego tak się dzieje? Ludzie czują, że poziom wynagrodzenia nie rekompensuje w pełni niedogodności pracy kierowcy. Oprócz tego dochodzi jeszcze specyfika tego zawodu. Może ona negatywnie wpływać na poszerzenie grupy kierowców o osoby młode oraz kobiety. Poważną barierą dla osób zainteresowanych tym zawodem jest czasochłonność, koszt oraz trudność uzyskania niezbędnych kwalifikacji. Szacunkowy koszt kursów i egzaminów koniecznych do podjęcia pracy może wahać się od 9,8 do 12,3 tys. zł, co stanowi dwu- lub trzykrotność wysokości średniego wynagrodzenia miesięcznego.

Ekspert PwC zwracają uwagę, że niedobór kierowców zawodowych nie jest jedynie problemem Polski, lecz występuje ze zbliżoną dynamiką na rynkach pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej, a także w USA. Przyczyną niedoboru upatruje się głównie we wzroście popytu na usługi transportowe związane z intensyfikacją międzynarodowej wymiany handlowej.

Autorzy raportu PwC „Rynek pracy kierowców w Polsce” podkreślają, że złagodzenie wpływu niedoborów na branżę oraz polską gospodarkę wymaga podjęcia szeregu działań zarówno przez administrację publiczną, przewoźników, jak i ośrodki szkoleniowe. Wśród rekomendacji znalazły się m.in. promocja zawodu kierowcy, rozwój szkolnictwa zawodowego, wprowadzenie regulacji ułatwiających cudzoziemcom podjęcie oraz kontynuację pracy w zawodzie kierowcy, uelastycznienie czasu pracy kierowców czy rozwój badań nad nowoczesnymi technologiami w transporcie.

Jakub Ziębka



# Uwaga, czołgiści na mieście!

**Nie bardzo rozumiem, skąd na polskich drogach zimą bierze się tak wielu czołgistów. Mam dla nich radę: nie bądź bałwan, odśnież auto!**



**Albin Sieczkowski,**  
autor bloga  
[StrefaKulturalnejJazdy.pl](http://StrefaKulturalnejJazdy.pl)

Zima odpowiada właścicielom stoków narciarskich. A właścicielom aut? Nie bardzo. Choć niektórzy nic sobie z niesprzyjających warunków atmosferycznych nie robią. Nie wiem, jak wytłumaczyć lenistwo kierowców, którzy kartą kredytową odśnieżają auta w taki sposób, jak na załączonym do tekstu zdjęciu. Myślą, że to wystarczy? No, nie wystarczy! Bo potem zdarza się, że taki delikwent mówi: „kurczę, nie widziałem, nie zauważyłem innego auta”.

## ■ Klasyka z YouTube

Zimą pojawiają się w internecie filmiki z niby-pozytywnym przesłaniem. Jak hit, który od lat możemy obejrzeć na YouTube. Jak to było? Gość stojący w korku nie wytrzymał. Wkurzała go chyba nieodśnieżona tylna szyba samochodu stojącego przed nim. Poza tym na jego auto sypał się śnieg. Kulturalny kierowca postanowił więc coś z tym zrobić. Wysiadł, odśnieżył szybę z auta przed nim, zmiótł z niego śnieg i wrócił

za kierownicę swojego samochodu. Kierowca „bałwanka”, a jakże, podziękował za ten bardzo miły gest. I tak oto kończy się ten filmik.

## ■ Nie podawaj pomocnej dłoni, to niewychowawcze!

Fajnie, że ktoś zdobył się na dobry uczynek, pomógł innemu kierowcy. To był miły gest, ale spójrzmy na tę sytuację z innej strony. Rozumiem, gdyby kierowca miał otwarty wlew do baku czy niedomknięte drzwi. To zwykłe gapiostwo, spowodowane natłokiem obowiązków lub średnim stanem auta. Ale nieodśnieżona szyba? Toż to zwykłe lenistwo.

Jaki wniosek może wyciągnąć taki leniwy kierowca, któremu ktoś odśnieżył auto? Że zawsze ktoś mu pomoże. Że zawsze znajdzie się osoba, której będzie to przeszkadzać. Jak lubi to robić, to niech odśnieża! Proste. Podawanie w takiej sytuacji pomocnej dłoni jest wysoce niewychowawcze.

## ■ Do roboty, leniu!

Lepiej trzeba było podejść do kierowcy i powiedzieć: „chłopie, masz tyle śniegu, że jak za tobą jadę, to czuję się jak podczas burzy śniegowej na jakimś lodowcu. Nic nie widzę, więc zjedź na pobocze i pomachaj trochę

szczotką!”. Gdy w kiepską zimową pogodę, na dodatek nocną porą, przyjdzie nam jechać za takim delikwentem, będzie łagodnie mówiąc, nieciekawie.

Oczywiście gdy mocno pada, nagromadzenie śniegu na dachu jakiegoś auta nie dziwi. To normalna sprawa. Apeluję do tych, którzy wsiadają do zaśnieżonego auta, gdy jest piękna pogoda, świeci słońce, a im po prostu nie chce się odśnieżać.

## ■ Czołgista w akcji

Nigdy nie zapomnę tego, co wydarzyło się jakiś czas temu na trasie poza miastem. Był ranek. Kilkaset metrów przede mną jechał taki właśnie kierowca czołgista. Z auta mocno kurzyło śniegiem. Kierowca raz podjechał do środka jezdni i pasa do jazdy w przeciwnym kierunku, a raz bliżej pobocza. Początkowo myślałem, że jest „wczorajszy”. Nagle, gdy zbliżyłem się do niego na jakieś 50 metrów, zjechał na pobocze i się zatrzymał. Zrobiłem to samo. Wysiadłem, żeby wy badać sytuację, ale on odsunął szybę i mówi: „nic, nic, wszystko OK, zatrzymałem się, żeby trochę samochód odparował i śnieg się roztopił”. No i dobrze. Jechał już tak trochę, a jedyna czysta powierzchnia na szybie, przez którą go widziałem, była wielkości dłoni. Podsumuję krótko: odśnież auto, nie bądź bałwan! ■

# Kukizowcy chcą większych praw dla kierowców

**Poseł ruchu Kukiz '15 Paweł Szramka złożył pod koniec października projekt zmian, m.in. w ustawie Prawo o ruchu drogowym, stworzony przez Stowarzyszenie Prawo na Drodze. Według jego autorów, za nieokazanie prawa jazdy kierowca nie powinien być karany mandatem. Z kolei policjanci z drogówki nie mogą być premiowani za liczbę nałożonych kar, tylko za prewencję. I każdy powinien mieć przy sobie kamerę.**



Kamery personalne są używane m.in. przez policjantów z USA i Kanady

**K**ierowców nikt nie reprezentuje i nikt nie dba o ich interesy. W sytuacji na drodze czy w sądzie są sami. Czas to zmienić – tłumaczy Artur Mezglewski ze Stowarzyszenia Prawo na Drodze.

– Ustawa określa prawa i obowiązki osób poruszających się pojazdami. Niestety, tylko w teorii, gdyż faktycznie nakłada na obywatela tylko obowiązki – dodaje Paweł Szramka, poseł ruchu Kukiz '15.

## ■ Kamera dla każdego policjanta

Co ciekawego znajdziemy w projekcie proponowanym przez Stowarzyszenie Prawo na Drodze, przy którym pracował również Emil Rau, bardziej znany jako „Emil – łowca fotoradarów”? Przede wszystkim regulacje umożliwiające, zdaniem pomysłodawców, dokonywanie obiektywnych ocen zdarzeń drogowych. W jaki sposób? Otóż interwencje policjantów miałyby być rejestrowane kamerą, żeby ograniczyć możliwość nadużywania uprawnień.

– Kamery personalne u każdego mundurowego to nie gadżet, lecz wymóg czasów, bo jutro ktoś mi powie, że upadłem na komendzie i to kilka razy w tym samym miejscu – komentuje Emil Rau.

Dodatkowo przyrządy kontrolne oraz urządzenia rejestrujące używane przez policję musiałyby mieć funkcję identyfikacji pojazdu oraz zdolność do rejestrowania pomiarów. To nie wszystko. Funkcjonariusze, którzy występowali w danej sprawie w charakterze organu mandatowego, nie mogliby występować jako świadkowie zdarzenia. Dlaczego? Bo z natury rzeczy nie mogą być obiektywni w ocenie podejmowanych przez siebie działań.

## ■ Nagrody za prewencję, nie za karanie

Zdaniem autorów projektu, policjanci powinni być premiowani za to, że na terenie ich pracy nie ma wypadków i innych zdarzeń, a nie za liczbę nałożonych kar, zatrzymanych praw jazdy

i dowodów rejestracyjnych. Wnioskuje się także o poszerzenie ich kompetencji. Policjant miałby uprawnienia do uniemożliwienia kierowania pojazdem, gdy on lub jego kierujący stanowiąliby potencjalne zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

Wnioskodawcy optują także za uproszczeniem procedur sądowych i przyspieszeniem toku postępowań. Ich zdaniem nie ma bowiem żadnego racjonalnego uzasadnienia gromadzenie przez policjantów przygotowujących wnioski o ukaranie szeregu szczegółowych danych o majątku, stanie zdrowia, zdrowiu psychicznym, miejscu pracy obwinionego oraz jego małżonka.

## ■ Bonus za bezpieczną jazdę

W projekcie znajdziemy także ciekawy zapis dotyczący wprowadzania dla kierowców bonusu. Na czym miałby on polegać? Otóż kierowcy, którzy w danym roku kalendarzowym nie otrzymają żadnych punktów karnych, uzyskaliby pięć punktów bonifikaty na rok następny. Zdaniem autorów projektu, ograniczyłoby to przypadki kierowania na egzaminy kontrolne jeżdżących zasadniczo bezpiecznie, którym w jednym roku pechowo skumulowałyby się punkty karne. W tym celu zmieniliby się sposób liczenia punktów. Byłyby one odejmowane, nie dodawane. Kierowcy zostaliby kierowani na sprawdzenie kwalifikacji po uzbieraniu minus 24 punktów.

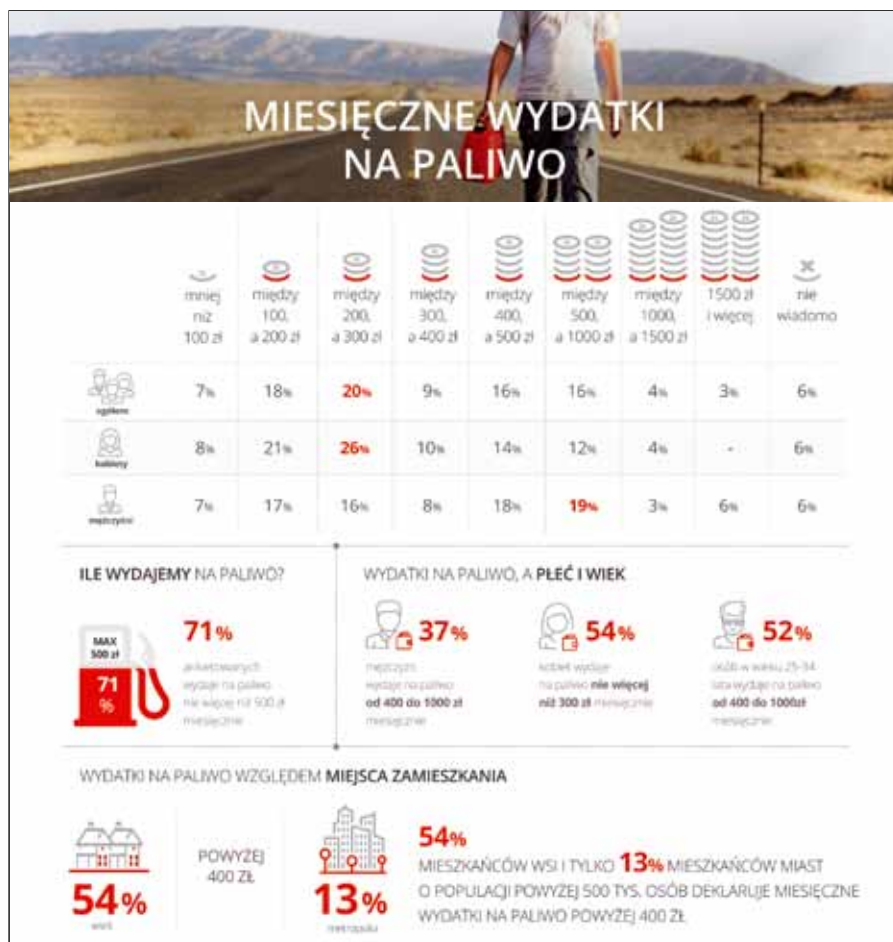
Pomysłodawcy zmian chcieliby także, żeby potwierdzenie posiadania uprawnień do kierowania nie musiało odbywać się w formie okazania dokumentu. W razie jego braku uprawniony organ miałby obowiązek sprawdzić uprawnienia kierującego w systemie teleinformatycznym, zaś kierujący pojazdem byłby zobowiązany do udania się z policjantem na posterunek.

Projekt został już złożony, co teraz? Poseł Szramka obawia się, że trafi do tzw. sejmowej zamrażarki. Dlatego w mediach społecznościowych apeluje do obywateli o złożenie podpisu pod tą propozycją.

*Jakub Ziębka*

# Ile wydaje Polak w drodze

**Prawie połowa polskich kierowców miesięcznie nie wydaje na paliwo więcej niż 300 zł. Duża część z nas, jeśli ma prawie pusty bak, nie jedzie na najbliższą stację benzynową, tylko szuka takiej, gdzie jest taniej. A co tam kupujemy, oczywiście oprócz paliwa? Gorące i zimne napoje, materiały eksploatacyjne do auta oraz papierosy – wynika z badania „Polak w drodze – wydatki kierowców”, przeprowadzonego na zlecenie Santander Consumer Banku.**



Badanie opinii przeprowadził Instytut Badań Rynkowych i Społecznych IBRIS. W ankiecie telefonicznej uczestniczyło ponad 600 aktywnych kierowców z całej Polski. O co ich pytano?

## ■ Młodzi jeżdżą dużo, seniorzy zdecydowanie rzadziej

Pierwsze pytanie dotyczyło kilometrów pokonywanych przez polskich kierowców. Okazuje się, że najwięcej osób przejeżdża rocznie nie więcej niż 20 tys. km. Tak odpowiedziało aż 71 proc. ankietowanych. Do tego kobiety jeżdżą mniej niż mężczyźni. Aż 38 proc. pań deklaroowało, że pokonuje w ciągu roku nie więcej niż 5 tys. km. Takiej samej odpowiedzi udzieliło tylko 15 proc. panów.

Mało mobilni są też mieszkańcy wsi. Co trzeci z nich deklaruował, że przejeżdża maksymalnie do 5 tys. km rocznie. Okazuje się także, że młodzi kierują autem zdecydowanie częściej niż seniorzy. Aż 69 proc. młodych w wieku od 25 do 34 lat ma na zakończenie roku na liczniku od 10 do 40 tys. przejechanych kilometrów. Z kolei 45 proc. Polaków w kategorii wiekowej 55+ nie ma na koncie więcej niż 5 tys. km.

## ■ Im taniej, tym lepiej

Ankietowani opowiadali o swoich miesięcznych wydatkach na paliwo. Co się okazało? Jedyne co czwarty kierowca w Polsce wydaje na paliwo ponad 500 zł miesięcznie, a prawie 46 proc. przeznaczają na ten cel nie więcej niż 300 zł. Mężczyźni, jako że pokonują większe dystanse, de-

klarują też nieco wyższe wydatki na paliwo. Więcej niż pozostałe grupy wydają również młodzi kierowcy (w wieku do 34 lat). Deklarowany poziom wydatków na paliwo jest związany z wysokością zarobków. Kierowcy o najniższych dochodach najczęściej ze wszystkich grup tankują za kwotę do 200 zł miesięcznie, a ci o najwyższych dochodach najczęściej już za ponad 500 zł.

Przy wyborze stacji paliw również ważnym czynnikiem co odległość od miejsca zamieszkania jest aktualna oferta cenowa placówki i przywiązanie do danej marki. Pomimo że na paliwo wydajemy stosunkowo mało, bardzo istotna jest dla nas możliwość obniżenia miesięcznych kosztów przeznaczonych na ten cel.

– Aż 41 proc. z nas na widok kontrolki sygnalizującej pusty bak szukać będzie nie najbliższej i nie ulubionej stacji, ale właśnie takiej, gdzie koszt paliwa za litr jest najbardziej konkurencyjny – mówi Joanna Szczegieliński, dyrektor departamentu kart kredytowych Santander Consumer Banku.

Najbardziej skłonni do szukania stacji oferującej paliwo w dobrej cenie są kierowcy młodzi (25–34 lata) i osoby dojrzałe (55–64 lata). Zadeklaroowało to odpowiednio 52 i 50 proc. ankietowanych.

W przypadku kobiet o wyborze stacji w największym stopniu decyduje jej bliskość od domu. Z kolei mężczyźni najbardziej zwracają uwagę na markę.

## ■ Postój przy kawie i herbatce

Okazuje się także, że dla coraz większej liczby osób stacja benzynowa jest nie tylko miejscem, gdzie tankują samochód. Obok paliwa najchętniej kupujemy tam ciepłe i zimne napoje (odpowiednio 39 i 35 proc. ankietowanych), w dalszej kolejności sprzęt i materiały eksploatacyjne do samochodu (22 proc.), papierosy (18 proc.) i prasę (13 proc.). Już ponad 6 proc. kierowców robi na stacjach benzynowych zakupy spożywcze.

Na kawę i herbatę na stacji najchętniej zatrzymują się osoby od 25 do 44 roku życia. Z kolei kobiety prawie dwa razy częściej niż mężczyźni kupują artykuły samochodowe. A panowie? Czterokrotnie częściej niż kobiety kupują na stacji artykuły spożywcze.

Jakub Ziębka

# Dodatkowe jazdy. Jak przeprowadzić je legalnie?

**Ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych (czyli m.in. o OC pojazdów mechanicznych) wyraźnie wskazuje, iż ubezpieczyciel ma prawo żądać zwrotu wypłaconego odszkodowania od sprawcy, jeżeli pojazdem kierowała osoba nieposiadająca uprawnień do kierowania. Trzeba zatem bardzo starannie dbać o to, kogo zabieramy do samochodu i komu pozwalamy tym samochodem kierować.**



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

Chciałbym poruszyć ważny temat. Dotyczy on prowadzenia szkolenia uzupełniającego kandydata na kierowcę lub szkolenia, które właściwie nie powinno mieć miejsca w OSK. Chodzi oczywiście o tzw. jazdy doskonalące. Zapewne wszyscy znacie ten proceder. O ile przepisy regulują sposób postępowania przy prowadzeniu szkolenia uzupełniającego, to zajęcia z osobami posiadającymi już uprawnienia do kierowania należałoby prowadzić w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Ale też nie wszystkie. Co zrobić z osobą, która zamierza przygotować się do egzaminu sprawdzającego po przekroczeniu określonej liczby punktów karnych? Co zrobić z osobą, która chciałaby się szkolić przed egzaminem pod odbyciem kary zakazu prowadzenia pojazdów?

## ■ Dbajmy o to, komu pozwalamy kierować naszym autem

To bardzo poważne pytania, gdyż mają ścisły związek m.in. z odpowiedzialnością w razie zdarzenia drogowego. Nie wszyscy instruktorzy i kierownicy OSK zdają sobie sprawę, jakie konsekwencje mogą im grozić, gdy nie dopełnią pewnych formalności.

Pamiętajcie, że ustawa o ubezpieczeniach obowiązkowych (czyli m.in. o OC pojazdów mechanicznych) wyraźnie wskazuje, iż ubezpieczyciel ma prawo żądać zwrotu wypłaconego odszkodowania od sprawcy, jeżeli pojazdem kie-

rowała osoba nieposiadająca uprawnień do kierowania. Trzeba zatem bardzo starannie dbać o to, kogo zabieramy do samochodu i komu pozwalamy tym samochodem kierować.

## ■ Szkolenie uzupełniające

Warto pamiętać, że pojazdem nauki jazdy ma prawo kierować osoba, która odbywa szkolenie uzupełniające. Co oznacza słowo „odbywa”? W pierwszej kolejności taka osoba musi być formalnie zarejestrowana na szkolenie uzupełniające na podstawie wydanego dla niej PKK, który musi podać kierownikowi OSK. Oznacza to tyle, że w chwili, gdy taka osoba zgłasza się do OSK, zadaniem kierownika szkoły jest sprawdzenie w systemie PKK, czy faktycznie ukończyła ona szkolenie podstawowe, czy nie zaliczyła egzaminu państwowego z wynikiem pozytywnym (nie trwa procedura nadawania uprawnień) oraz, co najważniejsze, czy nie ma ograniczeń, np. w postaci zakazu prowadzenia pojazdów. Niestety, życie pokazuje, że wiele OSK bagatelizuje ten temat. Jakże mogą być konsekwencje? Jeżeli dojdzie do kolizji, w której sprawcą będzie pojazd nauki jazdy, i przyjdzie pokryć powstałą szkodę z ubezpieczenia OC sprawcy, może się okazać, że właściciel pojazdu (OSK lub instruktor) będą musieli zapłacić z własnej kieszeni. Stanie się to np. w sytuacji, gdy kursant zataił wydany dla niego zakaz prowadzenia pojazdów lub nie był formalnie zarejestrowany na szkoleniu.

## ■ Dodatkowe jazdy

Dodatkowe jazdy to znacznie większy problem. Oficjalnie przepisy pozwalają szkolić w OSK tylko osoby, które nie posiadają uprawnień do kierowania. Możliwość szkolenia osób z uprawnieniami mają formalnie ośrodki doskonalenia



techniki jazdy. Ale szczerze powiedziawszy, często osoba, która posiada prawo jazdy od np. 15 lat, i w tym czasie nie kierowała pojazdem, potrzebuje ponownej nauki jazdy, a nie doskonalenia techniki jazdy.

Oczywiście liczba OSK jest też znacznie większa niż ODTJ-otów. Dlatego zainteresowani taką formą szkolenia raczej zgłaszają się do szkół jazdy. Skutecznego rozwiązania tego problemu jeszcze nie ma. Szkolenie w OSK osoby posiadającej uprawnienia należy uznać za nielegalne. Warto byłoby, żeby ustawodawca rozważył dopuszczenie takiej formy szkolenia dla OSK. A na razie trzeba być bardzo ostrożnym w zakresie prowadzenia takiego szkolenia. Jedno jest pewne – jeżeli OSK podejmuje się szkolenia (znając konsekwencje działania wbrew przepisom dotyczącym OSK i ODJT), powinien sprawdzić, czy dana osoba ma ważne prawo jazdy oraz czy nie posiada zakazu prowadzenia pojazdów. Będzie to o tyle trudniejsze, że w przypadku takiej osoby kierownik OSK nie będzie miał dostępu do systemu PKK, gdzie może dokonać sprawdzenia.

Trzeba pamiętać o tym, że jakkolwiek nazwiemy działalność polegającą na prowadzeniu szkolenia osoby posiadającej prawo jazdy, należy zawsze mieć na uwadze konsekwencje związane z prowadzeniem pojazdu przez osobę nieposiadającą uprawnień. Głównie pod kątem odpowiedzialności ubezpieczeniowej przy zdarzeniach drogowych.

Na chwilę obecną nie ma rozwiązania pozwalającego prowadzić w OSK legalnie szkolenie osoby posiadającej uprawnienia do kierowania. Trzeba mieć tego pełną świadomość! ■

# Jak chronić dzieci?

**W 2015 roku w Polsce doszło do ponad 2,8 tys. wypadków z udziałem dzieci do 14. roku życia. Śmierć poniosło aż siedemdziesięcioro. Dodatkowo ponad 3 tys. dzieci doznało obrażeń. Co możemy zrobić, żeby poprawić te statystyki? Edukować, edukować i... uczyć prawidłowych nawyków.**

W wypadkach, w których błąd popełni kierowca, cierpią także pasażerowie, w tym najmłodszy – mówi inspektor Marek Konkolewski z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji i ekspert współpracujący z programem Akademia Bezpiecznego Puchatka, skierowanym do uczniów pierwszych klas szkół podstawowych w całej Polsce. – Jednak do niebezpiecznych zdarzeń przyczyniają się nie tylko dorośli, ale też same dzieci, które nieodpowiednim zachowaniem spowodowały w 2015 roku 782 wypadki. Piesi, w tym dzieci, powodują je przechodząc w niedozwolonym miejscu lub na czerwonym świetle, czy – i to jest niestety dość częste zachowanie wśród najmłodszych – wychodząc na jezdnię z za innego pojazdu lub wchodząc na ulicę nagle tuż pod nadjeżdżający samochód. Niestety, wciąż także zbyt mało osób pamięta o tym, że korzystanie z telefonu komórkowego w momencie, gdy powinniśmy skupić się na drodze, jest niebezpieczne. Dotyczy to nie tylko kierowców. Zaaferowani rozmową, wysłaniem SMS-a lub grą w gry też nie zwracają uwagi na to, co dzieje się wokół. A od tego tylko krok od wejścia na jezdnię w nieodpowiednim momencie i spowodowania wypadku. Dzieci powinny także poznać zasadę ograniczonego zaufania. Ponieważ to, że my znamy przepisy, nie oznacza, że inni użytkownicy dróg będą ich zawsze przestrzegać.

## ■ Nie zapominajmy o odblaskach!

Dzieci mogą być samodzielnymi uczestnikami ruchu drogowego od siódmego roku życia. Oznacza to, że uczeń pierwszej klasy może już sam pokonać drogę do i ze szkoły. Musi jednak być do tego przygotowany przez dorosłych. Najlepiej wytyczyć stałą, jak najbezpieczniejszą trasę, a następnie przejść ją z dzieckiem kilka razy. Dzięki temu można mu pokazać miejsca, w których należy szczególnie uważać oraz wyjaśnić podstawowe zasady bezpieczeństwa. Chodzi np. o sposób poruszania się chodnikiem, przechodzenie w wyznaczonych miejscach, znaczenie sygnalizacji świetlnej czy znaków drogowych. Warto także zadbać o to, żeby dziecko było dobrze widoczne dla innych uczestników ruchu drogowego.

– Odblaski są elementem obowiązkowym, jeśli pieszy porusza się poza terenem zabudowanym



– mówi Konkolewski. – Powinny być umieszczone zarówno z przodu, jak i z tyłu, np. na ubraniu lub tornistrze. Dzieci, które nie mają możliwości skorzystania z chodnika, koniecznie powinny znać zasadę, że po poboczu poruszamy się wyłącznie lewą stroną i tylko gęsiego. Grupa dzieci w wieku do dziesięciu lat może iść dwójkami tylko pod nadzorem przynajmniej jednej osoby dorosłej. To ważna zasada do wpojenia najmłodszym, którzy wracając ze szkoły niestety często idą obok siebie większą grupą, w dodatku czasem wygłupiając się i przepychając, co zwiększa prawdopodobieństwo wypadku.

## ■ Uczmy prawidłowych nawyków

Nie można także zapominać, że dziecko, które jest pasażerem w samochodzie, cały czas uczy się od dorosłych bezpiecznych zachowań. Należy więc prowadzić ze szczególną ostrożnością, dając dobry przykład. Przede wszystkim trzeba pamiętać, że jeśli nie ma ono jeszcze 150 cm wzrostu, to obowiązkowo musi jechać w foteliku albo na specjalnym siedzisku. Warto nauczyć też dziecko zapinania pasów zaraz po zajęciu miejsca w aucie i nie ruszać, póki tego nie zro-

bi. To musi być odruch, bez względu na długość trasy, jaką mamy do pokonania. Po dojechaniu do celu warto natomiast dopilnować, żeby dziecko wysiadło spokojnie, w bezpiecznym miejscu i zawsze od strony chodnika lub pobocza.

Jeśli dziecko jeździ rowerem, powinno jak najszybciej poznać zasady ruchu drogowego. Dlaczego?

– W 2015 roku rowerzyści z grupy wiekowej od siedmiu do czternastu lat spowodowali 268 wypadków, co stanowi aż 16 proc. wszystkich zdarzeń z udziałem rowerzystów – wylicza Konkolewski. – Dlatego dziecko musi wiedzieć, że do jazdy na rowerze przeznaczona jest droga rowerowa, a dopiero w dalszej kolejności jezdnie, że należy sygnalizować skręt ręką, ale też mieć świadomość, że to nie wystarczy i zawsze należy się jeszcze upewnić, czy z tyłu nie nadjeżdża samochód. Dziecko do lat dziesięciu może poruszać się rowerem po drogach publicznych tylko pod opieką dorosłych. Do tego czasu wraz z opiekunem może jechać po chodniku, ale wtedy pierwszeństwo mają piesi. Poza tym powinno mieć zawsze na głowie kask, a jego rower najlepiej wyposażać w odblaski.

Jakub Ziębka

# Idealny system

**Spotykamy się z takim ogromem biurokracji, że czasu na uczenie kursantów jest coraz mniej. Większość szkół jazdy zatrudnia sekretarkę lub kilka, żeby podczas kontroli zgadzała się dokumentacja kursu. Może warto byłoby uprościć naszą działalność do minimum? Kursant i tak wybierze szkołę jazdy, którą uzna za godną uwagi.**



**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

Zacznijmy od profilu kandydata na kierowcę. Nie przeszkadza mi, ale zakładać go powinna szkoła jazdy. Kursant przychodzi do ośrodka, a pracownik firmy wprowadza do systemu jego dane: imię, nazwisko i PESEL i generuje PKK dla szkolenia podstawowego. Wtedy taka osoba automatycznie stałaby się kursantem. Musiałaby jeszcze pójść na badanie lekarskie i przedstawić je w WORD-zie.

Kwestie zdrowotne możemy rozwiązać na podstawie złożenia przez kursanta oświadczenia. Przecież wiemy, jak to teraz wygląda. Badania często są prowadzone na sali wykładowej. Sprowadzają się do wydania zaświadczenia i zainkasowania przez lekarza 200 zł.

Podobnie powinno się zakładać PKK dla kursanta planującego odbyć szkolenie uzupełniające.

## ■ Książka ewidencji nie jest potrzebna!

Szkoły jazdy powinny mieć też możliwość szkolenia osób posiadających prawo jazdy. Dla każdej z nich także należałoby założyć profil. Formalności mógłby załatwić instruktor w swoim telefonie [smartfonie], gdy tylko kursant wsiałby do samochodu. Urząd od razu wiedziałby, że odbywa on jazdy w OSK.

Zrezygnowałbym z obowiązku posiadania książki ewidencji osób szkolonych. Wygenerowany profil zawiera przecież wszystkie informacje. Po co je powielać? Generowanie profilu powinno być połączone z automatycznym powiadomieniem właściwych organów kontrolujących OSK, że dana osoba rozpoczęła kurs w szkole jazdy.

Karta zajęć powinna służyć kursantowi, by wiedział, na jakim etapie kursu się znajduje i co jeszcze musi zrobić, żeby zostać kierowcą, a także instruktorowi. On mógłby kontrolować, co dany kursant potrafi, czego jeszcze nie umie.

Dzisiejsza karta to parodia! Czy kursantowi do szczęścia jest potrzebny numer rejestracyjny pojazdu, jakim się szkoli? Ja mogę tam wpisać to, co chcę. Kursant i tak nie sprawdzi numerów auta. Karta musi być realnym narzędziem pracy i oceny postępów kursanta w czasie trwania szkolenia. Dla osób odbywających szkolenie uzupełniające zakładanie karty mija się z celem.

## ■ Plac manewrowy? To nic nie daje

Zlikwidowałbym instytucję instruktora prowadzącego. On nie jest do niczego potrzebny! Przez obowiązujące przepisy szkoły zajmują się wypisywaniem i przepisywaniem kart. Trzeba założyć, że w ośrodkach pracują profesjonalści, którzy reprezentują wysoki poziom merytoryczny. Obecnie założenie jest chyba odwrotne. Jeden instruktor ma nauczyć jak najwięcej, reszta powinna tylko wyjeździć godzinę.

Uważam, że powinno się także skończyć ze szkoleniem i egzaminowaniem na placu manewrowym. To nic nie daje. Lepiej ten czas wykorzystać na jazdy w ruchu miejskim.

Egzaminy wewnętrzne muszą zostać zachowane. To bardzo przydatne narzędzie w ocenie kursanta pod warunkiem, że nie są fikcją.

Kursant, który zakończył szkolenie, zdał egzamin wewnętrzny, powinien mieć aktualizowany profil. Podczas tego zabiegu wpisywalibyśmy tylko datę zakończenia szkolenia. Po aktualizacji kursant może zapisać się na egzamin i odbywać jazdy uzupełniające.

## ■ Kontrola w terenie

Kontrolowanie ośrodków jest jak najbardziej potrzebne. Warto byłoby jednak trochę zmienić zasady.

Obowiązkiem OSK byłoby zgłoszenie pracujących instruktorów, tak żeby organ nadzorujący wiedział, kto w nich szkoli. Kontrola nie powinna odbywać się w biurze i polegać na sprawdzaniu dokumentacji, tylko w terenie. Przykład? Pojazd nauki jazdy zostaje zatrzymany do kontroli. W aucie siedzi instruktor i pokazuje legitymację. W systemie, na którym pracuje urzędnik, po-

jawia się informacja, że wszystko jest w porządku. Instruktor pracuje dla właściwego ośrodka.

Z kolei kursant ma założony profil na szkolenie podstawowe lub uzupełniające. Pokazuje urzędnikowi dowód osobisty. Ten wprowadza dane kursanta do systemu. Wtedy wyświetla mu się informacja, że dana osoba została zgłoszona przez konkretną szkołę jazdy, w konkretnym terminie. Jeżeli wszystko się zgadza, osoba kontrolująca i kontrolowani życzą sobie miłego dnia. I dalej wykonują swoje obowiązki.

Taki system pozwoliłby zarobić także państwu. Każdego kursanta trzeba byłoby zgłosić, skończyłoby się wydawanie lub niewydawanie paragonów. Gdyby okazało się, że osoba szkoli się mimo braku zgłoszenia, kara powinna być dotkliwa i nieuchronna.

## ■ Może być już tylko lepiej

Zdaję sobie sprawę, że są to tylko moje przemyślenia, a w zasadzie takie świąteczne życzenia. Uważam jednak, że szkolenia powinny być uproszczone do maksimum, a biurokracja sprowadzona do niezbędnego minimum. Szkoły jazdy są postrzegane przez pryzmat ceny, a nie poziomu oferty. Należy zrobić wszystko, żeby kursant chciał zapłacić wysoką cenę za kurs prawa jazdy. I co najważniejsze – żeby wiedział, że płaci za profesjonalne szkolenie. Czas skończyć wojnę cenową, zacząć wojnę na jakość. Ofiar będzie dużo. Ale czy wszystkim nam nie zależy na jakości szkolenia?

Życzę wszystkim spokojnych świąt Bożego Narodzenia oraz wiary w to, że może być już tylko lepiej! ■

**Karta przeprowadzonych zajęć**

Przez osobę o numerze uprawnień (instruktora/kursera) w Zakresie przywilejów (kategorii) ..... (powołania) <sup>1)</sup> na kursie dla kandydatów na kierowców lub motorzystów

Osoba:  (imię)  (nazwisko)  (PESEL)  (data ur.)  (data wydania)

Numer instruktora/powołania:

Por.	Data	Godzina rozp.	zak.	Licz. godzin	Licz. jazd	T. jazd	Nr instruktora <sup>1)</sup>	Nr rejestracyjny pojazdu <sup>2)</sup>	Podpis instruktora <sup>3)</sup>	Podpis osoby ubiegającej <sup>4)</sup>
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										

1) Numer uprawnień (instruktora/kursera)  
2) Numer rejestracyjny pojazdu (dotyczy pojazdów kategorii B, B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, B8, B9, B10, B11, B12, B13, B14, B15, B16, B17, B18, B19, B20, B21, B22, B23, B24, B25, B26, B27, B28, B29, B30, B31, B32, B33, B34, B35, B36, B37, B38, B39, B40, B41, B42, B43, B44, B45, B46, B47, B48, B49, B50, B51, B52, B53, B54, B55, B56, B57, B58, B59, B60, B61, B62, B63, B64, B65, B66, B67, B68, B69, B70, B71, B72, B73, B74, B75, B76, B77, B78, B79, B80, B81, B82, B83, B84, B85, B86, B87, B88, B89, B90, B91, B92, B93, B94, B95, B96, B97, B98, B99, B100)  
3) Podpis instruktora/powołania  
4) Podpis osoby ubiegającej



# Większa płaca, wyższe kary

**W związku z podniesieniem płacy minimalnej do 2 tys. zł w 2017 roku wzrosną kary za brak obowiązkowej polisy OC dla kierowców. Właściciele samochodów osobowych od stycznia płacić będą nawet 4 tys. zł!**



Zgodnie z ustawą o ubezpieczeniach obywatelskich, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, każdy właściciel pojazdu mechanicznego musi mieć wykupioną polisę OC. Jeśli nie spełni tego obowiązku, grozi mu kara finansowa. Wysokość grzywny jest uzależniona od płacy minimalnej brutto ustalonej przez rząd na dany rok kalendarzowy. W przypadku posiadaczy samochodów osobowych jest to maksymalnie dwukrotność minimalnej krajowej, właściciele pojazdów ciężarowych mogą zapłacić do trzykrotności jej wartości, a kierowcy motocykli i skuterów nie więcej niż jedną trzecią (kwoty te są zaokrąglane do pełnych 10 zł). Od 1 stycznia 2017 roku płaca minimalna wzrosła z 1850 zł do 2000 zł, co oznacza automatycznie podwyżkę kar za brak OC.

## ■ Stawki rosną

– Ostateczna wysokość kary zależy także od czasu, jaki zarejestrowany w Polsce pojazd pozostaje bez ważnego ubezpieczenia – tłumaczy Damian Andruszkiewicz, dyrektor departamentu ubezpieczeń komunikacyjnych klienta indywidualnego Compensa TU SA Vienna Insurance Group. – Jeśli ten okres jest krótszy niż trzy dni, wówczas wysokość grzywny wyniesie 20 proc. najwyższej możliwej dla danego typu

pojazdu kary. Brak OC od 4 do 14 dni to 50 proc. tej opłaty. Pełną karę płacą natomiast ci kierowcy, którzy OC nie mają dłużej niż przez dwa tygodnie.

Jak w praktyce kształtować się będą podwyżki kar za brak OC w 2017 roku? Maksymalna sankcja w przypadku aut osobowych to od stycznia już 4 tys. zł, czyli o 300 zł więcej niż obecnie. Posiadacze ciężarówek, ciągników samochodowych i autobusów mogą zapłacić nawet 6 tys. zł kary – o 450 zł więcej niż teraz. Z kolei jeżdżący bez OC właściciele pozostałych pojazdów (są to zwłaszcza motocykle i skutery) powinni być przygotowani na maksymalnie 670 zł kary, co oznacza wzrost o 50 zł w porównaniu z 2016 rokiem.

## ■ Brak OC to duże ryzyko

Według szacunków Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego – to do tej instytucji należy zgodne z ustawą wyznaczanie i nakładanie powyższych opłat karnych – liczba pojazdów bez OC przekracza w Polsce 100 tys. Ich właściciele często nie zdają sobie sprawy z braku ochrony, co wynika z nieznamomości zasad zawierania i kontynuowania umowy ubezpieczenia. Jednak wielu kierowców w pełni świadomie rezygnuje z zakupu polisy OC, uważając to za dobry sposób na oszczędność. W efekcie narażają się nie

tylko na karę finansową, lecz również na o wiele bardziej kosztowne konsekwencje.

– Jeżeli właściciel auta bez OC spowoduje wypadek czy kolizję drogową, wszystkie związane z tym koszty będzie musiał pokryć z własnej kieszeni – dodaje Damian Andruszkiewicz z Compensy. – A mogą być one olbrzymie, zwłaszcza jeśli uszkodzeniu czy zniszczeniu uległ nie tylko samochód, ale też ucierpieli na zdrowiu uczestnicy zdarzenia i należy im się w związku z tym odszkodowanie. Natomiast dzięki ubezpieczeniu OC to ubezpieczyciel przejmuje na siebie obowiązek wypłaty związanych ze szkodą rekompensat.

## ■ Milionowe szkody

Z najnowszego raportu UFG podsumowującego wypłaty w 2015 roku wynika, że po średnio 72 tys. zł domagają się przed sądem ofiary wypadków spowodowanych przez nieubezpieczonych lub nieznanymi sprawców. Rok temu Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny wypłacił łącznie ponad 90 mln zł za szkody osobowe. Chodzi o bezpośrednio poszkodowane ofiary oraz ich rodziny. Przy czym 70 proc. wypłat fundusz dokonał na podstawie własnego postępowania likwidacyjnego. Pozostałe 30 proc. – po sądowych rozstrzygnięciach.

Jakub Ziębka

# Przegląd legislacyjny

**Projekt ustawy, która raz jeszcze oddali wejście w życie przepisów związanych z CEPIK 2.0, rozwiął wątpliwości. System nie zacznie działać w styczniu.**



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

**N**a początku listopada na stronach Rządowego Centrum Legislacji pojawił się projekt ustawy przesuwający ponownie zaległe przepisy ustawy o kierujących pojazdami i inne rozwiązania uzależnione od rozbudowy systemu CEPIK. Nowy termin wejścia w życie dla tych przepisów wyznaczono aż na czerwiec 2018 roku. Nowelizacja obejmuje siedem ustaw i będzie wiązać się z koniecznością dostosowania ponad 30 rozporządzeń, w tym związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem i wydawaniem dokumentów.

Projekt nie zawiera większych zmian merytorycznych. Jego istotą jest odsunięcie w czasie do 4 czerwca 2018 roku wejścia w życie wszystkich regulacji uzależnionych od CEPIK 2.0 i utrzymanie do tego czasu stanu obecnego.

Wśród nielicznych zmian można wskazać modyfikację przepisów dotyczących zatrzymywania praw jazdy. Ma ona ukrócić praktykę polegającą na unikaniu przez kierowców zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Polega na zastąpieniu przepisu dotyczącego informacji o zatrzymaniu prawa jazdy jako podstawy do wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, aktem dotyczącym informacji o popełnionym naruszeniu jako podstawie do wydania tej decyzji. Spowoduje to, że podstawą do wszczęcia postępowania o zatrzymaniu prawa jazdy będzie wyłącznie popełnienie naruszenia. Bez względu na to, czy dojdzie do zatrzymania prawa jazdy na drodze przez policję. Uniemożliwi to unikanie zatrzymania prawa jazdy przez kierowców, którzy nie okażą dokumentu prawa jazdy podczas kontroli na drodze. Projekt przewiduje też nowy obowiązek dla podmiotu, który ujawnił popełnienie naruszenia lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie



za to naruszenie. Musi on niezwłocznie powiadomić o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem.

## ■ Bez pośpiechu

Projekt zawęży też do pojazdów silnikowych zakres pojazdów, którymi kierowanie w okresie obowiązywania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy będzie skutkowało wydłużeniem okresu zatrzymania dokumentu lub cofnięciem uprawnień do kierowania pojazdami. Obecnie obowiązujące przepisy stanowią ogólnie o kierowaniu pojazdem, a więc każdym, w tym również rowerem.

Spośród rozwiązań, których wprowadzenie ma zostać ponownie odłożone, warto przypomnieć choćby o nowych zasadach i konsekwencjach „punktowania” wykroczeń drogowych oraz dwuletnich okresach próbnych dla kierowców kategorii B i wszystkim, co z tymi okresami związane: ograniczeniach, obowiązkowych szkoleniach w WORD-ach i ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

W uzasadnieniu podkreślono, że uruchomienie CEPIK 2.0 1 stycznia 2017 roku jest całkowicie nierealne i utrzymanie tego terminu w przepisach spowodowałoby paraliż m.in. w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Projekt jest procedowany w przyspieszonej procedurze (z pominięciem m.in. konsultacji społecznych) i nie ma raczej ryzyka opóźnienia. W tym roku nie ma więc mowy o kolejnej fali pośpiechu przed zmianą przepisów. Już teraz mówi się jednak o inicjatywach, żeby spróbować część odłożonych przepisów ustawy o kierujących pojazdami wprowadzić w życie wcześniej – niezależnie od CEPIK. Łatwo sobie wyobrazić np. możliwość prowadzenia szkoleń dla świeżo upieczonych kierowców bez konieczności angażowania niegotowego jeszcze systemu informatycznego.

## ■ Egzamin stał się łatwiejszy – czy na pewno?

10 listopada w życie weszło omawiane ostatnio rozporządzenie w sprawie egzaminowania.

W mediach odrąbiono tego dnia, że egzamin na prawo jazdy stał się łatwiejszy. Wydaje się, że jest to chyba optymistyczna nadinterpretacja wprowadzonych regulacji, dających egzaminatorowi prawo decydowania o przerwaniu egzaminu praktycznego w sytuacjach, w których dotąd przerwanie egzaminu było obowiązkiem egzaminatora. Taka sytuacja będzie miała miejsce, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, więc bez jakichś wyjątkowych okoliczności, które usprawiedliwiłyby osobę egzaminowaną trudno wyobrazić sobie inną decyzję egzaminatora niż przerwanie egzaminu. Oczywiście łatwiej wyobrazić sobie przymknięcie oka na przejechanie podwójnej linii ciągłej niż kontynuację egzaminu po spowodowaniu kolizji, a oba te zachowania mieszczą się, według rozporządzenia, w zakresie zachowań zagrażających bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego. Jednak to wciąż nie oznacza „łatwiejszego egzaminu”.

#### ■ Rozporządzenie w końcu zaktualizowane

W Dzienniku Ustaw (poz. 1791) ukazało się wreszcie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 października 2016 roku w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców, opłat oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, a także stawek wynagrodzenia członków komisji. Zastępuje ono dotychczasowe rozporządzenie o tym samym tytule, którego stosowanie budziło wiele wątpliwości z uwagi na odwołania do nieobowiązujących już rozporządzeń w sprawie szkolenia i egzaminowania.

Mimo że mamy do czynienia z nowym aktem w całości, a nie jedynie nowelizacją, jest to właściwie zaktualizowana kaska dotychczasowych regulacji w zakresie uzyskiwania uprawnień instruktorskich. Oprócz odwołań i dostosowań do aktualnych rozporządzeń regulujących szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców (wydanych na początku roku), wskazać można jeszcze niewielkie zmiany w zakresie trzeciej części egzaminu instruktorskiego. Poza tym ważność dokumentów wydanych na podstawie

dotychczasowego rozporządzenia została utrzymana, a stawki opłat pozostały bez zmian. Rozporządzenie wejdzie w życie 3 grudnia.

#### ■ Dowody na wykroczenie

W ostatnich tygodniach pojawiły się doniesienia o projekcie zmian w taryfikatorze mandatów. Na razie projekt nie jest jednak dostępny na stronie RCL, ale z pewnością do tematu wrócimy.

Tymczasem Sąd Okręgowy w Siedlcach wydał interesujące i jak się wydaje rozsądne orzeczenie w kwestii karania kierowców.

Sąd ten, po apelacji kierującej, uniewinnił ją od popełnienia wykroczenia polegającego na rozmawianiu w czasie jazdy przez telefon komórkowy, wymagający trzymania słuchawki i mikrofonu w ręku. W uzasadnieniu sąd zwrócił uwagę, że jedynym dowodem przeciwko kierującej było zeznanie policjanta, a mimo to nie skorzystano z możliwości uzyskania od operatora informacji, czy faktycznie takie połączenie telefoniczne nawiązano i jak długo rozmowa trwała. Sąd zwrócił uwagę, że policjant przeprowadzający kontrolę nie podjął w tym zakresie żadnych czynności, mimo iż jak sam twierdził, podczas zatrzymania obwinionej telefon komórkowy leżał przy jej nodze, zaś obwiniona domagała się sprawdzenia tej okoliczności. Mimo to nie sprawdził, jaki to był telefon i jaki miał numer ani czy faktycznie przed zatrzymaniem prowadzono z niego rozmowę.

W dodatku zachodziły okoliczności obniżające wiarygodność zeznań policjanta. Do zdarzenia doszło w jesienny wieczór, po zmroku, i oba pojazdy były w ruchu – zarówno pojazd uniewinnionej kierującej, jak i zeznającego policjanta.

W czasie procesu upłynął roczny okres przechowywania danych przez operatora, dlatego wobec braku możliwości uzyskania wiarygodnego dowodu sąd odwoławczy rozstrzygnął wątpliwości na korzyść kierującej. To orzeczenie może być pomocne dla instruktorów nauki jazdy, którzy odpowiadają za takie wykroczenia tak samo jak kierowca, a którym łatwo przecież w podobny sposób omyłkowo zarzuć korzystanie z telefonu. ■

www.trends.com.pl

# BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy

nowości

porady

testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

# Brak przełomu

**Jak wszyscy wiedzą, rozporządzenia to akty prawne niezbędne do funkcjonowania różnych podmiotów, w tym ośrodków szkolenia kierowców. Szkoda tylko, że ich publikacja często się opóźnia. Tak było także w tym roku. W końcu otrzymywaliśmy przygotowywane w pośpiechu i pod presją czasu brakujące dokumenty. Co znajdziemy w nich ciekawego? Rzeczy mało istotne. Zmiany nie doprowadziły do radykalnej naprawy wad obecnego systemu...**



Wojciech Szemetyła

**M**inał kolejny rok! Rok, w którym nie doczekaliśmy się radykalnych zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kierowców. Przygotowując się do podsumowania ostatnich dwunastu miesięcy, natknąłem się na swój zeszyt roczny tekst. Znalazły się w nim słowa, które wypowiedział Łukasz Kucharski, szef Krajowego Stowarzyszenia Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Pozwolę sobie je teraz zacytować: „Instrukcja (egzaminowania – przyp. red.) ubezwłasnowolnia egzaminatorów, którzy powinni mieć większą swobodę i możliwość oceny sytuacji”. I dalej: „Przygotowane przez teoretyków wytyczne nie sprawdzają się w praktyce”. Nic dodać, nic ująć. Zgadzam się z tą opinią w 100 procentach. Zresztą skomentowałem te słowa także rok temu: „W interesie wszystkich oczekujących na zwrot leży jak najszybsze wprowadzenie niezbędnych z naszego punktu widzenia zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Uważam, że nie tylko możemy, ale także musimy to zrobić”. Celowo przypominam o sformułowanych już rok temu uwagach dotyczących analizy sytuacji, w której znajdowała się branża szkoleniowa po publikacji raportu NIK. Dyskutowaliśmy wtedy o działaniach mających na celu zmianę organizacyjnej zapaści w szkoleniu i egzaminowaniu kierowców.

## ■ Mało znaczące korekty

Przypominając cytowane wcześniej słowa, łatwiej jest mi ocenić działania podjęte przez resort infrastruktury i budow-

nictwa w 2016 roku. Jak wszyscy wiedzą, rozporządzenia to akty prawne niezbędne do funkcjonowania różnych podmiotów, w tym ośrodków szkolenia kierowców. Szkoda tylko, że ich publikacja często się opóźnia. Tak było także w tym roku. W końcu otrzymywaliśmy przygotowywane w pośpiechu i pod presją czasu brakujące dokumenty. Co znajdziemy w nich ciekawego? Rzeczy mało istotne. Zmiana rodzaju zdjęcia do prawa jazdy, sposobu oznakowania kamizelek dla instruktorów towarzyszących szkolonemu motocyklicie oraz karty zajęć. Twierdzą, tak jak wiele moich koleżanek i kolegów, że ranga wprowadzonych nowelizacji jest niska. Nie doprowadzi do radykalnej naprawy wad obecnego systemu.

**Nie znaczy to wcale, że w 2016 roku nic się ciekawego nie działo. Bo przecież nie sposób pominąć problemów z wprowadzeniem w życie systemu nazwanego CEPiK 2.0.**

Zmiany muszą dotyczyć przecież założeń i podstaw funkcjonowania krytykowanej od samego początku ustawy o kierujących pojazdami. Widać wyraźnie, że tego aktu prawnego nie można już w nieskończoność poprawiać. Zbliżył się czas, gdy trzeba pomyśleć o nowym projekcie.

## ■ Pieniądze wyrzucone (na razie) w błoto

Nie znaczy to wcale, że w 2016 roku nic się ciekawego nie działo. Bo przecież nie sposób pominąć problemów z wprowadzeniem w życie systemu nazwanego CEPiK 2.0. Jego budowa i rozbudowa pobiła już chyba wszystkie rekordy niegospodarności i braku kompetencji. Trwa, wzorem niektórych innych inwestycji drogowych, szmat czasu. Czy można zgodzić się z wyjaśnieniami twórców tego informatycznego projektu, że podstawowym powodem

opóźnień uniemożliwiającym zakończenie unowocześniania systemu są ciągłe zmiany w jego założeniach oraz brak rozporządzeń? Przecież wiele podobnych, jeszcze bardziej rozbudowanych informatycznych sieci z powodzeniem od lat działa w większości krajów Unii Europejskiej.

Dla wielu z nas istotną kwestią nie jest data wdrożenia przepisów komplikujących życie młodym kierowcom, tylko podjęcie rozważań o celowości takich działań. Nie jest tajemnicą, że za wprowadzeniem przepisów optują przedsiębiorcy, którzy wybudowali ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Trudno zresztą się im dziwić. Zainwestowali swoje pieniądze w infrastrukturę. I co z tego mają? Na razie nic...

Co jeszcze ciekawego wydarzyło się w 2016 roku? Przypominam interpelację posła Jana Mosińskiego, nawołującą do zmian zasad organizacji egzaminu państwowego. Według mnie, jest to głos ciekawy i ważny, choćby z tego względu, że pochodzi od osoby niezwiązanej w żaden sposób ze środowiskiem WORD-ów. Wnioski posła reprezentanta rządzącej partii oraz jego zaniepokojenie złą opinią o działających w całym kraju wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego są wynikiem nie tylko kontaktów z obywatelami, ale także pochodną informacji docierających do nas od mediów. Szkoda tylko, że jego słowa stały się pożywką dla osób domagających się całkowitej likwidacji WORD-ów.

## ■ Nikt nic nie wie

Chciałbym jeszcze napisać kilka słów o polityce informacyjnej w kontekście pracy powołanego dobrych kilka miesięcy temu zespołu doradczego ds. związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem.

Komunikaty są nad wyraz lakoniczne. Informacji o pomysłach, projektach w zakresie koniecznej zmiany organizacji oraz programów szkolenia i egzaminowania brak. W żaden sposób nie jestem w stanie wyobrazić sobie, że przedstawicie-

le największych organizacji skupiających ośrodki szkolenia kierowców po kilku latach spotkań w ramach różnych gremiów, grup roboczych, konferencji czy zjazdów nie są przygotowani do rozmów w ministerstwie i mogą nie mieć precyzyjnych rozwiązań. A co możemy wyczytać w komunikacie, który opublikowało Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa? „Przedmiotem spotkania było omówienie problemów poruszanych przez zespół doradczy, w skład którego wchodzi także obecni na spotkaniu przedstawiciele OSK”. Szkoda, że nie możemy się dowiedzieć, o jakie problemy chodzi i co ma do zaproponowania to grono! Przecież jeszcze nie tak dawno dyskusja wokół ustalenia cen minimalnych na usługi szkoleniowe pokazała determinację i zainteresowanie przynajmniej

**Nadrzędnym celem dla pracujących w naszej branży przedsiębiorców i instruktorów jest wypracowanie maksymalnego zysku, zapewnijającego rozwój i byt ich rodzin.**

części środowiska. Można było sobie pomyśleć, że nie zabraknie odwagi cywilnej do prezentacji innych, wcale nie mniej ważnych dla ośrodków szkolenia kierowców, projektów. Czy nasze środowisko, składające się z ludzi o różnych postawach, celach i poglądach, potrafi ustalić wspólny i jednolity program? Być może wkrótce się o tym przekonamy. Na razie wiemy tylko o wątpliwościach dotyczących składu zespołu doradczego, sposobu jego wyłonienia oraz reprezentatywności członków. Wyrazili je niedawno posłowie w liście, który zaadresowali do ministra infrastruktury i budownictwa.

Nadrzędnym celem dla pracujących w naszej branży przedsiębiorców i instruktorów jest wypracowanie maksymalnego zysku, zapewnijającego rozwój i byt ich rodzin. Jest jednak jeszcze druga strona medalu. Łatwo zapominamy, komu powinna służyć nasza ciężka i odpowiedzialna praca. To kilkuset tysięcy młodych kierowców, która co roku pojawia się na drogach w ponaddwudziestomilionowej rzeszy polskich kierowców. To oni są zbiorowością, której w największym stopniu ma służyć dobry, nowoczesny, sprawnie działający system szkolenia i egzaminowania. Mam spore wątpliwości, czy wszyscy zdajemy sobie z tego sprawę... Czy nie za często partykularne interesy poszczególnych grup doprowadzają do działań niepożądanych? Często szczytne hasła o koniecznej poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach schodzą na dalszy plan...

### ■ Przepracowani instruktorzy

Zbliżający się koniec roku to również okres refleksji, której momentem kulminacyjnym było oczywiście Święto Zmarłych i Dzień Zadaszny. Wspominaliśmy wtedy ludzi, którzy odeszli, ale pozostali w życzliwej pamięci bliskich oraz wielu wychowanych i szkolonych kursantów. Dlatego pamiętając o nich chciałbym zwrócić uwagę na nowe i bardzo niepokojące zjawisko wyraźnego wzrostu liczby wypadków z udziałem elek. W ostatnim czasie chyba zbyt często informują o tym media. Zbyt wiele jest stłuczek w trakcie szkolenia, nie wspominając o przypadkach śmiertelnych wypadkach, żeby pozostawić takie wydarzenia bez komentarza.

Refleksja, że również przemęczenie wynikające z nienormowanego czasu pracy instruktora nauki jazdy może być przyczyną niskiego poziomu wyszkolenia kursantów, a także narażania ich zdrowia i często życia, jest jak najbardziej trafna. Potrzebne jest unormowanie czasu pracy szkoleniowców bez względu na rodzaj umowy zawartej pomiędzy ośrodkiem szkolenia a pracownikiem. Jak bowiem wiemy, jedynie instruktorzy zatrudnieni na podstawie umowy o pracę są rozliczani z liczby przepracowanych godzin. Chyba zbyt łatwo środowisko instruktorów, które nie ma swojego branżowego przedstawiciela, zrezygnowało z walki o przywilej pracy na podstawie przyzwoitej umowy. Dla wielu z nas szkolenie bez dodatkowego wynagrodzenia w dni świąteczne oraz 10- lub 14-godzinny dzień pracy w okresie tak zwanych szczytów stały się normą i specyfiką wykonywanego zawodu. Ciekawe, że w bliskich nam i o wiele bardziej zaawansowanych pod względem bezpieczeństwa krajach fakt tak brutalnego łamania praw pracowniczych wywołuje zdumienie. Zastanawiające, że prawie nikt z analizujących zagraniczne systemy szkoleniowe nie zwraca na to uwagi...

**■ Ubywa fachowców**

Chciałbym się podzielić jeszcze jedną pesymistyczną informacją dotyczącą katastrofalnego wręcz spadku liczby działających na rynku OSK i instruktorów nauki jazdy. Większość czytelników już wie, że w latach 2013–2015 zniknęło z naszego grona ok. 4 tys. ośrodków szkolenia kierowców. Tak, to prawda! 4 tysiące OSK! Niestety, podobnie źle wygląda teraz liczba działających aktywnie instruktorów nauki jazdy. W grud-

niu 2015 roku było ich już tylko 25.800. A w styczniu 2013 roku aż 47.980!

Trzeba oczywiście uwzględnić zachodzące zmiany demograficzne, ale liczba instruktorów jest szokująca i zmuszająca do myślenia! Z wielu informacji docierających do nas z terenu całego kraju widać, że tendencja spadkowa się utrzymuje. Upływający rok może być tylko gorszy. Trzeba stwierdzić, że zawód instruktora nauki jazdy został w ostatnim czasie całkowicie zdeprecjonowany i pozbawiony należytego statusu społecznego. Proces ten, zapoczątkowany w poprzedniej epoce, musimy dla wspólnego dobra jak najprędzej zatrzymać. Nie wolno nie dostrzegać degradacji naszego zawodu i jego realnego wpływu na wykształcenie kolejnych pokoleń kierowców. Truizmem jest stwierdzenie, że jakość naszej pracy ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa na polskich drogach. Z ostatnich danych wynika, że w roku 2016 zarejestrowano rekordowy wzrost liczby tragicznych wypadków...

### ■ Na koniec pozytyw

Obecnie naszym najważniejszym zadaniem jest odbudowa prestiżu zawodu. Pozostaje otwartą kwestią, jak to zrobić. Zaczniemy może od siebie, czyli ludzi działających od dawna w regionalnych stowarzyszeniach. To właśnie one powinny stać się ogniskiem, wokół którego mogliby się zebrać przedstawiciele lokalnych organizacji, mających w programach zbieżne i zgodne z naszymi cele. Obiecuję, że w przyszłym roku będę starał się sformułować wnioski

**Większość czytelników już wie, że w latach 2013–2015 zniknęło z naszego grona ok. 4 tys. ośrodków szkolenia kierowców. Tak, to prawda! 4 tysiące OSK!**

i dokonać analizy zachodzących w ostatnim czasie zjawisk.

Na koniec jeszcze jedno. Cieszę się, że doszła do mnie kolejna informacja potwierdzająca, że samorządowe inicjatywy wychodzące naprzeciw oczekiwaniom lokalnych społeczności przynoszą dobre rezultaty. Chodzi o tworzenie następnych oddziałów terenowych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Celowo poruszyłem ten problem na koniec tego felietonu, żeby wprowadzić trochę optymizmu przed zbliżającym się Bożym Narodzeniem. Życzę wszystkim koleżankom i kolegom i ich rodzinom zdrowych, bezpiecznych i radosnych świąt oraz wielu nowych sukcesów w 2017 roku! ■



Uśmiechnij się

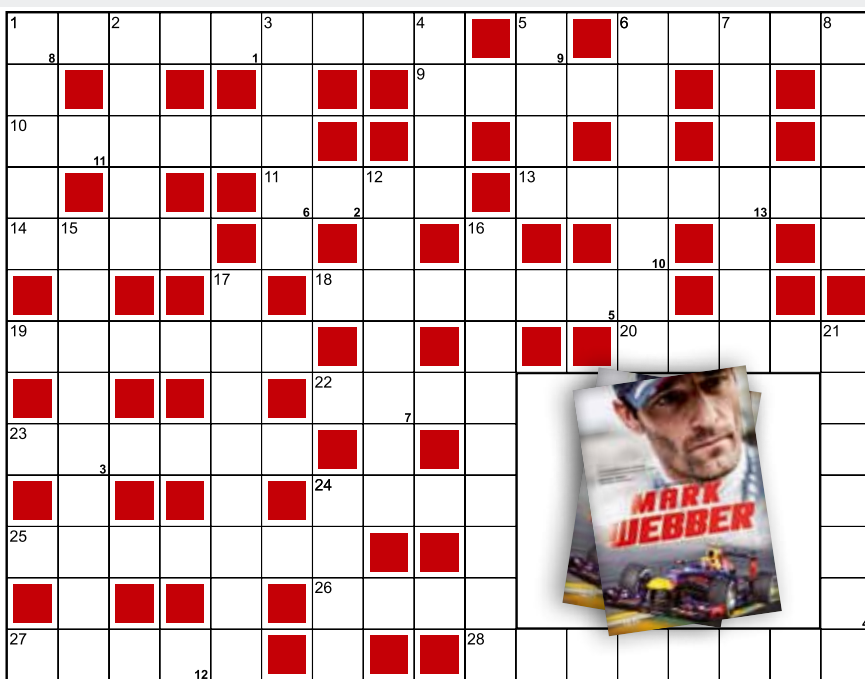


Znalezione w internecie



Nie spodziewaliśmy się, że Tom Hanks pała taką miłością do fiatów 126p. Ale nie ukrywajmy, miło nam! Źródło: Instagram/tomhanks

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Oddział terenowy”. Nagrody wysłamy pocztą.

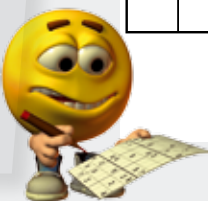
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma autobiografię Marka Webbera „Moja Formuła 1”.

POZIOMO:

- 1) ... pulsacyjne. 6) smar maszynowy. 9) dawna srebrna moneta. 10) samochód z Japonii. 11) legendarny człowiek śniegu. 13) rzadko opuszcza własne cztery kąty. 14) akcja na bramkę rywala. 18) duży, zamknięty pojemnik. 19) grzywna dla kierowcy. 20) polski motocykl produkowany w latach 1956-1965. 22) bywają podkrążone. 23) babilońska bogini wojny i miłości. 24) w parze z Warszem. 25) jazda na biegu wstecznym. 26) niejedno na parking. 27) owoc fasoli. 28) mieszkaniec bezludnej wyspy.

PIONOWO:

- 1) Accord, Civic lub Integra. 2) pokrywa silnika. 3) Adam, poeta i dramatopisarz. 4) futerał, puzderko. 5) istotny dla tropiciela. 6) pojazd komunikacji miejskiej. 7) film o Dzikim Zachodzie. 8) czeska ciężarówka. 12) napęd pojazdu szynowego. 15) przewóz ludzi lub ładunków. 16) urządzenie generujące drgania. 17) umieszczony zazwyczaj z tyłu samochodu. 21) sygnalizator dźwiękowy w aucie. 24) Ibiza na sosie.



**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI  
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupaental, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyła, 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, materiały Ministerstwa Cyfryzacji, archiwum WORD Toruń, Goodstuff82/Wikimedia Commons, Dariusz Piorunkiewicz, archiwum Renault, materiały Fiata, Staszek99/Wikimedia Commons, Łukasz Szewczyk, www.kartyratownicze.pl, Evelyn Saferna, archiwum szkoły Off-Fear, Albin Sieczkowski, materiały Santander Consumer Banku.

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

**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!  
już dziś

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



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

## Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na [www.szkoła-jazdy.pl](http://www.szkoła-jazdy.pl)  
i pod numerem telefonu 91 441 89 62

# Teoria w Domu

– czysty zysk dla OSK

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

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

