

nr 4/2018 (148)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

PRZYCHODY I WYDATKI, CZYLI JAK RADZĄ SOBIE WORD-Y

W 2017 ROKU PRZYCHODY 49 WOJEWÓDZKICH OŚRODKÓW RUCHU DROGOWEGO Z TYTUŁU PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW WYNIOSŁY PRAWIE 268 MLN ZŁ. JEDNAK WORD-Y MAJĄ TAKŻE WYDATKI. MUSZĄ PRZECIEŻ ZAPŁACIĆ PRACOWNIKOM, PONOSZĄ KOSZTY ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM INFRASTRUKTURY I WSPIERAJĄ DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO.

str. 9

EGZAMINACYJNE KINO DROGI

NIE ZDAŁEŚ? WEŹ NAGRANIE JAZDY EGZAMINACYJNEJ, OBEJRZYJ Z INSTRUKTOREM, BĘDZIE WAM ŁATWIEJ WYELIMINOWAĆ BŁĘDY. SZYBKIEGO DOSTĘPU DO MATERIAŁÓW WIDEO Z SAMOCHODÓW WORD-U CHCE POSEŁ KUKIZ'15 ANDRZEJ KOBYLARZ. CO O TYM SĄDZĄ BRANŻOWCY?



ISSN 1895-4472



9 771895 447805

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

Zapraszamy na bezpłatne szkolenia!

Szczecin • Gdańsk • Mikołajki • Warszawa • Poznań • Wrocław • Kraków

RODO w ośrodkach szkolenia kierowców,

czyli kompendium wiedzy na temat nowych unijnych przepisów dotyczących ochrony danych osobowych



Dla uczestników:

- ✓ certyfikat ukończenia szkolenia
- ✓ ekspercka prawnicza wiedza
- ✓ rozwiązania dla OS/OSK

Bonus!

- ✓ Panel dyskusyjny: Zmiany w podstawowych zasadach związanych z prawem jazdy po 4 czerwca 2018 r.

Liczba miejsc ograniczona!

ZAPISZ SIĘ JUŻ DZIŚ

Więcej informacji:

Telefon: 91 4314395

E-mail: pomoc@e-kierowca.pl

Formularz: www.e-kierowca.pl/rodo

e-kierowca
www.e-kierowca.pl/rodo

SPSADMi
System Zarządzania OSK



Dobry materiał do analizy



Krzysztof Giżycki

Przez dwadzieścia lat, a tyle przecież istnieją wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, nikt nie pokusił się o publikację szczegółowych danych na temat ich finansów. Dzięki nadarżającej się okazji, postanowiliśmy to zmienić. Z ogromną przyjemnością przedstawiamy Państwu szczegółowy raport na temat przychodów tych jednostek oraz ich wydatków. Chodzi o środki przeznaczone na cele związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, utrzymanie infrastruktury oraz pensje dla egzaminatorów. Mamy nadzieję, że dogłębna analiza materiału pozwoli na wyciągnięcie interesujących wniosków na temat funk-

cjonowania WORD-ów, wokół których narodziło już wiele legend.

Oprócz szczegółowego raportu na temat finansów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w kwietniowym numerze „Szkoły Jazdy” znajdziecie, Szanowni Czytelnicy, sporo ciekawych materiałów.

Na przykład o pomysle posła Andrzeja Kobylarza, który chciałby, żeby kandydaci na kierowców mieli dostęp do materiałów wideo bez konieczności odwoływania się od wyniku egzaminu, składania formalnej skargi. Zapytaliśmy także właścicieli OSK, czy pracują w niedzielę oraz czy utrzymują kontakty z byłymi kursantami. Odpowiedzi mogą zaskoczyć. Zajrzeliśmy także do Portugalii, żeby przekonać się, jak działa tam system szkolenia i egzaminowania. Mam nadzieję, że po mile spędzonych świętach wielkanocnych z przyjemnością zajrzą Państwo do kwietniowego numeru „Szkoły Jazdy”. Miłej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Przychody i wydatki, czyli jak radzą sobie WORD-y	4	Pięćsetka trzyma formę	30
Egzaminacyjne kino drogi	9	Życie ma maksa	31
Wszystko, co chcielibyście wiedzieć o RODO	11	Podnieśmy ceny, to jest dobry moment!	32
Więź czy tylko PR?	12	Plany niedoskonałe	34
Portugalczyk trąbi życzliwie	13	Czego nie robić w mediach społecznościowych	35
Interweniować czy nie – oto jest pytanie	16	Łodzianie pożegnali się z Federacją	36
Proste sposoby na większą moc	18	Trzymiesięczne wyprzedzenie	37
Dwa silniki w jednym	19	Odпочywać nie trzeba w niedzielę	38
Pamiętajcie o światłach!	20	Kompromitująca szczerść	39
Koniec pewnej epoki	22	Skanowanie to tylko początek	40
Zielone światło dla Chojnic	24	Projekty, których wciąż nie ma	41
Mistrzowie nie są najgorsi	25	Zaskakujący list w sprawie liczników	42
Śpiewarka, z którą nie sposób się nudzić	26	Przegląd legislacyjny	44
Płyny eksploatacyjne	28		



Wrocław przesiada się do kii rio

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego we Wrocławiu wybrał firmę, która ma za zadanie dostarczyć osiemnaście aut przeznaczonych do prowadzenia egzaminów na kategorię B. To Wrobud, mający do końca maja przekazać kie rio IV.

Był to już drugi przetarg na wymianę aut egzaminacyjnych ogłoszony przez wrocławski ośrodek. Postępowanie, które zostało rozpisane jeszcze pod koniec ubiegłego roku, zostało unieważnione. Wpłynęły co prawda dwie oferty, ale ceny w nich przedstawione przewyższały kwotę, którą WORD chciał przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia. I to sporo. Toyota Bielany Nowakowski zaproponowała trochę ponad 1 mln zł brutto, a Auto Club niecałe 1,9 mln zł. Tymczasem WORD nie chciał płacić więcej niż 439 tys. zł brutto. Pierwszy przetarg różnił się od drugiego pod jednym względem. Najpierw WORD we Wrocławiu chciał pojazdy wynajmować, następnie już kupić.

W drugim przetargu dwie z pięciu firm, które do niego przystąpiły, zaproponowały kwoty trochę niższe, niż zaplanował sobie WORD (niecałe 1,1 mln zł). Wrocławski diler Wrobud – 954 tys. zł brutto, a przedsiębiorstwo Gam, także z tego miasta – prawie 960 tys. zł. Co ciekawe, obie firmy zaoferowały WORD-owi kie rio.

Kwoty wyższe od ustalonej przez WORD zaproponowały natomiast trzy inne firmy. Chodzi o MM Cars Wrocław (za trzydrzwiowego opla corsę), Car Center (za pięciodrzwiowego opla corsę) i Toyotę Bielany (za toyotę yaris). Swoje usługi, czyli dostawę osiemnastu aut przeznaczonych do przeprowadzania egzaminów na kategorię B, wyceńczyły na niewiele ponad 1,1 mln zł.

Na razie do egzaminowania we wrocławskim WORD-zie wykorzystywane są toyoty yaris.

red



Roczne koszty utrzymania infrastruktury WORD-u w Sieradzu wyniosły w 2017 r. niewiele ponad 1,5 mln zł. Na koniec ubiegłego roku w ośrodku egzaminacyjnym pracowały 43 osoby, w tym 20 egzaminatorów

Przychody i wydatki, czyli jak radzą sobie WORD-y

W 2017 roku przychody 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego z tytułu przeprowadzania egzaminów wyniosły prawie 268 mln zł. Jednak WORD-y mają także wydatki. Muszą przecież zapłacić pracownikom, ponoszą koszty związane z utrzymaniem infrastruktury i wspierają działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W tym roku wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego obchodzą XX-lecie. Powstały dzięki nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym z 1997 roku. Faktycznie zaczęły funkcjonować rok później. Najpierw były podporządkowane wojewodom, teraz – marszałkom województw.

Jubileusz może jednak nie upłynąć WORD-om w miłej atmosferze. Już niebawem bowiem ogłoszone mogą zostać duże zmiany w sposobie funkcjonowania tych jednostek. Wiadomo, że w Ministerstwie Infrastruktury myśli się o tym bardzo poważnie.

Co miałyby się zmienić? Pewnym tropem jest projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, który udało nam się opublikować w zeszłym roku. Był on efektem pracy ministerialnych urzędników, przedstawicieli OSK oraz egzaminatorów. Z dyrektorami

PRZYCHODY WORD-ÓW WYNIKAJĄCE Z PROWADZONYCH DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZYCH W 2017 R.

1.	Olsztyn	2 436 405
2.	Gdańsk	1 834 051
3.	Katowice	832 772
4.	Koszalin	713 386
5.	Łomża	376 693
...		
45.	Łódź	12 987
46.	Krosno	11 540
47.	Wałbrzych	0
48.	Konin	0
49.	Leszno	0

WORD-ów w ogóle się nie konsultowano. To też daje do myślenia...

■ Jubileusz w przededniu zmian?

Z dokumentu wynika, że część swoich kompetencji straciłyby urzędy marszałkowskie. Projekt przewiduje bowiem powołanie przy wojewodach biur do spraw szkolenia i egzaminowania, które wykonywałyby zadania związane z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Dodatkowo biura BSE miałyby wskazywać ośrodki uprawnione do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego.

To nie wszystko. W ustawie o kierujących pojazdami miałyby się znaleźć zapis mówiący o tym, że egzamin byłby przeprowadzany za „opłatą

ROCZNE KOSZTY UTRZYMANIA PRZEZ WORD-Y INFRASTRUKTURY W 2017 R.

1.	Katowice	7 374 742
2.	Gdańsk	5 825 717
3.	Warszawa	5 220 640
4.	Kraków	4 328 024
5.	Toruń	3 053 931
...		
45.	Białystok	1 004 845
46.	Biała Podlaska	967 705
47.	Płock	941 149
48.	Chełm	726 139
49.	Przemysł	576 237

stanowiącą dochód budżetu państwa”. A jak jest teraz? Pieniądze trafiają do WORD-ów podległych marszałkowi. Zgodnie z projektem ośrodki miałyby otrzymywać tylko wynagrodzenie za udostępnienie kandydatom na kierowców potrzebnej infrastruktury, czyli sali egzaminacyjnej i placu manewrowego.

Co to wszystko oznacza? Jeśli ustawa w takim kształcie wejdzie w życie, zmieni się naprawdę wiele. Bo biura przy wojewodzie zatrudniałyby egzaminatorów i wysłały ich do WORD-ów na egzaminy. W konsekwencji wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego pełniłyby funkcję infrastruktury obsługiwanej przez pracowników. Faktyczną kontrolę nad egzaminowaniem przejąłby rząd centralny, straciłyby ją samorządy.

PRZYCHODY WORD-ÓW Z EGZAMINÓW PRZEPROWADZONYCH W 2017 R.

1.	Katowice	20 526 756	26.	Piotrków Trybunalski	4 645 310
2.	Warszawa	13 073 688	27.	Koszalin	4 632 478
3.	Kraków	12 014 423	28.	Kalisz	4 617 222
4.	Gdańsk	11 453 570	29.	Siedlce	4 424 635
5.	Poznań	9 528 335	30.	Konin	4 271 703
6.	Toruń	7 739 598	31.	Krosno	4 082 549
7.	Kielce	7 152 985	32.	Tarnów	4 058 466
8.	Nowy Sącz	6 874 690	33.	Jelenia Góra	3 869 728
9.	Bydgoszcz	6 797 875	34.	Leszno	3 828 189
10.	Opole	6 708 390	35.	Wałbrzych	3 771 360
11.	Rzeszów	6 546 325	36.	Płock	3 630 852
12.	Szczecin	6 514 258	37.	Białystok	3 482 600
13.	Lublin	6 213 495	38.	Skierniewice	3 347 020
14.	Radom	6 080 745	39.	Słupsk	3 294 150
15.	Wrocław	5 980 450	40.	Elbląg	3 236 705
16.	Łódź	5 800 545	41.	Legnica	3 167 292
17.	Piła	5 771 157	42.	Ciechanów	3 152 666
18.	Sieradz	5 162 630	43.	Ostrołęka	2 914 185
19.	Łomża	5 082 725	44.	Zamość	2 883 992
20.	Zielona Góra	4 942 725	45.	Biała Podlaska	2 808 250
21.	Tarnobrzeg	4 912 215	46.	Suwałki	2 683 705
22.	Częstochowa	4 787 250	47.	Włocławek	2 589 839
23.	Bielsko-Biała	4 781 988	48.	Chełm	2 221 710
24.	Olsztyn	4 745 071	49.	Przemysł	2 186 904
25.	Gorzów Wielkopolski	4 722 670			



W 2017 r. przychód WORD-u w Suwałkach z tytułu przeprowadzonych egzaminów wyniósł prawie 2,7 mln zł. Do tego trzeba doliczyć ponad 127 tys. zł. Był to przychód związany z wynajmem pomieszczeń, udostępnianiem placu manewrowego i powierzchni reklamowej



W częstochowskim WORD-zie zatrudniano w 2017 r. 51 pracowników. W ubiegłym roku przychód z przeprowadzonych tam egzaminów wyniósł prawie 4,8 mln zł

■ Szczegółowe pytania

Do projektu, który udało nam się upublicznić, nikt się oficjalnie nie przyznał. Ale dowodem na to, że jakieś zmiany w systemie egzaminowania rzeczywiście się szykują, jest pismo wysłane przez resort infrastruktury w połowie lutego. Jego adresatami są marszałkowie szesnastu województw. Ministerstwo poprosiło o przesłanie szczegółowych danych, wymienionych aż w siedemnastu punktach. Resort interesowała m.in. liczba zatrudnionych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego egzaminatorów i pozostałych pracowników.

To nie wszystko. Ministerstwo pytało także o roczne koszty utrzymania infrastruktury WORD-ów, roczne koszty pracownicze zatrudnionych egzaminatorów i pozostałych osób zatrudnionych w ośrodkach. Resortowych urzędników ciekawią też pensje egzaminatorów. W piśmie pada pytanie o ich średnie wynagrodzenie w 2016 i 2017 roku oraz wysokość dodatków służbowych (funkcyjnych) w skali roku.

Ministerstwo chciałoby również wiedzieć, jakie są przychody WORD-ów, zarówno z przeprowadzonych egzaminów, jak i wynikające z prowadzonych działalności gospodarczych oraz szkoleń. Urzędy marszałkowskie są także proszone o podanie procentowego udziału pracy egzaminatora w koszcie egzaminu na prawo jazdy, kosztów odbycia obowiązkowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla zatrudnionych egzaminatorów. Ostatnie dwa pytania też dotyczą finansów. Otóż marszałkowie mają podać kwoty, jakie oddają do ich budżetu poszczególne WORD-y oraz

LICZBA PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH W WORD-ACH (STAN NA KONIEC 2017 R.)			
Lp.	WORD	wszyscy pracownicy	egzaminatorzy
1.	Katowice	209	91
2.	Kraków	112	61
3.	Gdańsk	109	44
4.	Warszawa	102	54
5.	Nowy Sącz	77	40
...			
45.	Przemysł	28	10
46.	Ostrołęka	27	11
47.	Legnica	25	12
48.	Wałbrzych	24	14
49.	Chełm	21	9

ile przeznaczają na działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Po co ministerstwu byłyby potrzebne takie dane, gdyby nie rozważano zmian w egzaminowaniu kandydatów na kierowców? Odpowiedź jest stosunkowo prosta – po nic!

■ Mały problem ze zbieraniem informacji

Ponieważ chyba jeszcze nikt przez dwadzieścia lat funkcjonowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego nie pokusił się o zebranie i zaprezentowanie tak wielu danych na temat finansów tych jednostek, postanowiliśmy

zrobić to my! W tym celu zgłosiliśmy się do Ministerstwa Infrastruktury (jako nadawcy pisma) i szesnastu urzędów marszałkowskich (odbiorcy listu) z prośbą o udostępnienie nam tych ciekawych informacji. Dzięki temu jesteśmy w posiadaniu szczegółowych danych wszystkich 49 WORD-ów. Wszystkich interesujących nas danych nie otrzymaliśmy tylko od wydziału komunikacji i transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Chodzi m.in. o informacje na temat średniego wynagrodzenia zatrudnionych egzaminatorów czy procentowego udziału pracy egzaminatora w koszcie egzaminu na prawo jazdy. „Niektóre dane statystyczne (...) zostały utajnione ze względu na ochronę danych” – napisał Mariusz Pawelec, zastępca dyrektora wydziału komunikacji i transportu.

■ Katowice z najwyższym przychodem z egzaminów

Jednak te dane, które zebraliśmy, przedstawiają się nadzwyczaj ciekawie. Na pewno nie może jednak dziwić przygotowane przez nas zestawienie przychodów osiągniętych przez WORD-y z egzaminów w 2017 roku. Warto wspomnieć, że przychód jest to łączna wartość sprzedaży dóbr, towarów i usług netto (czyli bez VAT) w danym okresie rozliczeniowym. Dopiero po odjęciu od przychodu kosztów jego uzyskania otrzymujemy dochód.

Najwięcej pieniędzy zainkasował ośrodek egzaminacyjny w Katowicach (ponad 20,5 mln zł). Ale to właśnie tam odbywa się najwięcej egzaminów w całej Polsce (w 2017 roku tylko na kategorię B przeprowadzono ponad 100 tys. eg-

zaminów praktycznych). Tuż za Katowicami uplasowały się Warszawa (nieco ponad 13 mln zł), Kraków (ponad 12 mln) i Gdańsk (prawie 11,5 mln zł).

Najmniejszy przychód z egzaminów w 2017 roku zanotowały z kolei WORD-y w Przemysłu (niecałe 2,2 ml zł), Chełmie (nieco ponad 2,2 mln zł), Włocławku (niecałe 2,6 mln zł), Suwałkach (niecałe 2,7 mln zł) i Białej Podlaskiej (nieco ponad 2,8 mln zł). Średnio WORD w Polsce uzyskał w 2017 roku przychód na poziomie ponad 5,4 mln zł.

■ Myjnia, stacje kontroli pojazdów i punkt ksero. Na tym też zarabiają WORD-y

Większość WORD-ów prowadzi też inną działalność gospodarczą, niemającą nic wspólnego z egzaminowaniem kandydatów na kierowców czy organizowaniem kursów reedukacyjnych. Na przykład Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku w 2017 roku osiągnął przychód wynoszący ponad 1,8 mln zł z wynajmu powierzchni, prowadzenia pracowni psychologicznej i lekarskiej oraz ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Przychód powyżej 500 tys. zł odnotowały także WORD-y w Katowicach (najem), Koszalinie (stacja kontroli pojazdów, okręgowa stacja kontroli pojazdów, wynajem placu manewrowego, powierzchni pod automat, myjnia samochodowa). Ale to nic w porównaniu z Olsztynem. Osiągnął on przychód w wysokości ok. 2,4 mln zł (okręgowa stacja kontroli pojazdów, wynajem).

Z jakich jeszcze działalności WORD-y czerpią profity? Między innymi z wynajmu pomieszczenia na bar (Krosno), dla banku (Chełm), sprzedaży artykułów z automatów, wynajmu symulatora dachowania (Legnica), usług związanych z kserowaniem, sprzedaży wydawnictw i pomocy dydaktycznych (Włocławek). Tylko trzy WORD-y nie prowadzą tego typu działalności gospodarczej. To ośrodki w Lesznie, Koninie oraz Wałbrzychu.

■ Radom sporo wydaje na... BRD

Co prawda WORD w Katowicach osiąga największe przychody z tytułu egzaminów na prawo jazdy, ale w 2016 i 2017 roku jego wydatki na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego nie były najwyższe. Znacznie więcej pieniędzy przeznaczył na ten cel np. ośrodek egzaminacyjny w Radomiu. W ciągu dwóch lat wydano tam ponad 2,8 mln zł! Na co? Na przykład tylko od października do połowy grudnia 2017 roku pracownicy WORD-u w Radomiu odwiedzili 76 szkół i przekazali uczniom szkół podstawowych ponad 4 tys. sztuk specjalnych zestawów, w skład których wchodzi elementy odbłaskowe w formie zawieszek. Była to kolejna edycja kampanii „Wyprawka dla pierwszoklasistów”. Takich

ŚRODKI PRZEKAZANE PRZEZ WORD-Y W 2016 I 2017 R. NA DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z BRD

1.	Radom	2 825 962	26.	Płock	380 319
2.	Poznań	2 047 797	27.	Słupsk	344 377
3.	Warszawa	1 950 963	28.	Zielona Góra	316 970
4.	Konin	1 585 289	29.	Sieradz	290 910
5.	Bydgoszcz	1 555 409	30.	Skiermiewice	259 592
6.	Piła	1 486 398	31.	Rzeszów	258 977
7.	Toruń	1 331 324	32.	Gorzów Wielkopolski	255 951
8.	Katowice	1 100 392	33.	Łomża	248 662
9.	Gdańsk	1 051 739	34.	Wrocław	234 778
10.	Kalisz	1 038 664	35.	Lublin	231 655
11.	Leszno	742 420	36.	Tarnów	204 738
12.	Siedlce	714 606	37.	Częstochowa	175 346
13.	Nowy Sącz	637 092	38.	Bielsko-Biała	164 055
14.	Olsztyn	612 605	39.	Włocławek	138 759
15.	Kraków	599 768	40.	Zamość	114 398
16.	Kielce	526 969	41.	Suwałki	107 733
17.	Ostrołęka	488 852	42.	Chełm	72 187
18.	Krosno	485 320	43.	Białystok	72 073
19.	Tarnobrzeg	479 516	44.	Jelenia Góra	69 096
20.	Koszalin	475 568	45.	Wałbrzych	61 471
21.	Łódź	456 651	46.	Elbląg	55 569
22.	Szczecin	443 693	47.	Legnica	46 724
23.	Piotrków Trybunalski	433 580	48.	Przemysł	43 203
24.	Ciechanów	422 557	49.	Biała Podlaska	18 346
25.	Opole	392 723			

akcji – skierowanych do dzieci, młodzieży, osób niepełnosprawnych – było jednak znacznie więcej.

Dużo pieniędzy na cele związane z BRD przekazały w latach 2016 i 2017 także WORD-y z Poznania (ponad 2 mln), Warszawy (1,95 mln zł), Konina (prawie 1,6 mln zł), Bydgoszczy (ponad 1,5 mln zł), Piły (niecałe 1,5 mln zł) i Torunia (ponad 1,3 mln zł). Warto zwrócić uwagę, że wszystkie te ośrodki działają na terenie trzech województw – mazowieckiego, kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego.

Z kolei najskromniejsze kwoty na BRD przekazały wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Białej Podlaskiej (ponad 18 tys. zł), Przemysła (ponad 43 tys. zł) i Legnicy (ponad 46 tys. zł). Uśredniając, każdy WORD w ciągu dwóch lat na cele związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego przekazał prawie 600 tys. zł.

■ Budynek i place kosztują

Pieniądze wydawane na różnego rodzaju akcje propagujące bezpieczne zachowania użytkowników polskich dróg to jednak nic w porównaniu

PROCENTOWY UDZIAŁ PRACY EGZAMINATORA W KOSZCIE EGZAMINU W WORD-ZIE

1.	Wałbrzych	49
2.	Poznań	47,18
3.	Łomża	45,41
4.	Warszawa	44,85
5.	Lublin	44,04
...		
42.	Zamość	32
43.	Toruń	31,54
44.	Koszalin	30,93
45.	Słupsk	26,92
46.	Elbląg	25,01

z tym, co WORD-y muszą wysupłać, żeby utrzymać infrastrukturę (np. budynki, place manewrowe). Wśród 12 wojewódzkich ośrodków ruchu



W 2016 i 2017 r. WORD w Poznaniu przekazał na działania związane z BRD ponad 2 mln zł. Średnie wynagrodzenie egzaminatora wynosiło w zeszłym roku 8.373 zł brutto

drogowego, które wydały na ten cel najwięcej, jest aż 11 mieszczących się w dużych miastach wojewódzkich (bo województwo kujawsko-pomorskie ma dwie „stolice”) i... Łomży. Roczne koszty utrzymania infrastruktury tego ostatniego WORD-u wyniosły trochę ponad 2,2 mln zł, podobnie jak w przypadku Wrocławia. Trochę więcej wydały ośrodki w Bydgoszczy (prawie 2,4 mln zł) Poznaniu, Opolu (ponad 2,5 mln zł), Olsztynie (ponad 2,7 mln zł), Toruniu (ponad 3 mln zł), Krakowie (ponad 4,3 mln zł), Warszawie (ponad 5,2 mln zł), Gdańsku (ponad 5,8 mln zł) oraz Katowicach (ponad 7,3 mln zł).

Z kolei niecały milion na ten cel wydały cztery WORD-y. To ośrodki w Przemyślu (ok. 576 tys. zł), Chełmie (trochę ponad 726 tys. zł), Płocku (ok. 941 tys. zł) i Białej Podlaskiej (niecałe 968 tys. zł). Średnio na roczne utrzymanie infrastruktury jeden WORD wydaje prawie 1,9 mln zł.

■ Ile osób zatrudnia średnio WORD?

Uśredniając, w jednym polskim WORD-zie pracowało na koniec 2017 roku 51 osób, z czego 22 to egzaminatorzy. Nie znaczy to jednak, że liczba pracowników równa się liczbie etatów, bo ich jest akurat trochę mniej.

Nie odkryjemy żadnej tajemnicy, informując, że w dużych ośrodkach, posiadających dodatkowo kilka filii, poziom zatrudnienia jest najwyższy. W WORD-zie Katowice pracowało 209 osób (91 egzaminatorów), w Krakowie – 112 (61), w Gdańsku – 109 (44), Warszawie – 102 (54), Nowym Sączu – 77 (40) i Olsztynie – 75 (18).

A które ośrodki nie zatrudniały na koniec 2017 roku więcej niż 30 osób? To WORD-y w Chełmie (21), Wałbrzychu (24), Legnicy (25), Ostrołęce

(27), Przemyślu (28), Słupsku, Ciechanowie, Białej Podlaskiej i Lesznie (29).

Patrząc na zatrudnionych w WORD-ach, można zauważyć ciekawą rzecz. Otóż niektóre ośrodki (jest ich mniej) zatrudniają większą liczbę egzaminatorów niż pracowników wykonujących inne obowiązki. Przykładem są Siedlce, Bielsko-Biała, Kraków, Warszawa i Nowy Sącz.

Na przeciwnym biegunie jest choćby Olsztyn. W WORD-zie pracuje 75 osób, z czego tylko 18 z nich to egzaminatorzy. Ale, co warto podkreślić, aż 18 kolejnych pracowników zajmuje się obsługą okręgowej stacji kontroli pojazdów.

■ Piła docenia egzaminatorów

Patrząc na średnie zarobki egzaminatorów w WORD-ach, można stwierdzić, że nie mają oni na co narzekać. W 2017 roku najlepiej zarabiali pilanie. Średnie wynagrodzenie egzaminatorów w WORD-zie w Pile wyniosło 9.752 zł brutto. Niewiele gorzej mieli pracujący dla ośrodka w Łomży. Średnio zarabiali tylko o 23 zł mniej od egzaminatorów z Piły.

Nieźle wyglądają też średnie zarobki egzaminatorów z WORD-ów w Ostrołęce (8.974 zł), Poznaniu (8.373 zł), Wrocławiu (8.156 zł), Jeleniej Górze (8.143 zł) i Gorzowie Wielkopolskim (8.110 zł). A gdzie w 2017 roku egzaminatorzy zarabiali najgorzej? W Łodzi (średnie wynagrodzenie to 5.565 zł), Elblągu (5.712 zł), Krośnie (5.802) i Tarnobrzegu (6.262).

Z zebranych przez nas danych wynika, że średnie wynagrodzenie egzaminatora w WORD-zie to prawie 7,4 tys. zł.

W liście skierowanym do urzędów marszałkowskich w Polsce resort infrastruktury prosi o dość nietypowe dane, którym jednak warto

ŚREDNIE WYNAGRODZENIE EGZAMINATORÓW ZATRUDNIONYCH W WORD-ACH

1.	Piła	9 752
2.	Łomża	9 729
3.	Ostrołęka	8 974
4.	Poznań	8 373
5.	Wrocław	8 156
...		
42.	Szczecin	6 339
43.	Tarnobrzeg	6 262
44.	Krosno	5 802
45.	Elbląg	5 712
46.	Łódź	5 565

się przyjrzeć. Chodzi o procentowy udział pracy egzaminatora w koszcie egzaminu. Gdzie jest zatem najwyższy? W Wałbrzychu (49 proc.), Poznaniu (47,18 proc.), Łomży (45,41 proc.), Warszawie (44,85 proc.) i Lublinie (44,04 proc.). Najniższe wskaźniki zanotowano za to na północy Polski – w Elblągu (25,01 proc.), Słupsku (26,92 proc.), Koszalinie (30,93 proc.) i Toruniu (31,54 proc.).

Średni procentowy udział pracy egzaminatora w koszcie egzaminu wynosi na terenie całej Polski ok. 38 proc.

Jakub Ziębka

Ze względu na ograniczoną ilość miejsca w kwietniowym numerze „Szkoły Jazdy” nie zmieściły się wszystkie pełne tabele, zawierające opisywane przez nas dane. Zostaną one umieszczone na naszej stronie internetowej – www.szkoła-jazdy.pl. Warto nas czytać także w Internecie!

Egzaminacyjne kino drogi

Nie zdałeś? Weź nagranie jazdy egzaminacyjnej, obejrzyj z instruktorem, będzie wam łatwiej wyeliminować błędy. Szybkiego dostępu do materiałów wideo z samochodów WORD-u chce poseł Kukiz'15 Andrzej Kobylarz. Co o tym sądzą branżowcy?



Już tytuł interpelacji – „W sprawie nieograniczonego dostępu osób zdających na prawo jazdy do nagrań z praktycznej części egzaminu” – brzmi intrygująco. Uzasadnienie jest jeszcze ciekawsze. Parlamentarzysta Andrzej Kobylarz (Kukiz'15) proponuje, żeby kandydaci na kierowców mieli dostęp do materiałów wideo bez konieczności odwoływania się od wyniku egzaminu, składania formalnej skargi.

„Wielokrotnie kandydaci na kierowców zdają sobie sprawę z popełnionego błędu i nie ma potrzeby odwoływać się, ale nagranie z egzaminu mogłoby stanowić dla osoby szkolonej materiał dydaktyczny. Zdający miałby możliwość przeanalizowania swoich błędów i omówienia ich z instruktorem” – tłumaczy Andrzej Kobylarz w piśmie skierowanym do ministra infrastruktury. „Dostęp do nagrań mógłby również poprawić wizerunek WORD-u i pokazać, jak naprawdę wygląda praca egzaminatora. Transparentność zawsze prowadzi do budowania zaufania i tak byłoby w tym przypadku”.

Transparentność to hasło, pod którym każdy by się podpisał. Pytanie, czy liberalizacja przepisów w zakresie udostępniania egzaminacyjnych filmów jest rzeczywiście potrzebna? Jakie przyniosłaby konsekwencje?

Ile by kosztowało i skąd na to wziąć? – dodają z naciskiem szefowie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

■ Zniechęcająca procedura albo zwiększenie opłat

– Tego typu zmiany wygenerowałyby ogromne koszty osobowe i rzeczowe, związane z wydatkami na obsługę i zabezpieczeniem logistycznym – prognozuje Krzysztof Żółtek, egzaminator nad-

zorujący w toruńskim WORD-zie. – Każde nagranie należy poddać odpowiedniej obróbce i weryfikacji. Informatyk zajmujący się tymi czynnościami jest zmuszony do obejrzenia całego nagrania, czy z punktu widzenia technicznego jest ono poprawnie skopiowane z rejestratora pojazdu. Takie zmiany, nieuchronnie, musiałyby zatem wpłynąć na zwiększenie opłat za egzamin.

Zastępca dyrektora WORD-u w Kielcach też martwi się o budżet.

– Jeśli zainteresowanie taką usługą byłoby powszechne – podkreśla Karol Wilczyński.

A zainteresowanie byłoby zapewne bardziej powszechne niż w obecnym stanie prawnym. Kandydat na kierowcę, który chce obejrzeć „kino drogi” z sobą w roli głównej, musi złożyć oficjalną skargę. Z uzasadnieniem. W terminie czternastu dni od egzaminu. Później dyrektor WORD-u przekazuje pismo organowi nadzoru, czyli marszałkowi województwa. On również ma na to dwa tygodnie. Postępowanie administracyjne może trwać miesiącami, jeśli np. potrzebne są opinie biegłych.

– Procedura jest skomplikowana, zniechęcająca – komentuje poseł.

A jak zaproponowane przez niego uproszczenie miałyby wyglądać w praktyce?

– Ktoś, kto nie zgadza się z wynikiem egzaminu, od razu informuje o tym egzaminatora – wyjaśnia Andrzej Kobylarz. – W egzaminacyjnym formularzu powinna być rubryka, w której wpisuje się „sprzeciw” egzaminowanego i prośbę o udostępnienie nagrania.

W korespondencji z resortem infrastruktury poseł Kukiz'15 wyjaśnia, że „zgłosiła się do niego grupa instruktorów, zwracając uwagę na problem braku dostępu do nagrań w celach szkoleniowych”. Mobilizuje ministra apelem o „polep-

szenie sytuacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami”.

Co na to adresat?

– Interpelacja wpłynęła 27 lutego 2018 roku – informuje Szymon Huptyś, rzecznik prasowy ministerstwa.

Wyjaśnia, że gdy zostanie przygotowana odpowiedź na interpelację, otrzymają ją również media.

■ Wszystko się nagrywa. Przypadkowe osoby też

Realizacja pomysłu posła Kobylarza wymagałaby zmiany rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. Ale prosta korekta przepisów – „rozszerzenie” jednego paragrafu, dopisanie podpunktów – nie wchodzi w grę. Dlaczego? Bo łatwiejszy dostęp do nagrań z egzaminów trudno pogodzić z coraz ściślejszą ochroną danych osobowych.

– Żyjemy w czasach, kiedy wszystko się nagrywa i wszystko się wrzuca do sieci. Facebook wie o nas więcej niż my sami – komentuje Zbigniew Chrzan, właściciel OSK w Krakowie. – Filmik z kamery samochodowej wydaje się standardem, a nie problemem. Pytanie, jak zabezpieczyć się przed niekontrolowanymi wyciekami materiałów udostępnianych przez WORD-y? Z jednej strony – zwiększamy ochronę danych osobowych, wchodzi w życie unijne rozporządzenie RODO. Z drugiej – domagamy się pełnej jawności, łatwego dostępu do dokumentów, zdjęć, nagrań.

O tym, jak oczekiwania egzaminowanych zderzają się z prawem (nie tylko drogowym), mówi też Janusz Stachowicz, dyrektor WORD Rzeszów.

– Usytuowanie kamer w pojeździe egzaminacyjnym powoduje, że zapisem oprócz osoby egzaminowanej i egzaminatora objęte mogą być również przypadkowe osoby – piesi, uczestnicy kolizji drogowych, a także numery rejestracyjne innych pojazdów. W tej sytuacji dochodzi do przetwarzania danych osobowych przypadkowych osób i następuje ingerencja w prywatność tych osób, która chroniona jest mocą przepisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej

oraz w prawie międzynarodowym i UE – przypomina Stachowicz. – W artykule 233 ust. 1 Konstytucji RP podkreśla się, że prawo to nie może podlegać ograniczeniom także w stanach nadzwyczajnych. Skoro zatem przepisy Konstytucji RP chronią to prawo w sytuacji zagrożenia, to tym bardziej nie mogą wprowadzać w tym zakresie ograniczeń wówczas, kiedy płynące z powyższego korzyści nie są wystarczające dla uznania zasadności ingerencji o takim charakterze.

Stachowicz przywołuje unijne przepisy i konieczność respektowania zasady proporcjonalności przy posługiwaniu się monitoringiem. W skrócie chodzi o to, że kamery i nagrania powinny być wykorzystywane tylko jako środki pomocnicze, jeśli istnieje cel rzeczywiście uzasadniający ich użycie.

■ Czy potrącenie pacholka to na pewno koniec?

Przenosząc prawnicze sformułowania na plac manewrowy lub zatłoczone skrzyżowanie: jeśli kierowca wjedzie w słup lub wymusi pierwszeństwo – nie trzeba mu wyjaśniać, uzasadniać negatywnego wyniku egzaminu za pomocą materiałów wideo.

– Ostatni wniosek o udostępnienie nagrań, z przełomu stycznia i lutego, dotyczył właśnie potrącenia pacholka. Kierowca domagał się wyjaśnienia, czy to kończy egzamin – wspomina wicedyrektor WORD-u w Kielcach.

Uproszczone procedury dotyczące pozyskiwania nagrań egzaminacyjnych mogłyby skutkować wysypem podobnych wniosków. Obowiązujące teraz rozporządzenie ogranicza prawo wglądu w zapis wideo do uzasadnionych przypadków.

– Aby prawo to nie było nadużywane – stwierdza Stachowicz. – Proponowana zmiana przepisów w zakresie nieograniczonego dostępu do zapisu wiązałaby się z ponoszeniem przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nadmiernie wysokich kosztów oraz nakładów pracy ze strony administratora systemu, związanych z przetwarzaniem danych w tym celu. Związane byłoby to z koniecznością zatrudnienia dodatkowych osób oraz zakupu sprzętu, umożliwiającego „zakrywanie” osób, będących przypadkowymi uczestnikami zdarzenia. W przeciwnym wypadku administrator danych mógłby narazić się na odpowiedzialność cywilną.

Na inną przykrą konsekwencję kopiowania nagrań z wyczynami kandydatów na kierowców zwraca uwagę Krzysztof Żółtek.

– W dobie portali społecznościowych ich aktywni użytkownicy chwalą się wszelakimi momentami życia, a szczególnie najbardziej istotnymi. Egzamin na prawo jazdy zawsze wywoływał – nie tylko w mediach – sporo emocji. Dlatego należy zachować daleko idącą ostrożność w procesie tworzenia przepisów, dających możliwość przekazywania nagrań z egzaminów

osobom zdającym. Filmy takie mogą być dalej wykorzystywane do innych celów, co w konsekwencji mogłoby prowadzić do ośmieszania zachowań uczestników egzaminu, nie wspominając o upublicznieniu ich wizerunku – ostrzega szef egzaminatorów z Torunia.

Autor interpelacji uwzględnił to zagrożenie: egzaminowany podpisywałby klauzulę, że może wykorzystywać nagranie wyłącznie do własnych celów lub celów szkoleniowych. Ma też pomysł, jak ograniczyć koszty udostępniania WORD-owskich filmów. Mogłyby one być nie tylko kopiowane na nośniki pendrive lub płyty CD, ale też wysyłane lub instalowane na portalu, z którego korzystają kursanci (PKK) i ośrodki szkolenia.

– WORD jest instytucją samofinansującą się. Dodatkowe zadania to koszty, więc może należy wprowadzić opłaty za nagrania – zastanawia się Zbigniew Chrzan.

Oprócz problemów prawnych i finansowych są jednak także inne ograniczenia: techniczne i kadrowe.

– Udostępnienie zapisu z egzaminu wymaga skopiowania nagranego materiału z nośnika rejestratora w pojeździe (karta SD) do repozytorium nagrań. Utworzenie kopii nagrania jednego egzaminu zajmuje szacunkowo tyle czasu, ile trwa sam egzamin. Przy około 150 egzaminach przeprowadzonych dziennie staje się to praktycznie niemożliwe do wykonania przy obecnej infrastrukturze technicznej – podsumowuje Stachowicz.

■ Mało skarg, mało kopiowania

Liczba 150 przemnożona przez prawie 250 dni roboczych działa na wyobraźnię. A liczba rozpatrywanych w ostatnich latach skarg i wniosków o udostępnienie nagrań uświadamia, dlaczego WORD-y obawiają się liberalizacji przepisów. W 2017 roku w Rzeszowie przyjęto odwołania od siedmiu egzaminów na prawo jazdy kategorii B (z ogólnej liczby 39.969 egzaminów!). W jednym przypadku marszałek województwa podkarpackiego uznał skargę za zasadną. Od roku 2015 unieważnione zostały tylko dwa egzaminy praktyczne.

W Kielcach i Ostrowcu Świętokrzyskim w ubiegłym roku też było tylko kilka formalnych odwołań. Na 35.616 egzaminów.

– W 2017 roku marszałek województwa świętokrzyskiego nie unieważnił żadnego egzaminu, na którego przebieg wniesiono skargę – podkreśla Wilczyński. – Ale w tym roku jedna skarga została uznana.

Wicedyrektor nie chce mówić o szczegółach. – My nie jesteśmy stroną. Tylko udostępniamy materiał.

Chętniej mówi o tym, że kielecki WORD życzliwie traktuje egzaminowanych, udzielając wszelkich wyjaśnień po egzaminie. Także prezentując nagrania bez konieczności składania skargi na piśmie.

– Zawsze frontem do klienta – mówi Wilczyński. – Udostępniliśmy, do przejrzania, na wniosek osoby egzaminowanej lub jej pełnomocnika 47 materiałów filmowych – informuje.

Toruński WORD każdego miesiąca kopiuje statystycznie nagrania pięciu egzaminów.

– W związku z wyjaśnieniem egzaminu lub ze skargą na egzamin – tłumaczy Krzysztof Żółtek. – Skargi to niezwykle rzadkie przypadki. W skali roku 0,1 proc. egzaminów praktycznych.

Rzadkie przypadki, informatyk nie ma dużo pracy, więc – jak informuje wicedyrektor ośrodka – przygotowanie nagrania do udostępnienia zwykle nie zajmuje więcej niż tydzień.

Przedstawiciele WORD-ów zgodnie przekonują, że samochodowe wideo to tylko jeden z instrumentów kontroli nad przebiegiem egzaminu. Niedoskonały.

– Kamera nie wszystko nagra. Nie każdy element oceny udaje się utrwalic – stwierdza wiceszef kieleckiego ośrodka.

Przypomina, że od 2011 roku w jeździe egzaminacyjnej może uczestniczyć instruktor.

– Jest również obecny podczas szczegółowego omawiania wyniku – przypomina Stachowicz.

Poseł Andrzej Kobylarz ocenia, że w kwestii „szczegółowego omawiania wyniku” niektórym egzaminatorom brakuje kompetencji komunikacyjnych, empatii.

– Powinni mieć jak najlepsze przygotowanie psychologiczne, pedagogiczne. Żeby nie potęgować stresu u kierowcy – mówi parlamentarzysta. – Jeśli jest nieprzyjemna atmosfera, trudno pomyślnie zaliczyć jazdę. Każdego kierowcę można oblać! Bo przed znakiem zatrzymał się 10 centymetrów za daleko albo dotknął linii. Dlaczego kursanci przenoszą się z Trójmiasta do Elbląga i tam zdają za pierwszym podejściem? A wcześniej kilka razy kończyli wynikiem negatywnym? Jak nie wiadomo, o co chodzi, to chodzi o pieniądze. Każda powtórka egzaminu to 150 zł.

Analiza ogólnopolskich statystyk zdawalności daje do myślenia. W niektórych WORD-ach jest ona na poziomie prawie 50 proc., w innych nie zbliża się do 30.

– Warunki drogowe są zróżnicowane, dlatego zdawalność różna – komentuje Wilczyński. – Na naszym terenie w Ostrowcu jest o 10 proc. wyższa niż w Kielcach, które są dość dużym ośrodkiem miejskim. I są tu dość skomplikowane rozwiązania komunikacyjne. Oczywiście możemy dyskutować o wyrozumiałości egzaminatorów, lecz naczelną kwestią jest BRD i jak najlepsze przygotowanie kursanta. Czasami jeden czy dwa niezdane egzaminy bardzo dobrze wpływają na początkującego kierowcę. Mobilizują go. Uświadamiają, nad czym powinien pracować – ocenia zastępca dyrektora kieleckiego WORD-u.

– Analiza nagrania też temu służy – pointuje Kobylarz.

Tomasz Maciejewski



Wszystko, co chcielibyście wiedzieć o RODO

Firma e-kierowca, wydawca miesięcznika „Szkoła Jazdy”, rozpoczęła cykl szkoleń dla autoszkół, które nie chcą być zaskoczone wprowadzeniem nowych przepisów związanych z ochroną danych osobowych. Pierwsze spotkanie odbyło się 5 marca w Szczecinie.

W sali konferencyjnej Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie zgromadziło się kilkudziesięciu właścicieli i pracowników tamtejszych szkół jazdy. Zainteresowała ich tematyka szkolenia, bo zasady przetwarzania danych osobowych zmieniają się już w maju. Wejdzie wtedy w życie ogólne unijne rozporządzenie o ochronie danych osobowych (RODO) oraz wciąż jeszcze tworzona na jego podstawie nowa ustawa o ochronie danych osobowych.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom szkół jazdy firma e-kierowca postanowiła zorganizować cykl szkoleń, podczas których można dowiedzieć się, jak należy przygotować się na nadchodzące zmiany. Prowadzi je Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych e-kierowcy, stały felietonista miesięcznika „Szkoła Jazdy”. Wszyscy uczestnicy spotkań otrzymują certyfikaty potwierdzające ukończenie szkolenia.

Kolejne dwa szkolenia miały odbyć się już po zamknięciu tego numeru „Szkoły Jazdy”. Chodzi o spotkania zaplanowane w Gdańsku (26 marca) i Mikołajkach (27 marca). Natomiast w kwietniu szkolenia na temat RODO odbędą się w Warszawie (9), Poznaniu (10), Wrocławiu (16) i Krakowie (17). Szkolenia są bezpłatne, jednak żeby wziąć w nich udział, trzeba wysłać zgłoszenie. Można to zrobić za pośrednictwem strony internetowej: <http://www.e-kierowca.pl/rodo/>. Tam też znajdują się wszystkie szczegóły dotyczące szkoleń.

Miesięcznik „Szkoła Jazdy” objął cykl szkoleń na temat RODO patronatem medialnym. **red**



Więź czy tylko PR?

Szkoły nauki jazdy chętnie utrzymują kontakt ze swoimi byłymi klientami. Dla niektórych jest to czysto ludzki odruch, dla innych – działanie typowo biznesowe.



struktora, jednak to rzadkość. Najczęściej zadowolone osoby piszą pozytywną opinię w Internecie i polecają naszą szkołę znajomym.

■ „To tylko zdjęcia, to fikcja”

Jak zauważają niektórzy właściciele OSK, zdarza się, że szkoły wykorzystują tę nić porozumienia na linii kursant – szkoła jazdy, żeby promować swój ośrodek. Myślą tylko o PR-ze. Zdarza się, że doprowadza to do kuriozalnych sytuacji.

– Niektóre szkoły tworzą taki mit – zauważa Sebastian Wesołowski. – Jednak to nic innego jak tylko nowy trend w marketingu, polegający na wstawianiu na strony internetowe bądź portale społecznościowe zdjęć prezentów otrzymanych w podziękowaniu za naukę i zdany egzamin. Pojawiają się zdjęcia bombonierek, kwiatów czy alkoholi, które to kursanci rzekomo co drugi czy trzeci dzień przynoszą do biura. Moje doświadczenie oparte na statystyce mówi, że to zabieg marketingowy właścicieli szkół. I tutaj nasuwa się pytanie: kto naprawdę kupuje te wszystkie „prezenty”? Uważam za niestosowne wstawianie na portalach społecznościowych zdjęć alkoholi w podziękowaniu za naukę i zdanie egzaminu na prawo jazdy. Pamiętajmy, że np. prawo jazdy kat. A1 czy B1 robią osoby nieletnie, zaś alkohol powinien stanowić ostatnią rzecz kojarzącą się z prowadzeniem jakiegokolwiek pojazdu.

■ Protokół nie jest dowodem

Jakby tego było, mało zdarza się, że niektóre szkoły namawiają kursantów do wysyłania zdjęć po zdanym egzaminie na prawo jazdy.

– To oczywiste, że żaden kursant sam, bez namowy, nie wyśle zdjęcia protokołu po zdanym egzaminie – uważa Sebastian Wesołowski. – Z tego, co wiem, osoby pracujące w OSK wręcz natarczywie proszą kursantów o wysłanie takiego protokołu. Pamiętajmy jednak, że nie jest to żaden dowód na to, że dana szkoła jest dobra. Kursant mógł ten egzamin zdać np. za dziesiątym razem, a nikt nie może tego zweryfikować.

Jaka z tego konkluzja? Wybierając szkołę nauki jazdy, trzeba kierować się zdrowym rozsądkiem. Marketingowi nie można wierzyć w 100 procentach.

Małgorzata Tobiasz

W trakcie wielu godzin spędzonych w małej przestrzeni, jaką jest wnętrze samochodu, łatwo jest poznać swoje możliwości i ograniczenia, ale także... instruktora nauki jazdy. To on w dużej mierze jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo kandydata na kierowcę. Warto mu więc całkowicie zaufać. Co jednak dzieje się po zakończeniu kursu? Czy więź, jaka tworzy się pomiędzy kursantem a instruktorem, ma szansę przetrwać?

■ Herbatka w biurze

– Kursanci dość mocno się z nami zżywają i bardzo często odwiedzają nas już po swoich egzaminach – mówi Małgorzata Skumiał, właścicielka pszczyńskiej szkoły Pro-Kierowca. – Kontakt mamy bardzo fajny. Wpadają na herbatkę do biura, żeby pochwalić się, jakie autko kupili, opowiadają o swoich poczynaniach na drogach, a czasem nawet się zwierniają.

Bliższym relacjom sprzyja prowadzenie szkoły jazdy w małym mieście. Tutaj przypadkowe spotkanie może zaowocować wykupieniem kolejnego kursu.

– Mamy dobry i częsty kontakt z byłymi kursantami – chwali się Łukasz Pestka z chojnickiego Ośrodka Kształcenia Kursowego Kinga Pe-

plińska. – Bardzo często wracają do nas, żeby zrobić kurs na inne kategorie. Działamy w małym mieście, co oznacza, że z niektórymi ludźmi widzimy się także poza pracą.

■ W większych miastach kontaktu raczej nie ma

Takie sytuacje raczej nie zdarzają się w większych miastach. Spotkanie byłego kursanta z instruktorem to rzadkość, raczej kwestia przypadku.

– Jakies 20–30 proc. naszych byłych kursantów przychodzi do nas i chwali się, że zdało egzamin – mówi Jacek Maniecki z warszawskiej Nauki Jazdy „Goćław”. – Reszta zaś w ogóle nie daje znaku życia. Sporadycznie się zdarza, że po kursie przypadkiem gdzieś się spotykamy i rozmawiamy o tym, jak było na egzaminie, czy jak im się jeździ autem. Ale są to najczęściej osoby mieszkające w pobliżu ośrodka.

– Kandydaci na kierowców są zadowoleni z kursów i chętnie nas polecają znajomym – mówi Sebastian Wesołowski z toruńskiej szkoły jazdy „Rajder”. – Po zdanym egzaminie może jakieś 20 proc. osób kontaktuje się ze szkołą, aby się pochwalić, jednak najczęściej jest to kontakt z instruktorem. Zdarza się, że kursant w podziękowaniu przyniesie do biura czekoladki dla in-



Lizbona

Portugalczyk trąbi życzliwie

Parkują, gdzie popadnie i rzadko używają świateł, ale szanują pieszych, a klaksonem pozdrawiają – tak kierowców z Lizbony i Porto widzi tamtejsza Polonia. Prawko zdać łatwo, tylko trzeba je odnawiać. Czyli płacić, płacić, płacić.

Kiedyś Portugalczycy cieszyli się bezterminową Licença de Conducao. Teraz nawet trzydziestolatek otrzymuje prawo jazdy z datą ważności. I maksymalnie po dziesięciu latach musi udać się do urzędu komunikacji i transportu (Instituto da Mobilidade e dos Transportes). A konkretnie do kasy, bo odnawianie uprawnień nie wiąże się z wizytą np. u okulisty. To tylko czynność administracyjna. Osoby w wieku 60+ są zobowiązane aktualizować dokumenty co pięć lat (przechodzą też badania lekarskie i psychotesty), zmotoryzowanych po siedemdziesiątce sprawdza się co dwa lata. O ile kontrolowanie fizycznej i psychicznej sprawności kierowców seniorów nie budzi kontrowersji, kasowanie kilkudziesięciu euro za kawałek plastiku z nową datą już irytuje. Fiskalizm państwa zmotoryzowani odczuwają na każdym kroku. Oprócz podatku drogowego (UIC – Imposto Unico de Circulacao) jest podatek od wprowadzenia samochodu do użytku (ISV – Imposto Sobre Veiculo), uzależniony od rodzaju pojazdu, roku produkcji, mocy silnika. Zwykle zarejestrowanie auta kosztuje 45 euro, ale zamiana tablic rejestracyjnych PL na P to już wydatek na poziomie kilkuset euro.

– Niekiedy trzeba zapłacić więcej niż wartość pojazdu – informuje Magdalena Paluchowska. – Te przepisy są niezgodne z prawem UE, ale w Portugalii mówią, że im bardziej optaca się ściągać nielegalne opłaty i płacić



Lizbona

cić kary Unii, niż zrezygnować z tego proceduru – komentuje.

Koleżanka pani Magdy w marcu zdawała egzamin na prawo jazdy.

– Mówiła, że łatwo. Problemem jest tylko kasa – wyjaśnia Polka z Lizbony.

Sprawdziliśmy oferty Escola de Conducao (portugalskie OSK) w dużych i małych miastach. Standardowy kurs na kategorię B kosztuje około 500 euro. Promocyjnie zapraszają na szkolenie za 469 albo 449 euro. Młodzieżowe uprawnienia na motorowery można zrobić za 150 euro



– Maniery portugalskich kierowców oceniam jako dobre. Moja córka nauczyła się już dziękować podniesioną ręką – chwali się Anna Sobisz Faria.

– Mimo wszystkich uwag na drogach jest bezpiecznie – stwierdza Malwina Żerkowska. – Mogliby jednak włączać światła, kiedy pada – sugeruje z przekąsem.

Na Półwyspie Iberyjskim jest więcej słońca i może dlatego nie wprowadzono obowiązku jazdy na światłach mijania przez całą dobę. Co ciekawe – nie wymaga się też wyposażenia auta w apteczkę i gaśnicę. Obligatoryjna jest natomiast kamizelka odblaskowa. Mandaty za brak „odblasków” wynoszą od 120 do 600 euro.

– Nawet po drobnej kolizji Portugalczycy nie ruszą samochodów z miejsca. Tylko zakładają kamizelki i czekają na służby, blokując całe drogi – opowiada Magdalena Paluchowska.

Podkreśla, że w Lizbonie rzadko słyszy się o poważnych wypadkach komunikacyjnych.

– Natomiast stłuczki widzę codziennie – mówi narzeczony Magdy, Peter Kovacs.

Od kilku lat w Portugalii dużo mówi się i pisze o bezpieczeństwie, gdyż statystyki zdarzeń drogowych są bliższe polskich niż szwedzkich. Między innymi dlatego zaostrzono kary za jazdę na podwójnym gazie.

– Mieszkam tu czternaście lat. Jak przyjechałam, to za przekroczone promile był mandat 30 euro. Wielu jeździło zygakiem. No bo jak coś, to tylko 30 do zapłacenia – wspomina Justyna Szmigielska Aroso Dias. – Na szczęście to się zmieniło.

Normy dotyczące alkoholu nadal są jednak dość liberalne. Doświadczonych kierowców obowiązuje 0,5 promila. Nowicjusze, a także jeżdżący zawodowo (taksówką, ciężarówką) muszą pilnować poziomu 0,2 promila.

Inne podstawowe reguły związane z BRD są już standardowe: pasy bezpieczeństwa, foteliki dla dzieci do 12. roku życia, zakaz rozmawiania przez komórkę w czasie jazdy (musi być zestaw głośnomówiący lub słuchawka zakładana na ucho). W terenie zabudowanym

(pięć godzin szkolenia), kategorię A1 za 200 euro (12 godzin zajęć), A2 i A kosztują po 270 euro. Za 579 euro można zrobić łączony kurs na A+B. Wizyta w szkole jazdy to dopiero początek wydatków. Za egzaminy – teoria i praktyka – płaci się po 30 euro. Za wydanie dokumentu IMT kasuje kolejne 30.

Prawko na osobówki może robić osiemnastolatek. Motorower legalnie prowadzi się od 16. roku życia. Cykl szkolenia, formuła egzaminu są standardowo europejskie: kurs na kategorię B zaplanowany jest na 32 godziny. Test ze znajomości przepisów zawiera 30 pytań. Przynajmniej 27 odpowiedzi należy zaznaczyć poprawnie. Na wykonanie zadań jest 35 minut. Jazda egzaminacyjna ma trwać 40–55 minut. Przeprowadza ją pracownik Centro de Exames de Conducao (są 33 takie państwowe ośrodki), a instruktor wspiera kierowcę duchowo z tylnego siedzenia.

Egzamin składa się z trzech części: teoretycznej, praktycznej i technicznej. Ta ostatnia ma sprawdzać wiedzę z podstaw mechaniki, eksploatacji pojazdu.

– Koleżanka zapewnia, że żadnej części technicznej nie ma – stwierdza Magda Paluchowska. – Poziom dezinformacji w kwestiach prawnych jest tu wysoki. Często można natknąć się na sprzeczne informacje.

Wszystkie oficjalne publikatory informują o części technicznej, więc prawdopodobnie wyluzowani portugalscy egzaminatorzy przeprowadzają ją przy okazji powitania z egzaminowanym. Jeśli wie on, z której strony wsiąść do auta, jak ustawić lusterka, zapiąć pasy, odpalić silnik – jest wystarczająco kompetentny.

■ Bez kamizelki ani rusz

Luźne podejście do przepisów widać na każdym kroku.

– Nie używają kierunkowskazów, trąbią i jeżdżą bez świateł. Taki mały chaos na drodze – opowiada Ewelina Pałysa, kolejna Polka z Por-

tugalii. – Nie jest źle, czasem tylko się zastanawiam, czy wszyscy znają kodeks drogowy.

O drogowe refleksje poprosiliśmy Annę Bojarowicz, która przez kilka lat mieszkała w Porto, a teraz pracuje w Lizbonie. Ania zapytała koleżanki i... dziewczyny dały czadu.

– Tutaj po prostu jeździ się, tak jak jest najwygodniej. Nie bacząc na znaki, ale na bieżąco obserwując ruch, innych kierowców, pieszych – podkreśla Agata Wiórko. – Nie widzę takiego klasycznego nerwowego chamskiego trąbienia, zajeżdżania drogi.

– Wolę to ich trąbienie i miganie światełkami w korku, bo nie ma w tym ani agresji ani chamstwa. Ot, tak lubią pokazać, że są ważni – diagnozuje Anna Wrocławska. – Czasami trzeba wymusić, bo sami nie wpuszczą – dodaje z humorem.

– Mało kto rzuca przekleństwa za nic. Rzadko trąbią złośliwie – zwraca uwagę Katarzyna Wojciechowska.

Członkinie nieformalnego stowarzyszenia przyjaźni polsko-portugalskiej tłumaczą, że klaksony, „miganie” czy wymachiwanie rękoma to zwykle gesty życzliwości. Pozdrowienia.



Porto



W pobliżu sanktuarium maryjnego w Fatimie trzeba powstrzymać się od trąbienia

limit prędkości do 50 km/h. Poza miastem można jechać dziesięćdziesiątką. Na autostradach 120 km/h.

■ Co by tu jeszcze zastawić?

Portugalczyki nie słyną z szalonej jazdy, ale parkować potrafią brawurowo.

– Parkują nawet na rondach – oburza się Peter. – Skrzyżowań z ruchem okrężnym jest tu więcej niż w europejskich krajach.

– Jest dużo – potwierdza Anna Sobisz Faria. – I zdecydowanie ułatwiają poruszanie się. Muszę jednak zacytować narzekania mojej portugalskiej znajomej: nie wszyscy wiedzą, jak korzystać z rond.

Małgorzata Silva, która w Portugalii robiła prawko na motocykle, przypomina, że niedawno zmieniły się przepisy regulujące ruch okrężny.

– Na rondo z prawego pasa możesz wjechać tylko wówczas, jeśli opuszczasz rondo na pierwszym zjeździe. Reszta musi z lewego – tłumaczy Małgorzata.

– Już wiem, dlaczego kilkanaście razy byłam bliska stłuczki na rondzie – żartuje jej koleżanka, Angelika Lanqvist.

Na rondach i innych skrzyżowaniach często są niespodziewane zwężenia, bo... ktoś musiał zostawić auto „na chwilę”. Często zmotoryzowani dyscyplinują się przeciągłym trąbieniem.

– Codziennie słyszę kogoś przez kilka minut męczącego klakson, bo nie może wyjechać. Parkuje się wszędzie, gdzie się zmieści! Jeśli jest szeroka dwupasmowa droga, to na środku pozostawiają auta! Przecież bokiem da się

przejechać – Magda wyjaśnia portugalską filozofię drogową. – Raz na jakiś czas policja bierze się za wlepianie mandatów nieprawidłowo parkującym. W danym regionie, w danej dzielnicy. Ale w jakiś magiczny sposób lokalsi zwykle wiedzą o tym z wyprzedzeniem – ironizuje.

Auta zastawiają przejścia dla pieszych, chodniki. Każdy skrawek terenu jest na wagę złota. W centrach miast za postój trzeba słono płacić. Informuje o tym dopisek „pago” na znakach. Kierowcy spryciarze korzystają ze świateł awaryjnych.

– Stają „na trzeciego”. Po dwóch stronach ulicy auta zaparkowane prawidłowo. Plus dodatkowo, na awaryjnych. Rezultat? Przesmyk zamiast dwóch pasów – opisuje Anna Sobisz Faria. – Czasem atrakcją jest, gdy na awaryjnych ustawią się rzędem: jeden zablokuje ulicę, a za nim kolejny, kolejny – śmieje się Polka.

Mówi też o ulicznych zabawach pod hasłem „kto szybciej zjedzie”.

– Zawożąc dziecko do szkoły robimy sobie z nadjeżdżającymi z przeciwka konkurs na wytrzymałość – ironizuje. – Jedziemy na czołówkę tak długo, dopóki nie pojawi się jakaś dziura między ciasno zaparkowanymi autami.

Taki poranny stres zapewne orzeźwia skuteczniej niż poranna kawa. Polonusi jeżdżący po Lizbonie, Porto, Bradze, Coimbrze przekonują, że do wielkiego ścisku, przepychanek, ignorowania zakazów można się przyzwyczaić.

– Na początku portugalskie zwyczaje drogowe trochę mnie dziwiły. A teraz czuję się tu bez-

pieczniej niż w Polsce – przyznaje Anna Wrocławska. – Wystarczy tylko spodziewać się wszystkiego, a wtedy nic nas nie zaskoczy.

– Może i parkują na trzeciego, ale jak oni, to ja też. I wszystko jest łatwiejsze – stwierdza Katarzyna Wojciechowska. – Jeśli zaakceptujesz tutejszy styl, to polubisz Portugalie i Portugalczyków.

■ Pieszy jest święty

Katarzyna przekonuje, że jazda w Portugalii nie stresuje, tak jak w Polsce. Zwraca uwagę, że jest mniej znaków drogowych.

– Na przykład droga z pierwszeństwem prawie nie istnieje. Uważam to za plus, bo jeden drugiego przepuszcza.

Plusy nie przystaniają minusów. Wszyscy obcokrajowcy, którzy poznali Portugalie, mówią, że po centrach miast jeździ się „na żyletkę”. Że zajeżdżanie drogi, wymuszanie pierwszeństwa jest normą. Że kierunkowskazów rzadko się używa. Albo w ostatniej chwili sygnalizuje zmianę kierunku.

– W korkach pilnują swojego miejsca jak pies kości i warczą, gdy ktoś chce się wepchać – metaforycznie wyjaśnia Małgorzata Silva. – Sporo jest takich, którzy jeżdżą lewym pasem i trudno ich wyprzedzić.

Małgorzata ocenia, że Półwysep Iberyjski jest trudniejszy dla zmotoryzowanych niż Apeniński.

– W Rzymie jeździło mi się cudownie. Zupełnie harmoniczny bałagan.

Aż trudno w to uwierzyć, bo stolica Włoch jest kilka razy większa od Lizbony.

– Portugalczyki większość swoich frustracji wyładowują za kółkiem. Po byciu miłym i spokojnym przez cały dzień – tłumaczy Magda Paluchowska, cytując portugalskiego znajomego. – To generalnie spokojny naród. Bezkonfliktowy. Nie znam bezpieczniejszego kraju. Poza drogami, oczywiście.

Ale jednej, kluczowej zasady BRD przestrzegają: pieszy jest pod szczególną ochroną!

– Zawsze zwalniają, hamują. Sprawdzają, czy ktoś stoi, czy inny samochód przepuszcza – podkreśla Anna Sobisz Faria.

– To jest cudne! Czasami człowiek nie chce przejść, ale... jak usłyszysz pisk opon przy hamowaniu, to z grzeczności przychodzi – mówi Anna Wrocławska

Urszula Nunes Dos Santos przyznaje, że kiedy wraca z Portugalii do Polski, nie może się przyzwyczaić do roli piechura intruza, który przeszkadza zmotoryzowanym.

– Już parę razy siostra ściągała mnie za rękaw z przejścia, bo ja po prostu wchodzę – opowiada Urszula.

– To prawda. W Polsce pieszy musi mieć oczy dookoła głowy, a tu jak ktoś wchodzi na pasy, to nawet się nie obejrzy – wyjaśnia Karolina Kucharska.

Tomasz Maciejewski



Interweniować czy nie — oto jest pytanie

Czy egzaminatorzy są zobowiązani do interwencji w układ hamulcowy pojazdu po to, żeby samochód prowadzony przez kandydata na kierowcę uniknął kolizji? Odpowiedź na to pytanie mocno poróżniła gdański PORD i właściciela tamtejszego ośrodka szkolenia kierowców.

Gdańska szkoła jazdy Elite pojazdy na egzaminy do ośrodka ruchu drogowego podstawa już od 2008 roku. Jednym z nich jest audi A3, wyposażone w automatyczną skrzynię biegów. Służy ono do szkolenia i egzaminowania osób niepełnosprawnych, które zgłaszają się do ośrodka. Jednak ostatnio, w ciągu niecałych dwóch tygodni, doszło do dwóch nieprzyjemnych zdarzeń z jego udziałem.

■ Nie zareagowali? Niech płacą!

Pierwsze miało miejsce 5 stycznia. Właśnie wtedy w trakcie egzaminu na prawo jazdy,

a dokładniej – podczas parkowania, doszło do kolizji audi z, jak to określa szef ośrodka Artur Olszewski, „niezidentyfikowaną przeszkodą”. Jazda była jednak kontynuowana. Egzamin nie został przerwany. Ośrodek sprawę zgłosił PORD-owi, ten chciał podjąć się naprawy auta na swój koszt, ale ostatecznie do tego nie doszło. Dlaczego? Szkole jazdy zależało na dobrej współpracy z ośrodkiem egzaminacyjnym. Właściciel sam zapłacił więc za naprawę.

Jednak już trzydzieści dni później doszło do podobnej sytuacji. Otóż egzaminator nakazał kursantowi zaparkować na zaśnieżonym

miejscu parkingowym. To zadanie nie zostało zakończone powodzeniem. Pojazd wjechał w mur.

Właściciel ośrodka Elite mocno się zirytował. Napisał do PORD-u pismo informując o obu zdarzeniach i swoich wątpliwościach. O co dokładnie mu chodziło? Otóż egzaminatorzy nie interweniowali w odpowiednim momencie, nie nacisnęli na pedał hamulca, skutkiem czego było dwukrotne uszkodzenie pojazdu. Dlatego Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego powinien, jego zdaniem, pokryć koszty naprawy audi. Miałoby się to stać na podstawie wyceny niezależnego rzeczoznawcy. To nie wszystko. Olszewski

apeluje także o unikanie na egzaminach parkowania w miejscach uznanych za niebezpieczne.

■ Za głęboki wjazd spowodował otarcie

Na odpowiedź gdańskiego PORD-u nie trzeba było długo czekać. Udzielił jej dyrektor ośrodka, Roman Nowak. Szczegółowo odniósł się do obu przywoływanych sytuacji. Napisał, że w pierwszym przypadku egzaminator wydał polecenie parkowania prostopadłego w miejscu ogólnodostępnym, codziennie wykorzystywanym przez innych kierowców. Co się miało stać potem? Według relacji egzaminatora, przywoływanej przez dyrektora PORD-u, kandydat na kierowcę „zbyt głęboko wjechał na miejsce parkingowe, w skutek czego doszło do otarcia dolnej części nakładki zderzaka przedniego o ograniczający stanowisko krawężnik”. Dlaczego jednak egzamin nie został przerwany? Bo, w opinii PORD-u, „umiejętność porównania przeswitu pojazdu z wysokością krawężnika jest nabywana podczas późniejszej, samodzielnej już jazdy”. Natomiast o wypięciu zderzaka egzaminator miał zorientować się dopiero po powrocie z ośrodka.

Nowak odniósł się jeszcze do jednej rzeczy. Otóż jego zdaniem to szef OSK „Elite” nalegał na przeprowadzenie kolejnego egzaminu z wykorzystaniem audi, uznając je za sprawne.

■ „Egzaminatorzy nie musieli interweniować”

Dyrektor gdańskiego PORD-u twierdzi ponadto, że obu wydarzeń nie można porównywać. W drugim przypadku osoba zdająca „wykazała się brakiem umiejętności oceny odległości od wi-

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

Na gruncie obowiązujących przepisów, w szczególności słusznie przywoływanego przez właściciela uszkodzonego pojazdu art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, argumentacja PORD-u w tej sprawie rzeczywiście musi budzić wątpliwości. Przepis ten stanowi: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narażać kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie”.

W zaistniałej sytuacji doszło co najmniej do narażenia na szkodę. Poza wszelką dyskusją jest ciążący zarówno na instruktorach, jak i egzaminatorach obowiązek aktywnego unikania zdarzeń wymienionych w tym przepisie. Nawet jeśli obowiązek ten nie został wyrażony wprost. Rola instruktora i egzaminatora oraz środki techniczne, jakimi zgodnie z przepisami dysponują, nie pozwalają na usprawiedliwienie zaniechania reakcji np. hamowania aż do momentu kolizji. Jeśli zamiast statycznej przeszkody przy miejscu parkingowym wyobrazimy sobie przechodnia czy dziecko, na egzaminatorze nadal będzie ciążył ten sam obowiązek z art. 3 ust. 1 prawa o ruchu drogowym. Nie ma prawnych podstaw stanowisko ośrodka ruchu drogowego, że dopiero możliwość wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa dla życia i zdrowia wymaga reakcji egzaminatora, albo że podjęcie reakcji można uzależnić od prędkości pojazdu.

Nie wydaje się jednak, by rozwiązaniem, czy to z punktu widzenia przepisów, czy celu szkolenia i egzaminu, było unikanie kłopotliwych przestrzeni parkingowych na egzaminach. W sytuacji, gdy zachowane są wymagane wymiary stanowiska postojowego, osoba ubiegająca się o prawo jazdy nie powinna uderzać w przyległe do tego miejsca przeszkody, a egzaminator powinien takim uderzeniom aktywnie zapobiegać.

docznej przeszkody lub niedostosowaniem prędkości do panujących warunków drogowych, źle oceniając długość drogi hamowania na zaśnieżonej nawierzchni”. W ocenie Nowaka w obu przywoływanych przez ośrodek Elite przypadkach egzaminatorzy nie byli zobowiązani do interwencji w układ hamulcowy pojazdu. „Żadne obowiązujące przepisy dotyczące przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy nie stanowią o konieczności zapobiegania

kolizji, a przeciwnie, nakazują przerwanie egzaminu w momencie jej zaistnienia. Nie można obu zdarzeń porównywać z sytuacją, gdy egzaminator zmuszony jest do interwencji, która ma na celu uniknięcie kolizji lub wypadku drogowego, np. na skutek nieustąpienia pierwszeństwa innemu pojazdowi” – pisze Roman Nowak.

A kto powinien wyłożyć pieniądze na pokrycie szkody, która była wynikiem zdarzenia z 18 stycznia? Szef gdańskiego WORD-u chciałby, tak jak proponował Olszewski, żeby sprawę rozstrzygnęła policja. Jeśli uzna ona egzaminatora za winnego, WORD pokryje koszty naprawy auta.

Stwierdzenie, że egzaminatorzy nie muszą zapobiegać kolizji, mocno zdziwiło Olszewskiego. Na tyle, że sprawą chce zainteresować urząd marszałkowski sprawujący nad PORD-em kontrolę. Powołuje się m.in. na art. 3 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narażać kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie”.

Do momentu zamknięcia kwietniowego numeru „Szkoly Jazdy” odpowiedź na pismo Olszewskiego nie została jeszcze udzielona.

Jakub Ziębka





Proste sposoby na większą moc

Oplecione siecią czujników i elektronicznych modułów silniki, powszechnie już wyposażane w turbosprężarki, świetnie reagują na wszelkie próby podnoszenia mocy. Nie trzeba nawet udawać się do firmy tuningowej, tylko wpiąć w wiązkę elektryczną gotowy do pracy moduł.



KM. Dobrym przykładem różnicowania mocy są także wolnossące litrowe silniki Volkswagena – wprowadzając je na rynek w modelu up! koncern nie ukrywał, że różnice w parametrach 1.0 MPI są następstwem ustawień elektroniki. Symbolem CHYA oznaczana jest jego 60-konna odmiana, natomiast CHYB to wariant o mocy 75 KM. Powyżej 3000 obr./min CHYB zaczyna oddawać więcej mocy, a najbardziej wyraźna różnica jest do dyspozycji kierowcy w zakresie 5000–6200 obr./min. Innymi słowy – podczas ostrego sprintu czy wyprzedzania z redukcją biegów silnik nie będzie tracił tchu nawet wtedy, gdy wskazówka dotrze do czerwonego pola na obrotomierzu.

Elektronika pozwoliła także na uzyskanie idealnie płaskich krzywych rozkładu momentu obrotowego. Takie wykresy robią wrażenie, podobnie jak informacja, że jakiś silnik rozwija np. 365 Nm w zakresie 1200–4500 obr./min. To m.in. zasługa umiejętnego strojenia elektroniki w celu zminimalizowania wszelkich skoków siły napędowej. Pomiary na hamowni zwykle wykazują, że rzeczywiste wartości mocy i momentu obrotowego są wyższe od katalogowych, jednak dostępne punktowo. W dobie kolejnych skandali motoryzacyjnych lepiej uśrednić wartości

W dobie unifikacji i optymalizacji, mającej na celu ograniczanie kosztów produkcji aut, nie projektuje się kilkunastu silników różniących się stopniem sprężania, konstrukcją układu dolotowego, wyprofilowaniem wałków rozrządu czy liczbą zaworów w głowicy. Motory o jednej pojemności coraz częściej występują przynajmniej w dwóch, trzech wariantach, które nie różnią się nawet osprzętem. Różnice

od kilkunastu do kilkudziesięciu koni uzyskuje się odpowiednim dławieniem silnika z poziomu elektroniki – wystarczy ograniczyć ciśnienie doładowania, przestawić kąt zapłonu i ilości podawanego paliwa, by silnik stracił nieco wigoru.

W niektórych sterownikach (np. 2.0 TDCi Forda) zaszyte są wręcz dwie mapy, a z poziomu komputera serwisowego można wybrać, czy silnik powinien generować 140 czy 163

i obiecać mniej, a dać więcej, niż ryzykować sprawą w sądzie.

Polityka koncernów służy też optymalizacji kosztów. Ogranicza faktyczną różnorodność silników, a często niczego nieświadomy klient decyduje, czy chce dopłacić za mocniejszą. W strojonych na różne sposoby jednostkach tkwią rezerwy, które z powodzeniem uwalniają tunerzy. Obecnie złożony tuning mechaniczny z ingerencją w układ korbowo-tłokowy, wałki rozrządu, zawory, głowicę czy wtryskiwacze jest coraz większą rzadkością. Dla większości kierowców satysfakcjonujące są efekty ingerencji w elektronikę, a bardziej wybrednych zadowolą przyrosty mocy spotęgowane przez wymianę turbosprężarki, montaż większego intercoolera czy zoptymalizowanego wydechu.

Do przeprowadzenia bazowego tuningu, polegającego na ingerencji w elektronikę, niekonieczna jest nawet wizyta w serwisie – wystarczy zamówienie przez Internet specjalnego tuning-boksa. Nie będzie miał on nic wspólnego ze znanymi sprzed lat i owianymi złą sławą „patentami” pokroju wpinanego w wiązkę opornika, który przekłamywał trafiające do sterownika silnika informacje np. o temperaturze zasysanego powietrza, co w silnikach o prostszej konstrukcji faktycznie potrafiło podnieść moc

kosztem drastycznego zwiększenia toksyczności spalin i ryzyka awarii.

Rosnący stopień skomplikowania aut, coraz silniejsza konkurencja i większa świadomość kierowców ucywilizowały tuningową szarą strefę. Nowoczesne moduły mocy to zaawansowane rozwiązania, które trzeba wpiąć w wiele obwodów. Mnogość przetwarzanych informacji pozwala na precyzyjne modyfikowanie przez ukryty wewnątrz „pudełka mocy” procesor sygnałów trafiających do osprzętu silnika. Rozwiązania przygotowane przez renomowanych tunerów w pełni uwzględniają fabryczne procedury bezpieczeństwa, a do tego nie aktywują się nim silnik nie osiągnie temperatury roboczej. Właściciele drogich aut doceniają również bezinwazyjność tuningowych boksów, które mają dopasowane do fabrycznej instalacji konektory. Montaż czy demontaż jest więc prosty i nie pozostawia żadnych śladów, co może być istotne w chwili odsprzedaży auta. Producenci zapewniają również, że po zdemontowaniu „pudełka mocy” nie pozostają żadne ślady w komputerze. Niewykrywalność boksów nawet przez autoryzowane serwisy stanowi zachętę do montażu urządzenia już w okresie gwarancji.

Za rozwiązania od najlepszych zagranicznych firm trzeba zapłacić nawet 6–8 tys. zł. Czy warto? W bmw 320i moduł od G-Tronic zamienia fabryczne 184 KM w 245 KM. To wartość uzyskiwana przez seryjną wersję 328i, przy czym stawiając na elektroniczny tuning można zaoszczędzić przynajmniej kilka tysięcy złotych. O względy klientów coraz skuteczniej zabiegają także firmy z Polski, oferujące dopracowane power-boksy za mniej niż połowę cen zagranicznych systemów. Rodzimi tunerzy nadążają za światowymi trendami – przykładem jest krakowski V-Tech, który opracował także moduły dla samochodów elektrycznych i hybrydowych, optymalizujące reakcję na gaz czy zwiększające zasięg. Coraz powszechniejsze są też moduły komunikujące się ze smartfonami w celu pojeźdzenia parametrów pracy silnika czy zmiany programu (np. sportowego na ekonomiczny).

Łukasz Szewczyk

Dwa silniki w jednym

Jednostki napędowe pracują optymalnie w określonym zakresie obrotów i obciążenia. Podniesienie ich sprawności jest więc nie lada wyzwaniem dla inżynierów.



Specjaliści z Infiniti przygotowali motor 2.0 VC-Turbo, którego seryjna produkcja ruszy w bieżącym roku. Jednostka jest owocem 20 lat prac badawczo-rozwojowych i stworzenia przeszło 100 prototypów. Specjalny układ korbowy z elektronicznie sterowanym nastawnikiem pozwala na zmianę skoku tłoków i stopnia sprężania w zakresie 8:1–14:1. Niższa wartość jest typowa dla sportowych turbodoładowanych motorów benzynowych. Wyższą spotyka się w wysilonych wolnossących jednostkach, silnikach projektowanych z myślą o ekonomicznym spalaniu, a także nowych dieslach Mazdy z rodziny Skyactiv-D (co ciekawe, identyczną kompresję mają benzynowe motory Skyactiv-G).

W silniku Infiniti niska kompresja przy odpowiednio dobranym ciśnieniu doładowania zapewni dużą ilość mocy i momentu obrotowego. Z kolei po doprężeniu motor stanie się oszczędny. Zmiana kompresji obniżyła też poziom hałasu emitowanego przez silnik oraz zwiększyła kulturę jego pracy. Jednostka 2.0 VC-Turbo rozwija 272 KM i 390 Nm. Nie są to rekordowe wyniki dla dwóch litrów – Mercedes postawił poprzeczkę na poziomie 381 KM i 475 Nm. Dla japońskiego koncernu, nota bene coraz ściślej współpracującego z Mercedesem, priorytetem było połączenie dynamiki i kultury pracy typowej dla V6 ze spalaniem na miarę diesla.

Na tym nie kończą się silnikowe innowacje. W 2019 roku na rynek mają trafić mazdy z jednostkami 2.0 Skyactiv-X, w których benzyna będzie mogła zapalać się od iskry ze świecy lub samoczynnie, pod wpływem kompresji (16:1). Efektem ma być czystość spalin charakterystyczna dla jednostek benzynowych przy iście dieslowym zapotrzebowaniu na paliwo. Uzyskiwanie podczas pierwszych testów prototypów 6 l/100 km przy 190 KM z dwóch litrów brzmi obiecująco.

Łukasz Szewczyk



Pamiętajcie o światłach!

Kto powinien pamiętać o światłach pozycyjnych? Artykuł kieruję zwłaszcza do tych kierowców, którzy podjeżdżają pod blok, zatrzymują się, ale nie gaszą silnika i nie opuszczają pojazdu od razu, tylko oślepiają innych światłami mijania.



Albin Siczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Zanim wyruszymy w drogę, przekreślamy kluczyk w stacyjce, włączamy światła... Pytanie tylko, jakie. Dla wielu kierowców oznaczenia na pokrętkach czy dźwigienkach obok wieńca kierownicy nie mają większego znaczenia. Najmniej zaś dla tych, którzy zawsze mają ustawiony tryb automatyczny.

■ Czym różnią się światła postojowe od pozycyjnych?

Wyjaśnijmy różnicę pomiędzy światłami postojowymi a pozycyjnymi. Mają co prawda wiele wspólnego, ale są osobnymi bytami. Warto sobie o tym przypomnieć.

Światła postojowe muszą być włączane w warunkach niedostatecznej widoczności, w czasie postoju lub zatrzymania pojazdu. Dopuszczalne jest włączenie światła postojowego jedynie od strony środka jezdni w pojazdach bez przyczepy oraz nieprzekraczających 6 m długości i 2 m szerokości.

W postojowych światłach w autach osobowych stosowane są żarówki o mocy 5 W (W5W z przodu i P5W z tyłu). Co ciekawe, nie należą do obowiązkowego elementu wyposażenia każdego pojazdu, stąd też często są mylone ze światłami pozycyjnymi.

Jeżeli nie mamy światła postojowego, zastąpić je mogą światła pozycyjne. Ale pod jednym warunkiem. Jakim? Można je włączyć z przodu oraz z tyłu, ale tylko z jednej strony pojazdu. Jeśli stajemy, zatrzymujemy się przy prawej krawędzi jezdni, postojówki włączamy tylko z lewej strony.

W większości aut, np. z grupy VAG, żeby włączyć światła postojowe, wystarczy włączyć lewy albo prawy kierunkowskaz. Światła postojowe mogą być montowane tylko w autach nieprzekraczających 6 m długości i 2 m szerokości. Zgodnie z przepisami samochód powinien mieć także światła pozycyjne boczne, gdy jego długość, liczona razem z dyszlem, przekracza 6 m.



Światła pozycyjne są włączane po zapadnięciu zmierzchu, mają zasygnalizować pozostałym uczestnikom ruchu drogowego położenie auta. Samochody powinny być wyposażone w dwie białe (żółte są niedozwolone od 1 stycznia 2010 roku) lampy pozycyjne przednie oraz dwie lampy koloru czerwonego widoczne z tyłu pojazdu.

■ Co robić podczas postoju, gdy słabo widać?

Jak używać światła postojowych? Mówi o tym ustawa Prawo o ruchu drogowym. Otóż kierujący pojazdem silnikowym lub szynowym, w warunkach niedostatecznej widoczności, podczas zatrzymania niewynikającego z warunków ruchu lub przepisów ruchu drogowego oraz podczas postoju, jest obowiązany używać światła pozycyjnych przednich i tylnych lub światła postojowych.

W pojeździe bez przyczepy oraz w zespole pojazdów o długości nieprzekraczającej 6 m dopuszcza się włączenie światła postojowego jedynie od strony środka jezdni.

Podczas zatrzymania lub postoju w miejscu oświetlonym w stopniu zapewniającym widoczność pojazdu lub znajdującym się poza jezdnią i poboczem wszystkie światła pojazdu mogą być wyłączone.

■ Jak używać światła pozycyjnych?

Światła pozycyjnych używamy w warunkach niedostatecznej widoczności. Podczas postoju na-

leży używać światła pozycyjnych przednich i tylnych lub światła postojowych.

Podczas zatrzymania lub postoju w miejscu oświetlonym w stopniu zapewniającym widoczność pojazdu lub znajdującym się poza jezdnią i poboczem wszystkie światła pojazdu mogą być wyłączone.

Podczas awaryjnego postoju na drodze jazdy, które nie są wyposażone w światła awaryjne lub mają popsute światła awaryjne, powinny włączyć światła pozycyjne.

Pojazd holowany, z wyjątkiem motocykla (chyba że jest to motocykl z wózkiem bocznym), jest oznaczony z tyłu po lewej stronie ostrzegawczym trójkątem odblaskowym lub wysyłą żółte sygnały błyskowe, a w okresie niedostatecznej widoczności ma ponadto włączone światła pozycyjne.

Światła pozycyjne tylne powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m. To samo dotyczy światła pozycyjnych przednich, o ile są jedynymi światłami włączonymi w pojeździe.

■ Światła a kultura

Kto powinien pamiętać o światłach pozycyjnych? Artykuł kieruję zwłaszcza do tych kierowców, którzy podjeżdżają pod blok, zatrzymują się, ale nie gaszą silnika i nie opuszczają pojazdu od razu, tylko oślepiają innych światłami mijania. Kulturalny kierowca swoim zachowaniem zarówno na drodze, jak i na parkingach pokazuje, że nie myśli tylko o sobie. Pamiętajcie o tym! ■



Pomożemy Ci z RODO!

Powierz SPSADMi:

- ✓ Rejestr czynności przetwarzania danych
- ✓ Bezpieczne przechowywanie danych osobowych
- ✓ Dostarczanie aktualnych wzorów dokumentów i zgód

Jesteśmy dla Twojego OSK!



91 431 43 95

Skontaktuj się z nami!

www.spsadmi.pl

Koniec pewnej epoki

Obserwując pojazdy koncepcyjne, prezentowane na tegorocznym 88. Salonie Motoryzacyjnym w Genewie, można dojść do jednego wniosku – stoimy w obliczu epokowych zmian w świecie motoryzacji. Najwięksi gracze na rynku promują samochody napędzane elektrycznie. Zmianie ulega również filozofia ich użytkowania. Zakłada ona, że kierowca nie będzie już nieodzowną postacią. Na co musimy być gotowi? Najnowszy studyjny model Volkswagena to doskonały przykład tego, co czeka nas w niedalekiej przyszłości.

Studyjny I.D. vizzion to nowa flagowa limuzyna z rodziny elektrycznych modeli I.D. Należą do niej pojazdy zdolne do pokonywania dużych odległości i wyróżniające się nowatorską stylistyką. To właśnie one, od 2020 roku, w niewielkich odstępach czasu zaczną być przez Volkswagena wprowadzane na rynek. Trzy z nich przedstawiono już jako pojazdy studyjne – kompaktowy I.D., SUV o nazwie I.D. crozz oraz van I.D. buzz. Z kolei I.D. vizzion to awangardowa limuzyna nowej generacji należąca do segmentu aut klasy wyższej. Samochód porusza się autonomicznie i steruje się nim za pomocą poleceń głosowych i gestów, a dzięki zastosowaniu sztucznej inteligencji potrafi sam się uczyć.

■ Wirtualny asystent wie, co to empatia

Studyjny model wprowadza stylistykę samochodów z rodziny I.D. do świata dużych limuzyn. Zupełnie nowa jest kabina, mająca charakter domowego wnętrza. Jest bardzo przestronna, znacznie przewyższa pod tym względem współczesne limuzyny klasy wyższej, które mają nadwozia o długości około 5 metrów. Wyjątkowe poczucie przestronności jest jednym z elementów komfortu, jaki zapewnia ten samochód. Człowiek intuicyjnie komunikuje się z pojazdem za pomocą techniki rozszerzonej rzeczywistości oraz gogli Mixed-Reality i sterowaniu głosem, dzięki czemu obsługa I.D. vizzion jest niezwykle prosta. Rzeczywistość rozszerzona wykorzystuje ekrany i wirtualne ele-



menty obsługi wyświetlane w przestrzeni wnętrza. Pasażerowie widzą je dzięki goglom HoloLens i korzystają z nich wykonując odpowiedni ruch ręką. Technologia komunikacji zastosowana w tym aucie awansuje do roli wirtualnego asystenta, który reaguje empatycznie i stale się uczy. I.D. vizzion zapewnia użytkownikom więcej osobistej swobody. To dlatego, że jest jak inteligentne urządzenie na kołach – nie potrzebuje kierowcy, bo sam nim jest dla swoich pasażerów.

■ Doładowanie starcza na 665 km

Pojazd jest tak wszechstronnie skomunikowany, że staje się częścią cyfrowego świata, a pasażerom pozostawia wolność wyboru, czy zechcą podczas jazdy odpoczywać, komunikować się z innymi, czy może pracować. Elementy układu napędowego – dwa silniki, skrzynia biegów, spinająca wszystko elektronika oraz akumulator o dużej pojemności – zabudowano w optymalny sposób. Akumulator litowo-jonowy o pojemności 111 kWh znajduje się w podłodze pojazdu. Dzięki temu powstaje więcej przestrzeni we wnętrzu i obniża się środek ciężkości auta, dlatego jego masa rozkłada się w najlepszy możliwy sposób. To samo dotyczy dwóch silników elektrycznych, znajdujących się przy przedniej i tylnej osi. Z przodu pracuje jednostka o mocy 75 kW, a z tyłu silnik uzyskujący moc 150 kW. Wspólnie generują moc systemową o wartości 225 kW, a każdy z osobna napędza oś przednią i tylną. Inteligentny system sterowania układem napędowym w każdej sytuacji zapewnia najlepsze właściwości jezdne. I.D. vizzion może po jednokrotnym zasileniu akumulatora przejechać do 665 km.



■ Inżynierowie „karmią” algorytm zdjęciami

To jeden z pierwszych samochodów wykorzystujących potencjał sztucznej inteligencji. Pod tym pojęciem należy rozumieć programy samouczące się, tworzące algorytmy, za pomocą których rozpoznają wzory, weryfikują je oraz interpretują. W miarę upływu czasu uczą się one coraz więcej, przez co mogą reagować także na nowe sytuacje. Dzisiaj informatycy tworzą nowe innowacyjne rodzaje oprogramowania, dzięki którym samochody zyskują wprawdzie nowe umiejętności, ale nie potrafią się uczyć. Natomiast już niedługo stosowane będą programy, które uczą się maszynowo. Dzięki treningowi będą rozpoznawały nieznane sytuacje. Zasada maszynowego uczenia się zostanie wykorzystana np. do weryfikowania otoczenia samochodu za pomocą kamer umieszczonych w lusterkach zewnętrznych oraz z przodu i z tyłu pojazdu. Będą one musiały stwierdzić np., czy „widzą” samochód ciężarowy, osobowy, pieszego czy może rowerzystę. Konwencjonalne programowanie takich wzorów to wielkie wyzwanie. Można mu sprostać właśnie dzięki technice maszynowego uczenia. Inżynierowie „karmią” algorytm rozpoznający obrazy tysiącami danych treningowych – zdjęciami ciężarówek, aut osobowych, pieszych czy rowerzystów. Dzięki temu uczy się on maszynowo odróżniać uczestników ruchu drogowego na podstawie zdjęć. Nie jest to jednak nadal sztuczna inteligencja w pełnym tego słowa znaczeniu. Jej warunkiem jest stworzenie programu, który potrafi samodzielnie wyciągać wnioski i na ich podstawie podejmować samodzielne decyzje.

■ Lasery, skanery i czujniki

Koncepcyjny I.D. vizzion wyposażony w interaktywne systemy asystujące wykorzystuje właśnie



tę koncepcję. Przyszłe samochody będą miały na pokładzie znacznie mniej elementów obsługi, a te, które pozostaną, zadziałają intuicyjnie. System rozpozna potrzeby i gusta pasażerów – np. ustawienie fotela i klimatyzacji czy ulubione utwory muzyczne – i zależnie od sytuacji oraz potrzeb będzie samodzielnie je aktywował. W skład systemu wchodzi także czujniki laserowe i radarowe, kamery oraz sterowniki niezbędne do tego, żeby samochód mógł poruszać się autonomicznie. Będą one wymieniać między sobą informacje i na ich podstawie, w wyniku samodzielnych decyzji, wykonywać właściwe manewry. Volkswagen prezentuje najwyższy stopień automatyzacji. Od czwartego stopnia się technologie, które pozwalają obywać się bez kierowcy.auta reprezentujące czwarty poziom jazdy autonomicznej są jednak wyposażone w kierownicę oraz tablicę rozdzielczą i można kierować nimi również w sposób tradycyjny. W przypadku I.D. vizzion tak nie jest. Pojazd ten porusza się wyłącznie autonomicznie, dlatego fotel kierowcy wraz z kierownicą, tablicą rozdzielczą i pedałami nie jest w nim potrzebny.

Dzieje się to dzięki współdziałającym ze sobą laserowym skanerom, ultradźwiękowym czujnikom oraz czujnikom radarowym, za pomocą których identyfikuje obiekty w bliskim otoczeniu, zaś znajdujące się daleko rozpoznaje dzięki czujnikom radarowym dalekiego zasięgu, kamerom z przodu i z tyłu nadwozia oraz dzięki umieszczonym z boku kamerom Area View. Ponadto z chmury stale pobierane są informacje na temat bieżącej sytuacji na drogach i porównywane z danymi gromadzonymi przez pojazd. W przyszłości, gdy będzie łączność także pomiędzy samymi pojazdami, Volkswagen wykorzysta ją do wymiany informacji na temat bliższego i dalszego otoczenia.

■ Rozszerzona samochodowa rzeczywistość już za dwanaście lat?

Obsługa różnych funkcji odbywa się głównie poprzez sterowanie gestami oraz za pośrednictwem komend głosowych. Pasażerowie komunikują się z wirtualnym asystentem. Także cel podróży podaje się ustnie. Ponadto mogą korzystać z gogli HoloLens, które dzięki technologii rozszerzonej rzeczywistości wyświetlają w realnym wnętrzu wirtualny interfejs. Interfejs ma kształt wirtualnego okręgu, wykorzystując go pasażerowie za pomocą gestów mogą nawiązać kontakt z pojazdem oraz z innymi urządzeniami cyfrowymi. I.D. vizzion pokazuje, jak fascynujące i odmienne od dotychczas znanych będą samochody w niedalekiej przyszłości. Będą to auta znacznie mniej obciążające środowisko, oszczędniejsze i bezpieczniejsze niż te, które znamy dzisiaj. Dzięki autonomicznej jeździe samochody staną się dostępne dla nowych użytkowników. A wszystko to zdarzy się wcześniej niż można by przypuszczać, bo najpóźniej w połowie przyszłej dekady. Pierwsza wersja I.D. vizzion z konwencjonalnym systemem obsługi pojawi się na drogach w 2022 roku. Możliwość autonomicznej jazdy na najwyższym poziomie będziemy mieli już w roku 2025. System obsługi wykorzystujący rzeczywistość rozszerzoną planowany jest na rok 2030.

Dariusz Piorunkiewicz



Zielone światło dla Chojnic

Pod koniec lutego radni Sejmiku Województwa Pomorskiego przegłosowali uchwałę w sprawie wskazania Chojnic jako miasta, w którym mogą odbywać się egzaminy na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 oraz B. Jednak na otwarciu oddziału terenowego trzeba będzie poczekać do przyszłego roku.



Fot. Krzysztof Jocek/Wikimedia Commons

Dzięki nowemu punktowi kursanci będą mieli bardziej komfortowe warunki zdawania egzaminów. Filia gdańskiego PORD-u w Chojnicach pozwoli nie tylko zaoszczędzić czas, ale i pieniądze. Ważne jest również, że egzaminy praktyczne będą odbywać się w znanych zdanym rejonach – powiedział podczas sesji sejmiku 26 lutego Ryszard Świński, wicemarszałek województwa pomorskiego.

■ Bez inwestycji oddział nie zacznie działać

To właśnie podczas tej sesji radni sejmiku zdecydowali, że w Chojnicach będą mogły odbywać się egzaminy na prawo jazdy. Jakich kategorii? W uchwale jest mowa o AM, A1, A2, A, B1 oraz B. Chojnicka filia Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku stanie się pierwszym oddziałem terenowym WORD-u w województwie pomorskim. Jednak zanim egzaminy w Chojnicach będą mogli zdawać mieszkańcy tego miasta oraz okolic, konieczne są inwestycje. Chodzi o pozyskanie gruntu pod inwestycję, stworzenie placu manewrowego i budynku administracyjnego.

– Szacowany koszt inwestycji to ok. 3 mln zł – informuje Ryszard Świński.

Chojnicki ośrodek zlokalizowany będzie przy ul. Gdańskiej w rejonie Urzędu Celnego i bazy materiałowej Zarządu Dróg Wojewódzkich.

■ Do Gdańska i Słupska jest za daleko

Dlaczego radni województwa pomorskiego wybrali akurat Chojnice? Główny powód jest wskazany w uzasadnieniu do podjętej przez nich uchwały. Czytamy w niej m.in. „oddalenie Chojnic od ośrodków egzaminacyjnych w Gdańsku i Słupsku powoduje, że znaczna część mieszkańców regionu decyduje się na korzystanie z usług Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Pile lub w Bydgoszczy. Sytuacja ta powoduje konieczność ponoszenia przez nich dodatkowych kosztów związanych z dojazdami oraz wydłuża proces zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami”.

Rzeczywiście, patrząc na mapę, od razu można zorientować się, że mieszkańcy Chojnic mają bliżej do Bydgoszczy (ponad 80 km) i Piły (ponad 90 km) niż do Gdańska i Słupska (ok. 120 km). Ale od niedawna chojniczanom najbliższą do szczecińskiego oddziału terenowego Zachodniopomorskiego Ośrodka Ruchu Drogo-

wego w Koszalinie. Od Szczecinka dzieli ich bowiem tylko niespełna 70 km.

„Otwarcie ośrodka egzaminowania w Chojnicach, jako oddziału terenowego (...) Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku, zwiększy dostępność do zdobycia uprawnień do kierowania pojazdami przez mieszkańców południowej części województwa pomorskiego” – czytamy w uzasadnieniu uchwały radnych sejmiku.

■ Nawet 12 tys. osób w ciągu roku

Jak wynika z analiz sporządzonych przez Romana Nowaka, dyrektora Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Gdańsku, otwarcie oddziału terenowego w Chojnicach będzie się opłacało. W uzasadnieniu do uchwały możemy przeczytać, że przychód przełoży się na zwiększenie nakładów na bezpieczeństwo ruchu drogowego w województwie pomorskim.

W ciągu roku nowa filia może mieć nawet 12 tysięcy klientów.

– Mam nadzieję, że pierwsze egzaminy w Chojnicach odbędą się w pod koniec 2019 roku – dodaje na łamach portalu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego dyrektor Nowak.

Jakub Ziębka



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

Mistrzowie nie są najgorsi

Wszyscy dobrze wiemy, że w naszym kraju obowiązują przepisy, do których powinniśmy się stosować. Chodzi m.in. o poruszanie się prawą stroną drogi, możliwe blisko jej prawej krawędzi. Czy tak jest w rzeczywistości? Czy stosujemy się do tego przepisu? Wielu uczestników ruchu drogowego ma co do tego wątpliwości. Doskonale to widać na różnego rodzaju forach, w komentarzach pod tekstami, filmikami.

■ Wolno po nierównym

Do uporczywej jazdy lewym pasem ruchu (o tak zachowujących się kierowcach mówi się „mistrzowie lewego pasa”) dochodzi zazwyczaj na drogach ekspresowych i autostradach. Ale tam też mają miejsce inne przypadki. Chodzi mi np. o sytuacje, kiedy kierowcy jadący lewym pasem są popędzani przez innych uczestników ruchu drogowego. Jak? Mruganiem światłami drogowymi, jazdą „na zderzaku” lub włączaniem lewego kierunkowskazu.

Pozwólcie, że posłużę się trzema przykładami, doskonale obrazującymi to, co dzieje się na drogach szybkiego ruchu. Obrazek pierwszy: kierowca jedzie lewym pasem (jak wiemy, większość autostrad i ekspresówek w Polsce to drogi o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku) z prędkością – dajmy na to – 100–110 km/h. Dlaczego tak wolno? Powiedzmy, że jego zdaniem pas jest nierówny, mamy do czynienia z koleinami. Ale to żadne wytłumaczenie. To jazda niebezpieczna, za którą grozi mandat i punkty karne. Jednak z mojego doświadczenia wynika, że takie jechanie lewym pasem ma miejsce bardzo rzadko. Ale może się nie znam, bo mało podróżuję?

■ Mrugający jegomość

Przykład drugi: kierowca jedzie autostradą, lewym pasem, na liczniku 140 km/h, wyprzedza tiry. I co ma zrobić, gdy za nim, „na zderzaku”, jedzie inny pojazd, kierujący mruga światłami, domagając się, żeby zjechać mu z drogi. To karygodne zachowanie. Oczywiście mam na myśli tego mrugającego jegomościa.

Znajomi czasem pytają mnie, czy w takiej sytuacji mają obowiązek zwolnić i zjechać na prawy pas i jechać za tymi wszystkimi tirami, żeby jegomość mógł sobie wyprzedzić. Co im odpowiadam? Oczywiście nie mają obowiązku, ale jeśli chcą podróżować bezpiecznie i komfortowo, powinni

Do uporczywej jazdy lewym pasem ruchu (o której tak często mówi się ostatnio w mediach) dochodzi zazwyczaj na drogach ekspresowych i autostradach. Ale tam też mają miejsce inne przypadki. Chodzi mi np. O sytuacje, kiedy kierowcy jadący lewym pasem są popędzani przez innych uczestników ruchu drogowego. To zjawisko znacznie groźniejsze.



unikają takich sytuacji. Jeśli to możliwe, niech zjadą na prawy pas i nie narażają się na niepotrzebne niebezpieczeństwo. Stosowanie zasad tzw. jazdy defensywnej to podstawa.

■ W środku najbezpieczniej

Ostatni przykład: kierowca jedzie drogą ekspresową, np. obwodnicą Warszawy, na której przevažają trzy pasy ruchu w jednym kierunku. On wybiera środkowy. Prędkość jego pojazdu nie jest większa niż 100 km/h. W takim momencie zawsze zastanawiam się, dlaczego tak się robi... Czy ktoś go tego uczył? Skąd czerpie wzorce? Nie mam pojęcia. Jedynym wytłumaczeniem jest takie, że czuje się tam bezpiecznie. Bo szeroko z każdej strony. Oczywiście w jego mniemaniu.

Które z opisanych sytuacji zdarzają się najczęściej? Moim zdaniem druga i trzecia. Które zachowanie można uznać za najbardziej niebezpieczne? Oczywiście mrugającego jegomościa. To w takim przypadku mamy do czynienia z walką o prymat, udowodnieniem, kto jest lepszy, silniejszy, szybszy. Często w sposób agresywny.

Jak jeździmy po drogach szybkiego ruchu? Lepiej czy wręcz przeciwnie? Nie jest źle. Większość kierowców zachowuje się prawidłowo. Ale może być lepiej. A kto powinien mieć na to wpływ? Oczywiście instruktorzy.

Ostatnio usłyszałem coś takiego: „Gdy zabraknie miłośników lewego pasa, nie będzie agresywności”. Nie wiem, jak mam to rozumieć. A powiedział to mój były kursant. ■

Śpiewarka, z którą nie sposób się nudzić

– Każde moje parkowanie lub szukanie drogi jest jedną wielką przygodą. Z pewnością pasażerowie nigdy się ze mną nie nudzą – zdradza w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” piosenkarka Anna Karwan.

Jakub Ziębka: Czym pani jeździ?

Anna Karwan: Od niedawna jeżdżę bmw 518d z 2016 roku.

Wiadomo, że życie artysty związane jest z ciągłym podróżowaniem. Podczas wyjazdów na koncerty woli pani spędzać czas za kierownicą auta czy raczej siedząc na fotelu jako pasażerka?

Podróże bywają naprawdę uciążliwe, więc wraz z moją menedżerką staramy się wdrażać różne rozwiązania. Zdarza się, że podróżuję z całym zespołem busem. Innym razem sama prowadzę swoje auto. Ale uogólniając, samochód to takie miejsce, w którym mogę spokojnie posłuchać muzyki, swoich myśli i – mimo że czasami trzeba pokonać wiele kilometrów – zrelaksować się i wyciszyć przed koncertem.

Takie samochodowe podróże sprzyjają komponowaniu, rozwijaniu się pomysłów na nowe utwory?

Tak, zdecydowanie! Moje nowe auto na zawsze już zapamięta płytę, która właśnie powstaje. Pierwsza przejażdżka nową maszyną to była podróż do studia do Bogdana Kondrackiego. Wtedy właśnie powstała pierwsza piosenka do tego albumu. Nie ma innej opcji, to będzie dla mnie wyjątkowo sentymentalne auto!

A co najlepiej wpada w ucho, gdy siedzi pani za kierownicą swojego auta?

Uwielbiam słuchać Chillizet, Jessie Ware, szczególnie w korkach. Przesłuchuję także kolejne opracowania swoich piosenek.

Z tego, co już usłyszałem, wynika, że jazda samochodem nie jest dla pani tylko przykrym obowiązkiem, prawda?

Dla mnie jazda samochodem to wielka przyjemność. Zwłaszcza od kiedy mam swoje auto

i to takie, którym można zaszaleć. Jednak największą radość sprawia mi ciągnięcie się tym autem po drodze wolniej niż przewiduje to ustawa.

Zajrzyjmy teraz, jeśli można, do bagażnika auta Anny Karwan. Znajdziemy tam m.in...

Hm, teraz to tyżwy mojej córki, butelkę bardzo dobrej whisky (proszę tylko nie pytać, dlaczego...) i urodzinowy prezent niespodziankę dla mojego dziecka.

A jakby miała pani teraz dostać taki prezent niespodziankę, tyle że w postaci samochodu? Chodzi o jakieś wymarzone auto, którego nie udało się dotąd kupić.

Zdecydowanie należę do kobiet, które na pytanie: „Jakie masz auto”, odpowiadają „Białe”. Nie mam więc wielkich wymagań. Marzyłam o bmw X5, wybrałam 5, myślę, że w przyszłości spełnię jeszcze marzenia o terenówce. Ale czas pokaże, czy będę wierna obecnej marce. Nigdy nie byłam wielką fanką motoryzacji, ale białe porsche cayenne jest faktycznie baardzo ładne.

Jest jakiś samochód, który darzy pani szczególnym sentymentem?

Oj, jest. To moje pierwsze auto, czyli mercedes C200 kompressor...

Skoro mówimy o czasach, które mamy za sobą, zapytam o kurs na prawo jazdy i egzamin. Są jakieś miłe wspomnienia?

Niestety, pamiętam swojego pierwszego instruktora. Tego słowa na początku zdania użyłam rozmyślnie. To był okropny człowiek. Na szczęście w porę zmieniłam nauczyciela, zanim całkiem się zniechęciłam do zdobycia prawa jazdy. Po którejś lekcji, kiedy dał się na mnie wniebogłoso, nagle skręciłam i... auto stanęło w poprzek ruchliwej drogi. Wysiadłam, zostawiłam

tęgo mojego instruktora w korku. Na szczęście mój drugi nauczyciel był dużo lepszy, pomógł mi zdać egzamin. Wprawdzie udało mi się to za trzecim razem, ale z tego, co opowiadali o swoich perypetiach koledzy, nie poszło mi aż tak źle. I jeszcze jedna rzecz. Egzamin zdawałam 6 czerwca o godz. 6! Proszę mi wierzyć, gorliwie modliłam się, gdy tylko zorientowałam się, jaka była wtedy data.

Jakim kierowcą jest Anna Karwan?

Na moje oko jestem niezbyt dobrym kierowcą, więc staram się jeździć wolniej niż lubię. Ale zdarza mi się przycisnąć, zwłaszcza teraz, kiedy ta śliczna ikonka „sport” na skrzyni biegów nieśmiało do mnie mruga...

Każde moje parkowanie lub szukanie drogi jest jedną wielką przygodą. Z pewnością pasażerowie nigdy się nie nudzą, kiedy klnę za kółkiem jak szewc.

A inni Polacy? Ma im pani coś do zarzucenia?

Tak, ślepotę (przepraszam, że to powiem, dotyczy to głównie kobiet), egoizm, kompletny brak odpowiedzialności i wyobraźni. No i ta jazda pod wpływem alkoholu czy narkotyków. To jakiś dramat!

Są jeszcze trochę lżejsze przewinienia – chodzi mi o palaczy papierosów. Gdy widzę takich, którzy otwierają okno i wyrzucają niedopałki na ulicę, mam ochotę podejść, wziąć tego peta i dogasić im na desce rozdzielczej albo wrzucić do porannej kawy w kubku termicznym.

Na stan polskich dróg też można trochę ponarzekać, prawda?

Jestem bezlitosna. W skali od 1 do 10 oceniłabym stan polskich dróg na... -50! Szkoda, że te, na których można byłoby trochę poszaleć, rozjeżdżają nam tiry... ■



ANNA KARWAN

– wokalistka, choć woli o sobie mówić „śpiewarka”. Polskiej publiczności dała się poznać dzięki udanym występom w siódmej edycji programu The Voice Of Poland. Teraz pracuje nad pierwszą w karierze solową płytą. Od zeszłego roku gra w serialu „Barwy szczęścia”.

Płyny eksploatacyjne

Chcę przypomnieć pewne ogólne, ale bardzo ważne zasady związane z eksploatacją pojazdów i dbałością o poszczególne płyny eksploatacyjne.



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

Nie smarujesz, nie jedziesz. Tak w skrócie możemy napisać o zadaniach olejów silnikowych w silnikach spalinowych. Na marginesie – w związku z coraz większą promocją pojazdów elektrycznych wkrótce trzeba będzie podkreślać, że niektóre płyny nie występują w silnikach elektrycznych, nie są tam konieczne.

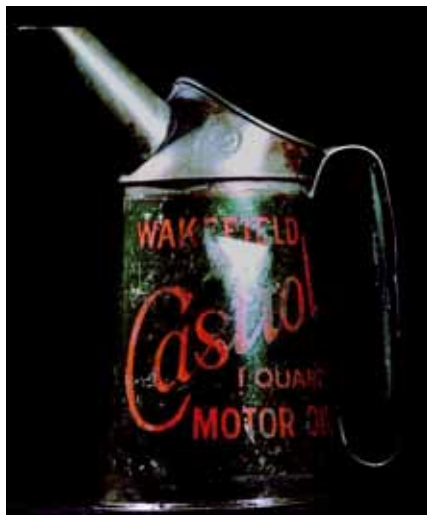
■ Oleje silnikowe

W pojazdach napędzanych przez silnik spalinowy musimy zadbać o ilość, stan i jakość oleju silnikowego. Większość osób kojarzy oznaczenia lepkościowe oleju, np. 15W40, 5W30 itp., uznając je za jedyny jego wyróżnik. Tak nie jest. Mając na uwadze charakter tych artykułów nie będę się wdawał w analizę wszystkich oznaczeń umieszczanych na opakowaniach oleju silnikowego, ale napiszę o najważniejszych rzeczach, na które trzeba zwrócić uwagę, żeby nie dać się nabrać na żadne innowacyjne teorie mechanika.

Po pierwsze, używamy tylko oleju zalecanego przez producenta silnika/samochodu. Nie chodzi o konkretną markę. Istotna jest klasa lepkości oraz gatunek. Jeżeli producent silnika zaleca używanie olejów syntetycznych, tak róbmy bez względu na przebieg pojazdu. Co ważne, im starszy i bardziej zużyty silnik, tym lepszy olej jest mu potrzebny. Lepszy, czyli jaki? Łatwiej budujący film smarujący. Jeżeli chcielibyśmy wiedzieć, jaki olej i w jakiej ilości należy zastosować przy wymianie, polecam stronę www.dobierz-olej.pl. Tam znajdziecie wskazówki dotyczące wszystkich rodzajów pojazdów.

Po drugie, w przypadku motocykli bardzo ważne jest używanie oleju spełniającego normę JASO MA lub MA2. Wskazuje ona, czy może on współpracować z mokrym sprzęgłem. Pamiętajcie, że w motocyklach sprzęgło jest zanurzone w kąpieli olejowej. Jeżeli wlejemy do silnika motocykla olej samochodowy (nawet o zalecanej lepkości), sprzęgło będzie się ślizgać.

Po trzecie, nie wiercie teorii mówiącej, że jeśli auto ma większy przebieg, potrzebuje mineralnego oleju! Wielu mechaników uważa, że jest to antidotum na wszelkie stuki i puki w silniku.



Dzieje się tak tylko wtedy, gdy lejemy do silnika olej o innych parametrach lepkościowych niż zalecane przez producenta. Może i jest to lekarstwo na hałas, ale tylko chwilowe.

Po czwarte, w razie jakiegokolwiek poważnej awarii silnika, polegającej na zatarciu lub innych uszkodzeniach mogących mieć związek z olejem, warto zabezpieczyć komisyjnie próbki oleju do badania. W dzisiejszych czasach, mając taką próbkę, laboratoria są w stanie ustalić przyczyny wielu awarii.

■ Płyny chłodzące

Zadaniem płynu chłodzącego jest oczywiście odbieranie energii cieplnej z silnika i oddawanie jej w elementach chłodzących (do chłodnicy oraz nagrzewnicy kabiny). Teoretycznie żadnej filozofii tu nie ma. Warto jednak zapamiętać kilka istotnych rzeczy, które opiszę poniżej. W razie wątpliwości można zajrzeć na stronę www.dobierz-olej.pl, gdzie podane są oznaczenia odpowiedniego płynu chłodzącego dla danych pojazdów.

Po pierwsze, pamiętajmy, że wlanie wody nie załatwi sprawy. Woda zamarza, wytrąca się z niej kamień kotłowy, wrze w 100 st. C, czyli temperaturze pracy nowoczesnych, wysiłonych silników.

Po drugie, uzupełnienie układu tylko koncentratem również pogorszy sprawę. Płyn chłodzący, aby utrzymał temperaturę wrzenia ok. 140 st. C i temperaturę krzepnięcia ok. 30 st. C, musi stanowić mieszaninę glikolu z wodą we właściwych proporcjach. Najlepiej zatem dokonywać gotowego zakupu.

Po trzecie, na rynku są dostępne różne rodzaje płynów. Najczęściej różnica między nimi polega

na tym, że powstają jako mieszanina glikolu etylenowego lub propylenowego. Rodzaj płynu musimy dostosować do konstrukcji układu chłodzenia. Płyny mają różne właściwości, źle dobrane mogą doprowadzić do uszkodzeń uszczelnień lub samej chłodnicy (np. aluminiowej). Należy zatem dobrać je biorąc pod uwagę nie kolor, ale właściwości podane na opakowaniu. Kupując płyn, trzeba wiedzieć, jaki rodzaj materiałów użyto to budowy układu chłodzącego w pojeździe. Niestety, po wymianie płynu często pojawiają się wycieki z układu chłodzenia. Zapytajcie mechanika, jaki płyn zastosował. Później wystarczy sprawdzić, jakie jest jego przeznaczenie według producenta.

■ Płyny hamulcowe

Płyn hamulcowy jest bardzo ważny. Od niego zależy nasze bezpieczeństwo i to, czy skutecznie wykonamy manewr hamowania. Płyny hamulcowe przeszły długą drogę rozwoju. Obecnie stosujemy najczęściej DOT o oznaczeniach 5.0 lub 5.1. Jak należy dbać o płyn hamulcowy?

Po pierwsze, nie odkręcamy bez powodu zakrętki zbiornika z płynem. Płyny hamulcowe są higroskopijne i podczas każdego kontaktu z otoczeniem „łapią” wodę. Każda kropla wody w płynie hamulcowym znacznie obniża jego temperaturę wrzenia, która wyjściowo powinna wynosić ok. 250 st. C. To istotny parametr. Przecież hamulce zamieniają energię kinetyczną na ciepłą, a płyn jest blisko elementów ciernych. Wrzenie płynu i powstanie pary (tzw. zagotowanie) to pierwszy krok do tragedii – wówczas pojazd już nie hamuje.

Po drugie, płyn hamulcowy w motocyklach i w samochodach trzeba regularnie wymieniać. Koszt takiej operacji jest niewielki, a zmiana natychmiast odczuwalna. Po wymianie układ hamulcowy z reguły pracuje dużo płynniej i delikatniej. Nie ma się co dziwić. Z upływem czasu płyn hamulcowy gęstnieje. Na „przemieszczanie” płynu w układzie hamulcowym musimy wykorzystać znacznie więcej energii; ostatecznie układ hamulcowy ma coraz mniejszą skuteczność.

Po trzecie, używajmy tylko płynów zalecanych przez producenta w zakresie parametrów. To bardzo ważne. Współczesne pojazdy wyposażone w szereg systemów współpracujących z układem hamulcowym (ABS, ESP) wymagają odpowiednio dobrego płynu hamulcowego, najczęściej o oznaczeniu 5.1. Użycie nieodpowiedniego płynu może doprowadzić do zniszczenia uszczelnień i wycieków z układu hamulcowego. ■

Szkolenie Kierowców Zawodowych

Zaoferuj WIĘCEJ swoim kursantom

TERAZ E-KURS KWALIFIKACJA WSTĘPNA Z DODATKOWYMI MODUŁAMI!

- » indywidualny tok nauki
- » intensywniejsze zapamiętywanie
- » NOWOŚĆ! utrwalenie podstaw dzięki materiałowi powtórzeniowemu

e-kierowca
www.e-kierowca.pl

Sprawdź już dziś tel. 914314395



Pięćsetka trzyma formę

W świecie motoryzacji przemiana pokoleniowa następuje co dekadę. Optymalizacje i nowe technologie pozwalają na budowanie aut wygodniejszych, bezpieczniejszych, szybszych oraz bardziej przestronnych. Elektronika rozwija się skokowo. Zmieniają się też nurty stylistyczne. Fiat 500 jest produkowany od 2007 roku, ale ma się doskonale.

Przebieg włoskiego koncernu z tyskiej fabryki wyjątkowo skutecznie opiera się upływowi czasu. Duża w tym zasługa początkowych założeń. Projektując duchowego spadkobiercę pierwszego fiata 500 (1957–1975) dążono do stworzenia samochodu jak najbliższego oryginałowi, jednak nieźle wyposażonego i wykończonego, stylowego i na kieszeń statystycznego Europejczyka. Udało się. Stary Kontynent oszalał na punkcie fiata 500. Z wynikami sprzedaży na poziomie 150–190 tys. egzemplarzy rocznie pięćsetka porzastała po kątach konkurentów z segmentu A i skutecznie walczy o pozycję w zestawieniu najczęściej wybieranych modeli. Żeby nie być gołosłownym – Jato Dynamics podało, że w 2017 roku sprzedano w Europie 189.928 fiatów 500. „Współczesny klasyk” wyprzedził więc passata (184.123 szt.), fabię (180.136 szt.) czy megane (168.132 szt.).

Fiat przyjął najlepszą z możliwych strategii względem modelu 500. Żeby nie zepsuć lubianego produktu, poprawia tylko to, co niezbędne. Trzy lata temu fiat 500 przeszedł face lifting. Zmiany z zewnątrz są ograniczone – pojawiły się nowe lampy, zderzaki, felgi czy lakiery. Podczas modernizacji dołożono też elementy, które stają się coraz ważniejsze dla nabywców – zainteresowani mogą zamówić fiata 500 z wielofunkcyjnym



cyjnym cyfrowym panelem wskaźników oraz rozbudowanym systemem multimedialnym, który współpracuje ze smartfonami, pozwala na korzystanie z nawigacji i potrafi wymieniać dane z siecią, np. w celu odtwarzania utworów z Internetu.

Charakter oraz wygląd fiata 500 zmieniają się wraz z przeznaczonym na jego zakup budżetem. Bazowe wersje (cennikowo od 43 tys. zł, ale zainteresowani znajdują u dilerów nowe egzemplarze za 38–39 tys. zł) z radiem i klimatyzacją, na stalowych felgach i z wnętrzem pozbawionym ozdób

ników cieszą oko, mimo że są dosyć surowe. Dodatkowe tysiące złotych pozwalają na spersonalizowanie fiata. W pełni wyposażony egzemplarz z alufelgami, okleinami nadwozia, wielofunkcyjną kierownicą, elektronicznymi dodatkami czy skórzaną tapicerką firmy Poltrona Frau (znaną także z Maserati) staje się modnym gadżetem, który nie blednie w konfrontacji z mini czy chociażby audi A1. Szczególnie gdy zwraca się uwagę na całość kształtu, a nie próbuje dokonywać oceny samochodu przez pryzmat poszczególnych ele-

mentów czy twardość plastików użytych do wykończenia kokpitu. Najbardziej wymagającym Fiat proponuje limitowane wersje, sportowego Abartha 500 (od 74 tys. zł), a nawet półkabriolet 500C (od 53 tys. zł) ze stalowymi pałkami dachu, między którymi rozpięty jest brezent – elektrycznie zwijany przy dowolnej prędkości.

Pod maską testowanego 500C pracował dostępny od początku rynkowej kariery pięćsetki, a także znany z wielu starszych modeli Fiata – w tym niegdyś popularnych w szkołach jazdy punto II i grande punto – wolnossący 1.2 8V o mocy 69 KM. W małym i lekkim samochodzie jednostka wciąż zdaje egzamin. Sprint do 100 km/h trwa 12,9 s, a utrzymywanie prędkości autostradowych nie stanowi problemu, choć jest okupione wyraźnym wzrostem hałasu i zużyciem paliwa. Ograniczając tempo i korzystając z niskich obrotów, przed czym niewysilony motor się nie wzbrania, można ograniczyć spalanie do 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym.

Prostym, a przyjemniającym życie rozwiązaniem jest podbijanie przez elektronikę obrotów powyżej 1000 obr./min w momencie zwalniania sprzęgła. W efekcie o zdławienie silnika nawet przy ruszaniu bez gazu nie jest łatwo. Zwartość nadwozia w połączeniu z bezpośrednim układem kierowniczym (szkoda, że niezbyt komunikatywnym) ułatwiają prowadzenie samochodu.

Wnętrze testowanego fiata 500 z jubileuszowej edycji 60th Anniversary urzekło wymakowaną kolorystyką i dbałością o detale – do trójkolorowej konwencji wnętrza nawiązywały nawet dywaniki podłogowe. Precyzja spasowania i montażu elementów nie budziły wątpliwości. Pewne zastrzeżenia można mieć do foteli z dosyć wąskimi i wysoko osadzonymi siedziskami, regulowanej wyłącznie w pionie kolumnie kierownicy oraz ograniczonej przestrzeni dla pasażerów drugiego rzędu czy na bagaż. By wysokie, ale wąskie auto dobrze się prowadziło, Fiat musiał utwardzić zawieszenie. Przy 15- lub 16-calowych felgach poprzeczne nierówności nawierzchni stają się wyraźnie odczuwalne. Ceniący wygodę jazdy mogą więc z czystym sumieniem zrezygnować z dopłacania za większe felgi. Nie każdemu będzie odpowiadało także nagromadzenie informacji 7-calowym ekranie cyfrowego panelu wskaźników. Można się im jednak przyjrzeć w salonie i ocenić, czy warto dopłacać 1000 zł, czy też pozostać przy analogowych zegarach. Po stronie minusów można zapisać przeszło 10-metrową średnicę zawracania. W 3,5-metrowym aucie to sporo.

Wszystkie mankamenty są jednak kwestią drogową. Fiat 500 jest kupowany ze względu na wygląd, niepowtarzalny styl i przyjemność płynącą z prowadzenia. W tych kategoriach auto sprawdza się tak samo dobrze, jak w chwili debiutu w 2007 roku i na razie nic nie wskazuje, by coraz mocniej zapatrzony w SUV-y świat motoryzacji miał odwrócić się od sympatycznej pięćsetki.

Łukasz Szewczyk

Życie na maksa

W niezwykle szczerej autobiografii „Życie na maksa” Jenson Button, jeden z najwybitniejszych kierowców Formuły 1, ujawnia kulisy świata tego motoryzacyjnego fenomenu i opowiada swoją niezwykle barwną historię. Warto przeczytać!

Brytyjczyk Jenson Button karierę zaczął rozwijać już jako ośmiolatek. Najpierw startował w wyścigach kartingowych. Wygrał mistrzostwa Wielkiej Brytanii w 1990 i 1991 roku, wywalczył nawet wicemistrzostwo świata. Było to w 1995 roku. Dwa lata później, w wieku siedemnastu lat, został najmłodszym zwycięzcą kartingowych mistrzostw Europy w klasie Super A. W 1998 roku zdobył mistrzostwo w brytyjskiej Formule Ford oraz nagrodę McLaren-Autosport Young Driver of the Year. Następnie awansował do Formuły 3, gdzie odniósł trzy zwycięstwa i finiszował na trzeciej pozycji w stawce pełnej dużo bardziej doświadczonych kierowców.

Przygodę z Formułą 1 zaczął w 2000 roku. Startował wtedy jako zawodnik zespołu Williamsa. Jednak największe sukcesy zaczął święcić kilka lat później. Przełomowy był rok 2009. Startując w zespole Brawn GP zdobył tytuł mistrza świata. Zapewnił go sobie podczas GP Brazylii na torze Interlagos.

Rok później Button został zawodnikiem McLarena. Początkowo był traktowany jako partner gwiazdy zespołu – Lewisa Hamiltona. Po roku to się zmieniło. Podczas GP Kanady

odniósł największe zwycięstwo w karierze. Był to także jeden z najbardziej spektakularnych wyścigów w historii F1. Button, mimo że w połowie wyścigu zajmował ostatnią pozycję, zdołał przebić się do czołówki stawki i objąć prowadzenie na ostatnim okrążeniu. Dzięki dobremu występom w kolejnych wyścigach Brytyjczyk zdobył wicemistrzostwo świata.

Ale to tylko garść ogólnodostępnych informacji na temat Jensona Buttona. Jeśli chcecie dowiedzieć się o nim znacznie więcej, musicie przeczytać jego autobiografię „Życie na maksa”!

red





Podnieśmy ceny, to jest dobry moment!

Drodzy przedsiębiorcy, podwyższajmy ceny naszych kursów, ale róbmy to z głową, stopniowo. Naprawdę nie ma się czego bać. Jesteśmy zawodowcami wartymi znacznie więcej, niż sami się wyceniamy!



Marek Kasprzyk,
właściciel szkoły jazdy
Quattro
z Krakowa i Nowego Sącza

Zdążyliśmy przyzwyczaić się już do zapowiadania zmian w ustawie o kierujących pojazdami i fałszywych alarmów związanych z ich wprowadzaniem. Za każdym razem lęk przed nowym motywuje ludzi do rozpoczęcia kursu nauki jazdy. W tym roku nie było inaczej. Właściciele szkół zacierają ręce, cieszą się ze zwiększonego obrotu i – co za tym idzie – większego zysku. Ale czy to takie dobre? Ruch ten jest także kłopotliwy. Występują wtedy kłopoty związane z brakiem wystarczającej liczby pojazdów oraz rozchwytywanych w tym czasie instruktorów. Zwykle utrudnia to prawidłową realizację kursu, co odbija się negatywnie na kursantach, jak i marce firmy. Kursanci będą narzekać na swoją

szkołę, bo szkolenie prowadzone jest np. za wolno albo następuje zbyt duża rotacja instruktorów. Po wzroście ruchu w naturalny sposób następuje spadek. Wtedy przedsiębiorca sięga do rezerw, które wytworzył wcześniej. Koło się zamyka. Niestety, w ten sposób branża jest destabilizowana i osłabiana.

■ Czasami cena przestaje mieć znaczenie

Jest jednak coś, z czego przy tej okazji można skorzystać. Zwiększenie popytu na usługę szkoleniową w tak krótkim czasie zwykle wpływa na wzrost cen. Dzieje się tak, ponieważ kursanci, jak rzadko kiedy, nie patrzą na cenę, tylko martwią się, czy zdążą zrobić kurs przed zmianami. Są nawet w stanie zapłacić dwa razy więcej za szkolenie przyspieszone. Nagle cena przestaje mieć znaczenie. Niestety, kursanci zapominają, że aby zdążyć przed zmianami, muszą nie tylko ukończyć kurs, ale również szybko zdać egzamin.

A do tego potrzebne jest już solidne przygotowanie, zapewniane przez dobrą szkołę jazdy, którą trzeba umieć znaleźć.

Idealny moment na podnoszenie cen pojawia się, gdy z jakiegoś powodu klient nie przykładają do niej wagi. Ceny kursów nauki jazdy są w całej Polsce zatrważająco niskie, więc istnieje tutaj spore pole do popisu. Taką zwyżkę można było zaobserwować w Krakowie. Ceny kursów wzrosły tam średnio o 200 zł i obecnie utrzymują się średnio na poziomie 1500 zł. Jednak nie w każdym mieście tak jest. Przykładem jest Nowy Sącz, w którym ceny utrzymują się na poziomie 1200 zł już od mniej więcej dwóch lat. Na zmiany się nie zanosi. Takich miejsc w Polsce jest z pewnością więcej.

■ Tysiąc złotych za kurs? To wciąż dostępna opcja

Powszechnie wiadomo, że firmy z danej branży, ustalając cenę swoich usług czy produktów, nie mogą opierać się na wspólnych ustaleniach.

Dlaczego? Zalicza się to do czynów mających znamiona nieuczciwej konkurencji. Pozwolę sobie tutaj zacytować ustawę (z 16 lutego 2007 roku) o ochronie konkurencji i konsumentów, a konkretniej – art. 6, ust. 1.: „Zakazane są porozumienia, których celem lub skutkiem jest wyeliminowanie, ograniczenie lub naruszenie w inny sposób konkurencji na rynku właściwym, polegające w szczególności na: 1) ustalaniu, bezpośrednio lub pośrednio, cen i innych warunków zakupu lub sprzedaży towarów”.

Nasuwa mi się takie pytanie: jeśli szkoły jazdy wykonujące tak mocno regulowaną działalność sprzedają swoje usługi w tym samym mieście za ceny różniące się nawet o 30 proc., to czy można takie działanie nazwać uczciwą konkurencją? Gdyby te ceny były jeszcze wysokie... Niestety, tak nie jest. Tysiąc złotych za kurs? Taka opcja jest wciąż dostępna w różnych regionach Polski.

■ Ceny podnośmy w... prima aprilis

A dlaczego nie mielibyśmy co roku podnosić cen za kursy? Przecież ciągle rosną koszty zatrudnienia. A inflacja? Co z kosztami ubezpieczeń pojazdów, serwisu samochodów i części zamiennych, materiałów szkoleniowych, mediów?

Wiadomo, że zimą, gdy chętnych na kursy jest mniej, podnoszenie cen byłoby błędem. Dlatego najlepszym momentem byłaby wiosna. Właśnie wtedy notujemy wzrosty zainteresowania kursami. A już najlepszym dniem byłby prima aprilis – ludzie pomyślą, że to żart, podczas gdy my byłibyśmy śmiertelnie poważni!

Do tego jednak konieczne jest konsekwentne podejście właścicieli szkół jazdy, zwłaszcza większych, którzy zazwyczaj dyktują ceny na lokalnych rynkach. Te ośrodki nie są duże bez powodu. Przyciągają więcej klientów niż inne firmy. Ceną kursów w tych ośrodkach sugerują się właściciele mniejszych szkół. To ma swoje uzasadnienie.

Nie ma co wymagać, żeby mniejsze firmy dyktowały dokładnie takie same ceny, jak większe. U nich kurs będzie kosztował mniej. Ale jeśli mała szkoła chciałaby stać się większą, musi zrobić jeszcze coś innego. Konkurować czymś więcej niż ceną.

Oczywiście nie chcę zbytnio generalizować. Są przecież małe szkoły, które się cenią, bo mają ku temu powody i potrafią na tym dobrze wyjść. Jakość nauczania jest tam wysoka, a za nią idzie rosnąca popularność. I to jest dobra strategia. Realizowania takiej życzyłbym wszystkim. Rozwijajcie jakość, bo ona jest w cenie. Nasi klienci tego chcą i bez problemu za to zapłacą.

Moja propozycja nie jest ani skomplikowana, ani nierealna. Coroczny wzrost cen kursów o np. 100 zł pozwoliłby wprowadzić do tej branży chociaż podstawy stabilizacji. Takie działanie sukcesywnie przyciągałoby z powrotem do zawodu dobrych instruktów,

bo stawki wreszcie byłyby konkurencyjne z tymi, które otrzymują pracując w innych branżach. Ale nie ma też co przesadzać. Podniesienie cen kursów o 500 zł byłoby teraz po prostu nierealne.

■ Jesteśmy warci więcej, niż sami się wyceniamy!

Drodzy przedsiębiorcy, podwyższajmy ceny naszych kursów, ale róbmy to z głową, stopniowo. Rewolucjami niech zajmują się ustawodawcy, którzy poza pomysłami stale szokują przekładaniem wprowadzenia zmian w ustawach, destabilizując branżę. Na to i tak nie mamy wpływu. Nie bójmy się wykonać tego kroku. Nie czekajmy biernie na zbawienie, bo o to zadbać musimy sami. Czy mamy wychodzić na ulicę? Czy takie metody są konieczne? To już nie te czasy. Jeśli sami o siebie nie zadamy, to kto to zrobi? Prezydent, minister, dyrektorzy wydziałów we wszelkich urzędach? Wierzę w siłę i mądrość przedsiębiorców. Apeluję z nadzieją, że wraz ze mną widzicie w tym sens i również macie dość stagnacji w tej branży. Naprawdę nie ma się czego bać. Jesteśmy zawodowcami wartymi znacznie więcej, niż sami się wyceniamy!

■ Zepsuliśmy, teraz zabierzmy się za naprawianie

Walczy jakością. Nie chodzi mi przecież o nabijanie kieszeni właścicieli szkół, tylko o wzmacnianie branży szkolenia kierowców. Bo wykonujemy skomplikowaną, absorbującą i odpowiedzialną usługę. Cena za nią powinna być adekwatna do nakładów, a obecnie tak nie jest. W naszej branży powinno się dobrze zarabiać. Choćby tak jak w Europie Zachodniej. Jest jednak jeden warunek. Możemy podnosić ceny, ale wraz z nimi musimy podnosić także jakość naszych szkoleń. O sile branży nie świadczą bo-

wiem tylko pieniądze, ale również to, co za te pieniądze otrzymują klienci.

To my przyzwyczailiśmy kursantów do niskich cen. Zepsuliśmy to, więc teraz zabierzmy się za naprawianie. To leży w interesie przedsiębiorców, naszych instruktorów i pracowników, ale również klientów, którzy dostaną świetne szkolenie za wartość tego pieniądze. Skorzystają na tym także użytkownicy dróg. Dzięki dobrze prowadzonym szkoleniom wyrosną nam wspaniali kierowcy, którzy nie będą stwarzali zagrożenia na (obecnie bardzo niebezpiecznych) polskich drogach.

■ Olbrzymia waga kursu

To nie dwugodzinne wykłady w ośrodkach egzaminacyjnych, godzina treningu na płycie poślizgowej, zielony listek czy kolejne ograniczenia prędkości, zakazy, nakazy poprawy bezpieczeństwa na drogach w Polsce. Przyczyni się do tego nowa generacja kierowców, nowa mentalność użytkowników dróg. A ich kształtowanie zaczyna się podczas kursu na prawo jazdy. Bo wtedy kandydat na kierowcę nie ma jeszcze złych nawyków.

Niestety, mamy to już we krwi, że jeśli się czegoś nauczymy, uważamy się za ekspertów. Zanim kierowca zacznie samodzielnie zbierać doświadczenie, musi być do tego doskonale przygotowany. Niestety, egzamin państwowy wszystkiego nie zweryfikuje, za to życie już tak. Dlatego waga kursu nauki jazdy jest tak duża. Szkolenia te nie będą dobre bez dobrych specjalistów, a ich też nie będzie, gdy zabraknie dla nich pieniędzy. Życzę nam wszystkim, żebyśmy mieli głowę na karku, potrafili opanować emocje potrzebne do umiejętnego kontrolowania cen kursów, dawali sobie szansę prowadzenia wysokojakościowych szkoleń dużej liczbie kursantów, mogli realizować się zawodowo i godnie przy tym żyć. ■



Plany niedoskonałe

Kandydaci na kierowców szukają coraz to nowszych sposobów, żeby zdać egzamin teoretyczny na prawo jazdy, chociaż nie przyswoili wymaganej wiedzy. Tylko w marcu w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego doszło do dwóch prób wyłudzeń poświadczenia nieprawdy.



raz – dzięki nadajnikowi – przesyłał drugiej osobie, która mu zdalnie podpowiadała.

Mężczyźnie za usiłowanie wyłudzenia poświadczenia nieprawdy przez wprowadzenie w błąd egzaminatora grozi kara do trzech lat pozbawienia wolności. Policja miała prowadzić dalsze czynności w tej sprawie.

■ Wzięła samochód i... pojechała na zakupy

Przypomnijmy, że nie tak dawno, bo w grudniu ubiegłego roku, dziwne rzeczy działy się z kolei w gorzowskim WORD-zie.

Wszystko zaczęło się od tego, że egzaminator obwieścił 30-letniej obywatelce Niemiec, iż nie zdała praktycznego egzaminu na prawo jazdy. Stało się to jeszcze na terenie ośrodka, po zaliczeniu przez nią zadań na placu manewrowym. Kandydatka na kierowcę nie zatrzymała się przed znakiem STOP. Kobieta nie mogła się pogodzić z decyzją egzaminatora.

– Urządziła mu karczemną awanturę – mówił Maciej Kimet z zespołu prasowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim. – Potem przeniosła się do budynku ośrodka egzaminacyjnego. Tam także pokrzykiwała. Tym razem na innych pracowników ośrodka.

Ale chyba nikt nie mógł przewidzieć, do czego dojdzie za chwilę. Otóż Niemka udała się tam, gdzie stały pojazdy egzaminacyjne, wsiała do fiata punto, włączyła silnik (kluczyki były w stacyjce) i wyjechała poza teren WORD-u.

– Pracownicy WORD-u szybko zorientowali się, że samochód zniknął, i zawiadomili policję – relacjonuje przebieg wydarzeń Kimet.

W akcji poszukiwawczej wzięło udział kilka radiowozów. Ostatecznie kobietę i fiata punto znaleziono... na terenie gorzowskiego WORD-u. Po 30 minutach nieobecności Niemka postanowiła samochód zwrócić. Zaparkowała auto i wysiadła z niego, jakby nic się nie stało.

– Kobieta została natychmiast przesłuchana – mówi Kimet. – Swoje zachowanie tłumaczyła stanem psychicznym po niezdanym egzaminie na prawo jazdy. Mówiła o zdenerwowaniu i dużych emocjach, których nie potrafiła opanować.

A gdzie podziewała się przez pół godziny? Robiła szybkie zakupy w jednym z gorzowskich marketów...

Jakub Ziębka

W Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu tuż przed rozpoczęciem teoretycznego egzaminu na prawo jazdy kategorii B na sali pojawił się młody mężczyzna i wylegitymował się nie swoim dowodem osobistym. Egzaminator nie dał się wywieść w pole. Zorientował się, że mężczyzna, który pojawił się na egzaminie, nie jest tym, za kogo się podaje. Natychmiast zawiadomił policję.

■ Instruktor szuka „zastępstwa”

Funkcjonariusze ustalili, że 37-letni mężczyzna, do którego należał dowód osobisty, chciał przystąpić do części teoretycznej egzaminu na prawo jazdy kategorii B, ale nie czuł się przygotowany. Umówił się więc ze swoim instruktorem, że ten pomoże mu znaleźć „zastępstwo”. Do tego zadania 49-letni instruktor z powiatu sandomierskiego namówił 21-latkę. Przyszedł on na egzamin, lecz, jak już wspomnieliśmy, został zdemaskowany. Obawiając się konsekwencji, uciekł więc z budynku, pozostawiając dowód tożsamości starszego o szesnaście lat mężczyzny. Powiadomieni o zdarzeniu policjanci zabezpieczyli dokument oraz nagrania z monitoringu i ustalili bezpośrednich świadków zdarzenia.

Trzem mieszkańcom powiatu sandomierskiego w wieku 21, 37 i 49 lat policjanci przedstawi-

li zarzuty usiłowania wyłudzenia poświadczenia nieprawdy. Podejrzani wkrótce staną przed sądem. Za ten czyn grozi kara pozbawienia wolności do lat trzech.

■ Kamera schowana w lewym rękawie

Do nie mniej zadziwiającego zdarzenia doszło jeszcze w tym samym miesiącu. Tym razem w garwolińskim oddziale terenowym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Siedlcach. Na egzamin teoretyczny przyszedł 64-letni mieszkaniec Legionowa.

– Najpierw kandydat na kierowcę mocno pochylił monitor w dół – relacjonuje Paweł Narojek, kierownik wydziału egzaminowania WORD-u w Siedlcach. – Nikt tak nie robi, więc egzaminatorowi wydało się to podejrzane. Potem trzymał rękę w nie naturalnej pozycji. Gdy egzaminator odchylił jego lewy rękaw, znalazł małą kamerę.

Po co 64-letni kandydat na kierowcę chciał filmować pytania egzaminacyjne? Tego na pewno, w momencie oddawania do druku kwietniowego numeru „Szkoly Jazdy”, nie wiemy.

– Jak dotąd nie udało się nam tego ustalić – mówił Marek Kapusta, rzecznik prasowy Komendy Powiatowej Policji w Garwolinie.

Prawdopodobnie kandydat na kierowcę próbował nagrywać pytania egzaminacyjne, a ob-

Czego nie robić w mediach społecznościowych

Każda forma promowania marki, np. poprzez social media, może być owocna lub przynieść straty. Nie tylko wizerunkowe. Wszystko zależy od tego, w jaki sposób będziemy prowadzili komunikację. Czego należy się więc wystrzeżać?

Wbrew temu, co mówi nazwa jednej z najpopularniejszych grup facebookowych zrzeszających osoby pracujące w branży, kryzysy zaczynają się nie tylko w weekendy. Błędy wpisane są we wszelkie prowadzone przez nas działania, ale ograniczenie ich do minimum jest obowiązkiem każdego, kto zarządza stroną jakiejś marki.

■ Brak odpowiedzi na pytania i komentarze

Jaki jest jeden z najczęstszych grzechów popełnianych przez administratorów fanpage'ów? Brak odpowiedzi na pytania i komentarze. Jeśli odbiorca poświęcił swój czas na zapoznanie się z treścią, którą umieściliśmy, a dodatkowo zainteresował się nią na tyle, że zadał pytanie związane z oferowaną usługą czy produktem, powinniśmy (a nawet jesteśmy zmuszeni) zrobić to samo. Komunikacja w mediach społecznościowych polega na dialogu, podobnie jak w przypadku rozmowy w świecie realnym. Nikt nie lubi, kiedy opowiada drugiej osobie o czymś dla siebie ważnym, a ona, zamiast wysłuchać i odpowiedzieć, milczy. Odbiorcy nie lubią oglądać na Facebooku stron ogłoszeniowych. Zdecydowanie chętniej uczestniczą w dyskusjach związanych z tematem danego fanpage'a. Brak reakcji na pytania w komentarzach czy wiadomościach prywatnych poskutkuje tym, że z czasem profil marki umrze.

■ Komunikacja na kilka sposobów

Każda sieć społecznościowa jest agregatem różniących się od siebie, np. pod względem demografii, grup. W związku z tym na różnych portalach możemy znaleźć osoby, które komunikują się między sobą w trochę inny sposób. Mało tego, oczekują, że administratorzy kont marek się do ich poziomu dostosują. Kiedy więc zde-



cydujemy się na założenie profilu w konkretnym serwisie, trzeba uwzględnić obowiązujące w nim zasady.

Najprostszy i najbardziej uniwersalny jest Facebook ze względu na liczbę użytkowników (około 15 mln w Polsce). Można publikować tam wpisy tekstowe, zdjęcia (również w formie albumów), filmy, ankiety. Na Instagramie królują z kolei materiały foto i wideo – zarówno formy kilku-, jak kilkudziesięciosekundowe. Najlepiej, żeby były dobrej jakości. Twitter jest mikroblogiem, na którym liczbę znaków w jednym wpisie ograniczono do 240. Korzystając z niego warto śledzić popularne na serwisie tematy i w ramach real-time marketingu (polega na natychmiastowej reakcji na ważne wydarzenia – przyp. red.) podpinąć się pod nie ze swoimi treściami. LinkedIn skierowany jest do profesjonalistów. Oni oczekują wartościowych treści podanych w odpowiedni sposób. Jeśli chcemy kreować się na lidera danej branży, jest to godny polecenia kanał!

Język instagramowy może sprawdzić się na Facebooku, jednak nie na Twitterze czy LinkedIn! Pamiętajmy, że jeden temat można „ograć” na wszystkich wymienionych wcześniej serwisach, jednak wszystko zależy od sposobu jego przedstawienia.

Nie zapominajmy także, do kogo kierujemy swoje przekazy. Z nastolatkami będziemy przecież komunikowali się inaczej niż z osobami po 30. roku życia. Nastolatki muszą otrzymywać komunikaty łatwiejsze do przyswojenia. Z kolei klient biznesowy oczekuje konkretniejszych treści.

■ Nie zapominajmy o odbiorcach z komórkami

W różnego rodzaju opracowaniach można przeczytać, że już w 2015 r. telefony i tablety stanowiły 80 proc. wszystkich urządzeń służących do przeglądania profili na portalach społecznościowych. Dzisiaj praktycznie każdy przegląda Facebooka na telefonie. Co to oznacza? Musimy dopasować formę przekazu do niewielkich rozmiarów wyświetlaczy. Pamiętajmy o ograniczeniu objętości tekstu w poście lub grafice składającej się z małych i niewyraźnych na telefonicznym ekranie elementów. Jeżeli odbiorca zobaczy długi post tekstowy albo bardzo wiele małych elementów na grafice, nie będzie marnował czasu na doczytywanie wszystkiego do końca czy przybliżanie do maksimum obrazka. Po prostu przesunie palcem po wyświetlaczu, żeby zobaczyć inne treści zamieszczone przez znajomych lub inne marki. Na przykucie uwagi użytkownika mamy ok. 3 sekund. Przed publikacją jakiegось posta zastanówmy się, czy zwróciłbyśmy na niego uwagę na swoim newsfeedzie (środkowa kolumna, która wyświetla się po wejściu na Facebook – przyp. red.)

■ Unikajmy konfliktów!

O czym jeszcze trzeba pamiętać, komunikując się w mediach społecznościowych? O niewchodzeniu w utarczki słowne i inne konflikty w komentarzach oraz nieobrażaniu swoich odbiorców! Dając się ponieść emocjom i wylewając swoje żale dajemy pokaz braku profesjonalizmu. Nie wspomnę już o tym, że rzrzt ekranu może sobie zrobić praktycznie każdy, a wtedy... droga do pojawienia się na grupie, na której omawia się kryzysy wizerunkowe, jest już bardzo krótka. Jeżeli klient jest niezadowolony z usługi czy produktu, wysłuchajmy go i zaproponujmy satysfakcjonujące rozwiązanie. Wszystko musi odbywać się w miłej atmosferze. Przecież nie zależy nam na czarnym PR-ze, prawda?

Hubert Grygielewicz,

community & content manager w agencji komunikacji interaktywnej SO FINE

Łodzianie pożegnali się z Federacją

Łódzkie Stowarzyszenie Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „Autos” zrezygnowało z członkostwa w Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. – Uważam, że taka organizacja powinna wspierać małe, rodzinne biznesy, nie wielkie ośrodki – tłumaczy Krzysztof Kołodziejczak, prezes łódzkiej szkoleniowców.



Krzysztof Kołodziejczak (na pierwszym planie), prezes Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „Autos”, podczas konkursu Instruktor Roku 2017

Decyzja o odpuszczeniu szeregów PFSSK została podjęta na drodze uchwały, jednoznacznie przegłosowanej podczas walnego zebrania delegatów Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców Autos. Spotkanie odbyło się 1 marca. Uczestniczyło w nim 31 osób.

■ Przemysłana decyzja

– Nie działaliśmy jednak pod wpływem impulsu, wszystko dogłębnie przemyśleliśmy – zastrzega Krzysztof Kołodziejczak, prezes stowarzyszenia „Autos”. – W naszej opinii taka branżowa organizacja jak PFSSK powinna dbać o małe, rodzinne biznesy, a nie o wielkie ośrodki.

Jako przykład podaje zapis, który pojawił się w opublikowanym przez „Szkolę Jazdy” nieoficjalnym projekcie zmiany ustawy o kierujących pojazdami. Można było tam przeczytać m.in., że OSK musiałaby posiadać „infrastrukturę odpowiednią do zakresu szkolenia użytkowaną wyłącznie na potrzeby tego przedsiębiorcy”. Czyli? „Salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć, lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe, plac manewrowy, który jest zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności wydzielony dla potrzeb danego ośrodka z wyją-

kiem ruszania na wzniesieniu oraz co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy, który jest wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowi składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo jest przedmiotem umowy leasingu”. A taki właśnie postulat został zgłoszony przez Polską Federację Stowarzyszeń Szkół Kierowców, której przedstawiciele debatowali z ministerialnymi urzędnikami o zmianach w systemie szkolenia i egzaminowania.

■ Stowarzyszenie dalej działa, tylko lokalnie

– Gdyby taki zapis zaczął obowiązywać, uderzyłoby to w rodzinne szkoły, zwłaszcza w dużych miastach, gdzie placów manewrowych jest mało, a działki niebotycznie drogie – argumentuje Kołodziejczak.

Prezes łódzkiego stowarzyszenia ma rację. Na przykład w Szczecinie działają 54 firmy szkoleniowe, które prowadzą szkolenie kursantów na... 27 placach manewrowych znajdujących się na terenie miasta. W Poznaniu działalność prowadzi 59 szkół jazdy. Z ilu placów na terenie miasta korzystają? Z 28.

– Moim zdaniem szkolenie na placach manewrowych powinno w ogóle zniknąć, jeśli wprowadzone zostaną przepisy pozwalające jeździć kandydatowi na kierowcę w asyście doświadczonego kierowcy, np. rodzica – uważa Kołodziejczak. – Kiedyś już to postulowaliśmy. Za-

miast tego proponowałbym naukę jazdy po autostradach i drogach ekspresowych.

Prezes mówi o jeszcze jednym zapisie z nieoficjalnego projektu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami. Chodzi o to, że ośrodki upoważnione do prowadzenia kursów instruktorów i warsztatów doskonalenia zawodowego wskazywać miałyby biuro do spraw szkolenia i egzaminowania, stworzone przy wojewodzie.

– Żeby podnieść poziom instruktorów i egzaminatorów, należałoby stworzyć państwową instytucję, która zajęłaby się ich szkoleniem – uważa Kołodziejczak. – Bo na jakiej podstawie biuro miało wskazywać, kto jest godzien tego, żeby prowadzić warsztaty?

Kołodziejczak zwraca uwagę na jeszcze jedną rzecz, która skłoniła łodzian do opuszczenia szeregów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

– Niektórzy członkowie PFSSK są także zrzeszeni w dwóch branżowych izbach gospodarczych. Uważam, że tak być nie powinno. Powstaje bowiem pytanie, w czym interesie oni działają: Federacji czy izb? – pyta Kołodziejczak.

Decyzja członków łódzkiego stowarzyszenia Autos (zrzesza aż 40 z 60 autoszkół działających w mieście) nie oznacza wcale, że organizacja zawiesza swoją działalność. Bynajmniej, nie ma ku temu żadnego powodu. Organizacja jest ceniona w Łodzi, z jej zdaniem liczą się tamtejsi decydenci. Potrafi też bardzo sprawnie organizować imprezy. Przykładem jest choćby zeszlorzeczny ogólnopolski konkurs Instruktor Roku. Stowarzyszenie jest także prężnie działającą grupą zakupową, otrzymującą korzystne ceny na książki i programy szkoleniowe, paliwo, opony i ubezpieczenia.

■ Zebranie bez łodzian

– Nie jest też tak, że odchodzimy z Federacji w nieprzyjemnej atmosferze, kolegom z innych regionów Polski podziękowałem już za wieloletnią współpracę – mówi Kołodziejczak.

Decyzja członków łódzkiego stowarzyszenia została podjęta miesiąc przed zebraniem sprawozdawczo-wyborczym, które odbędzie się w Łowiczu. Przyjadą tam delegaci z całej Polski. Po raz pierwszy od dawna zabraknie branżowców z Łodzi.

– Na razie widziałem tylko uchwałę, czekam na uzasadnienie decyzji członków łódzkiego stowarzyszenia – mówi „Szkole Jazdy” prezes PFSSK Krzysztof Bandos.

Jakub Ziębka

Trzymiesięczne wyprzedzenie

W toku międzyresortowych uzgodnień niektóre zapisy z projektu ustawy, która ma ponownie odsunąć w czasie wdrożenie CEPiK-u 2.0, zostaną zmodyfikowane. Wiadomo już na przykład, z jakim wyprzedzeniem Ministerstwo Cyfryzacji będzie musiało informować o planowanym wdrożeniu poszczególnych części systemu.



nia wymaga, z jakim wyprzedzeniem adresaci poszczególnych norm prawnych będą wiedzieli, kiedy poszczególne przepisy prawne zaczną obowiązywać. Wyjaśnienia wymaga, czy nie rozważano doprecyzowania, iż poszczególne komunikaty muszą zostać ogłoszone «nie później niż... dni» przed planowanym terminem wdrożenia poszczególnych rozwiązań technicznych. Ponadto przyjęcie przedmiotowej koncepcji wymaga, aby adresaci przepisów byli dodatkowo informowani drogą elektroniczną o umieszczeniu komunikatów na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej – czytamy w piśmie Jacka Sasina, przewodniczącego Stałego Komitetu Rady Ministrów.

■ Konkretna data wciąż nieznana

Uwagi nie pozostały bez odpowiedzi. Ministerstwo Cyfryzacji, odpowiedzialne za modernizację Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, zdecydowało się na wprowadzenie do projektu przepisu wskazującego, że komunikat o wdrażaniu poszczególnych funkcjonalności systemu będzie ogłaszany z trzymiesięcznym wyprzedzeniem przed planowanym terminem uruchomienia poszczególnych funkcjonalności. Co z tego wynika? O terminie wejścia w życie obostrzeń dotyczących świeżo upieczonych kierowców będziemy wiedzieli trzy miesiące wcześniej.

Nie znaczy to jednak, że cokolwiek wiadomo o tym, kiedy dojdzie do wdrożenia Centralnej Ewidencji Kierowców, a tym samym przepisów dotyczących okresu próbnego. Żadne daty nie zostały jeszcze podane.

Projekt ustawy, która ma ponownie odsunąć w czasie wdrożenie CEPiK-u 2.0, zostanie zapewne w niedługim czasie skierowany do Sejmu. Jednak do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” doszło tylko do konsultacji publicznych.

Najnowsze informacje na temat projektu ustawy dotyczącej systemu CEPiK 2.0. znajdują się na stronie internetowej magazynu „Szkoła Jazdy” – www.szkoła-jazdy.pl

Jakub Ziębka

Przypomnijmy, że w opublikowanym 26 lutego projekcie ustawy nie wskazano nowej daty wejścia w życie przepisów. Zamiast tego podzielono wdrożenie CEPiK-u 2.0 na etapy, a ministrowi cyfryzacji przyznano uprawnienie do ogłaszania wdrożenia poszczególnych etapów za pośrednictwem komunikatów, publikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej. Jednocześnie wskazano, że do czasu takiego wdrożenia – kiedykolwiek ono nastąpi – uzależnionych od niego przepisów „nie stosuje się”. Dotyczy to m.in. całego rozdziału 14 ustawy o kierujących pojazdami, poświęconego okresowi próbnemu.

■ Potrzebne doprecyzowanie

Mamy zatem do czynienia z sytuacją, w której przepisy, m.in. o zielonych listkach i obowiązkowych szkoleniach w ośrodkach doskonalenia

techniki jazdy, formalnie wejdą w życie 4 czerwca, ale w praktyce ich stosowanie będzie zawieszane do czasu, kiedy po komunikacie ministra uruchomione zostaną wymagane funkcjonalności systemu CEPiK 2.0. Brakowało jednak informacji o tym, jak długo może to potrwać oraz z jakim wyprzedzeniem miałby zostać wydany komunikat ministra.

Teraz wiemy już przynajmniej to drugie. Wszystko dzięki poprawce, którą do projektu ustawy zaproponowało Ministerstwo Infrastruktury, przewodniczący Stałego Komitetu Rady Ministrów oraz Polska Wytwórcia Papierów Wartościowych. Stało się w toku międzyresortowych uzgodnień.

„W związku z przyjętą w projekcie ustawy koncepcją uruchamiania poszczególnych funkcjonalności systemu CEPiK 2.0 w następstwie komunikatu ogłaszanego przez ministra właściwego ds. informatyzacji szczegółowego wyjaśnie-

Odpooczywać nie trzeba w niedzielę

Od tygodni cała Polska dyskutuje na temat wolnych od handlu niedziel. Jednak dla szkół nauki jazdy weekend nie zawsze oznacza błogie lenistwo.



zależać życie. Dlatego jeśli w niedzielę musi pracować, ma wolny inny dzień w tygodniu.

– Każdy ceni swój czas, ale na kursanta patrzymy indywidualnie – wyjaśnia Kamil Baran z jędrzejowskiego OSK „Kamil”. – Jeździmy w niedziele i nawet w święta, wszystko zależy od tego, czy instruktor wyraża chęć na pracę w tych dniach. Niektórzy kursanci przez cały tydzień pracują w takich godzinach, że na kurs mogą przyjść tylko w weekend. Instruktorów do pracy w wolne dni nie zmuszam. Bo trzeba mieć ludzkie podejście. Praca instruktora jest wyczerpująca i ten jeden wolny dzień w tygodniu im się należy. A u nas jest taka umowa, że jeśli nie chcą jeździć w tygodniu, to mogą w weekend. I zawsze ten wolny dzień mają.

■ Minimum jeden dzień wolnego

– Na początku, kiedy zaczynałem działalność, jeździłem codziennie, nawet w sobotę o 6 rano – wspomina Jacek Maniecki z warszawskiej Nauki Jazdy „Goćław”. – Ale to było spowodowane tym, że miałem mało klientów. Teraz, kiedy kursantów jest wielu, zrezygnowaliśmy z niedziel. W soboty jeździmy, ale pracujemy krócej. Niedziela musi być dniem na odpoczynek, na chwilę oddechu. Ja prowadzę wykłady, więc pracuję, ale moi instruktorzy mają wolny dzień. Oczywiście sporadycznie zdarza się, że instruktor chce mieć wolną środę, więc pracuje w niedzielę. Odrabia ten dzień, ale nie jest to reguła. Nie da rady pracować siedem dni, bo to jest zajęcie bardzo wyczerpujące. Trzeba odpuścić choćby przez jeden dzień.

W wolną od handlu niedzielę życie toczy się dalej. W przepisach ustawy są bowiem wyjątki. Zakupy tego dnia zrobimy m.in. w piekarniach, cukierniach, sklepach z pamiątkami, na stacjach paliw, w sklepach na dworcach czy w portach lotniczych. Dotyczy to także OSK. W zależności od potrzeb klientów szkoły mogą pracować w niedziele i święta.

Małgorzata Tobiasz

1 marca weszła w życie ustawa ograniczająca handel w niedzielę. Do końca tego roku zakupy w dużych sklepach można będzie robić jedynie w pierwszą i ostatnią niedzielę miesiąca. W pozostałe niedziele, tak jak we wszystkie święta państwowe i kościelne, sklepy (z wyjątkami) będą zamknięte. W 2018 roku będzie 29 niedziel handlowych i 23 niedziele z zakazem handlu. A jak niedziele traktują właściciele ośrodków szkolenia kierowców? Czy szkoły pracują? A może są zamknięte?

■ Trzeba się dostosowywać

– Rzadko kiedy pracujemy w niedziele – mówi Małgorzata Skumiał, właścicielka pszczyńskiej szkoły Pro-Kierowca. – Uznaliśmy, że jest to dzień kiedy my, instruktorzy, musimy odpocząć i naładować baterie. To jest konieczne, żeby potem, przez resztę

tygodnia, można było całkowicie poświęcić się pracy.

Jednak niektóre szkoły zmieniają tę zasadę, jeśli kursant nie może jeździć w tygodniu.

– Pracujemy w niedzielę, bo są kursanci, którzy przez cały tydzień pracują i nie mają kiedy przyjść na kurs – mówi Cezary Drozdowski, szef OSK „Prawko” z Poznania.

– Musimy się w jakiś sposób dostosować. A jest to trudne w przypadku tych, którzy pracują na przykład od godziny 7 do 19. Z takimi osobami jeździmy w weekend.

■ Ludzkie podejście do instruktora

Nie ma co się oszukiwać, praca instruktora jest ciężka. Szkoleniowiec codziennie spędza w aucie kilkanaście godzin, musi być cały czas czujny, nie można ani na chwilę spuścić kursanta z oczu. Wszak od tego może

Kompromitująca szczerłość

Próby koloryzowania rzeczywistości często mają niezbyt przyjemne skutki. Przekonał się o tym Romet, który na polskim rynku przymierza się do rozpoczęcia dystrybucji indyjskiego mikrosamochodu bajaj qute.



Zrezygnujmy z tego podpunktu – w testach zderzeniowych pojazd uzyskał jedną gwiazdkę, co pewnie konkurencja zaraz nam wypomni. Chyba że zostawimy pasy bezpieczeństwa, ale to za mało. Gdyby jeszcze udało im się zdobyć mechaniczną poduszkę powietrzną, jaką mają Francuzi (kupują w Chinach razem z kierownicą!), to byłby jakiś argument na plus, a tak... lepiej to przemilczeć. To będzie drażliwy temat zawsze". Tym razem to nie fragment potajemnie nagranej wypowiedzi w jednej z warszawskich restauracji czy mail, który trafił do niewłaściwej osoby i został złośliwie rozpowszechniony w sieci. Importer próbujący wprowadzić na polski rynek mikrosamochód qute podłożył się sam i na poświęconej modelowi stronie internetowej przypadkowo zamieścił roboczy komentarz.

■ Fatalna pomyłka

Pomyłkowo został on jednak opublikowany wraz z zaplanowaną do upublicznienia resztą zawartości strony. Dyskusyjny dopisek ktoś zauważył, przekazał dalej i tak lotem błyskawicy wieść o qute obiegła polską sieć, nie robiąc bajajowi dobrej prasy. Przypis został szybko usunięty bez słowa komentarza. Doniesienia o wpadce pojawiły się na większości wiodących portali. Kto nie do końca dowierzał, mógł wyświetlić przez Google kopię strony bajaj i zobaczyć utrwalony na serwerach wyszukiwarki zapis. To duże potknięcie. Romet – polski dystrybutor bajaj qute – długo i ciężko pracował na dobry wizerunek, wprowadzając na rynek coraz lepsze rowery, motorowery czy wreszcie motocykle.

Jak na ironię dla osób interesujących się motoryzacją informacja o marnym poziomie bezpieczeństwa oferowanego przez bajaj qute nie stanowiła większego zaskoczenia. W 2014 i 2016 roku EuroNCAP przeprowadził próby zderzeniowe czterokołowców z homologacjami L6e (limit 5,4 KM i 45 km/h) oraz L7e (do 19 KM i 90 km/h). Niektóre filmy z przebiegu prób zderzeniowych dosłownie mroziły krew w żyłach. Oceny natomiast dawały do myślenia. Niektóre konstrukcje nie zasłużyły na żadną gwiazdkę, a najlepsze – renault twizy oraz chatenet CH30 – na zaledwie dwie z pięciu. Bajaj z jedną gwiazdką znalazł się więc w połowie stawki. Dla lepszego zobrazowania powagi sytuacji EuroNCAP rozbiło z kryteriami przewidzianymi dla czterokołowców toyotę iQ – jeden z najmniejszych samochodów osobowych. Zebrała komplet pięciu gwiazdek. EuroNCAP sugeruje, że proste zmiany konstrukcyjne wystarczyłyby do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników czterokołowców, ale z pewnością nie do maksymalne noty i tak by nie wystarczyło.

■ Gwiazdka gwiazdce nierówna

W zamieszaniu medialnym nikt nie podniósł ważnej kwestii – gwiazdka gwiazdce nierówna. Na swojej stronie EuroNCAP wyjaśnia, że próby zderzeniowe symulują skutki kolizji dwóch aut o podobnych masach. Wpływ dysproporcji ciężarów pojazdów, spotęgowany przez różnicowane powierzchnie i położenie struktur energochłonnych na poziom rzeczywistej ochrony, doskonale zobrazował przeprowadzony w 2008 roku przez ADAC test zderzeniowy fiata 500

z audi Q7. Osoby jadące SUV-em wyszłyby z takiej kolizji bez poważniejszych obrażeń, w małym pojeździe ryzyko uszczerbku na zdrowiu było duże, nawet dla jadących na tylnej kanapie.

Dla mieszkańców bogatszych krajów Europy czterokołowce są substytutem motorowerów czy lekkich motocykli. W porównaniu z nimi zapewniają wyższy poziom bezpieczeństwa – poza hamulcami mają też pasy, stalowy szkielet nadwozia czy wreszcie cztery koła, za sprawą których kryzysowa sytuacja nie kończy się bolesnym upadkiem. Nie można zapominać, że kwadrycykle są specyficznymi tworamami, które idealnie wpisują się w nakreślone przepisami ramy mocy i masy. Dzięki temu, w zależności od przepisów w danym kraju, mogą nimi jeździć nawet osoby w wieku czternastu – szesnastu lat, które posiadają prawa jazdy kategorii A1, B1 czy AM. Przy specyfice ruchu we francuskich czy włoskich aglomeracjach, gdzie tego typu auta są najczęściej spotykane, nie są aż tak niebezpieczne, jak mogłoby wynikać z testów. W gęstym ruchu dla jednocylindrowego silnika o mocy ok. 15 KM rozpędzenie do 50 km/h, przy których wykonywano testy zderzeniowe, pojazdu ważącego wraz z pasażerami ok. 500 kg staje się sporym wyzwaniem.

■ Ciekawostka za 25 tys. zł

Za sprawą bajaj qute niesmak jednak pozostał. W końcu nikt nie lubi dowiadywać się, że otrzymuje podkoloryzowane lub przepuszczone przez gęste sito informacje. Nawet jeżeli i tak zdaje sobie sprawę, że firmy dokładają starań, by zaprezentować się szerokiej publiczności z jak najlepszej strony. Stąd specyficzny język materiałów marketingowych, w których mankamenty niemalże udaje się zamienić w atuty, a nacisk położony jest wyłącznie na najmocniejszą stronę produktu – np. zużycie paliwa czy cenę.

Skoro o cenach mowa, bajaj qute ma kosztować ok. 25 tys. zł. W efekcie prawdopodobnie pozostanie ciekawostką. Kilkuletnie mikrosamochody zachodnich marek można kupić za podobną cenę, przy czym stylizacją nadwozia i wykończeniem wnętrza dużo bliżej im do „dorosłych” aut. Bajaj qute w 2015 roku wchodził na rodzimy indyjski rynek jako najtańszy samochód. Z ceną poniżej 9000 zł faktycznie ma szansę na powalczenie o klienta z jednoślადami czy tuk-tukami. Europa już dawno przestała być rynkiem, na którym zasady gry wyznacza przede wszystkim cena.

Lukasz Szewczyk

Skanowanie to tylko początek

W nocy z 28 lutego na 1 marca Jaworzno było skanowane laserowymi dalmierzami. Inżynierowie tworzyli mapę punktów, taki wirtualny, jednak realny świat, w którym będą poruszać się samochody bez kierowcy. Zanim jednak na ulice wyjadą pojazdy testowe, przejadą miliony kilometrów w pamięci komputerów w laboratoriach.



Inżynierowie pracujący nad rozwojem pojazdów autonomicznych doszli do wniosku, że jeśli komputery samochodów będą jedynie analizować to, co na drogach jest zmienne, czyli inne pojazdy, pieszych, rowerzystów, to maszyny łatwiej mogą poruszać się w przestrzeni, gdy otrzymają szczegółową mapę otoczenia. Zamiast poświęcać moc obliczeniową na analizowanie całości rzeczywistości, można ją skierować na zrozumienie, co się zmieniło lub co się rusza. W dużym uproszczeniu tak działa w przestrzeni ludzki mózg. Pamiętamy miejsca, w których byliśmy, i selektywnie znajdujemy w nich różnice.

■ Pierwszy krok wykonany

Taka mapa zeskanowanego dla potrzeb maszyn świata powstaje właśnie w Jaworznie. W nocy z 28 lutego na 1 marca miasto było skanowane laserowymi dalmierzami. Inżynierowie tworzyli mapę punktów, taki wirtualny, ale realny świat, w którym będą poruszać się samochody bez kierowcy. Zanim jednak na nasze ulice wyjadą pojazdy testowe, przejadą miliony kilometrów w pamięci komputerów w laborato-

riach. Choć będzie się to odbywało tysiące kilometrów od Jaworzna, miejscem ich przejazdów staną się ulice tego miasta.

– Stajemy się pionierami w rozwoju pojazdów autonomicznych w Polsce – podkreśla prof. Marcin Ślęzak, dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego. – Pilotażowe skanowanie wybranych ulic i obszarów Jaworzna to naturalny krok na drodze do zdomowienia się pojazdów samojezdnych nad Wisłą, wynikający z zawiązanej współpracy pomiędzy miastem Jaworzno, firmą Comtegra oraz instytutem. Co istotne, pilotażowe działania doskonale wpisują się w możliwości późniejszego testowania pojazdów autonomicznych z wykorzystaniem danych zebranych na zasadach ustalonych w już obowiązującej ustawie o elektromobilności.

■ Duże wyzwanie. Być może będzie potrzebny testowy tor

Dlaczego takie testy są wykonywane właśnie w Jaworznie? Bo to wystarczająco duże miasto, żeby przetestować w nim samojezdne pojazdy w rozmaitych warunkach, a jednocześnie na tyle

małe, żeby podołać wszystkiemu organizacyjnie. Poza tym to z inicjatywy Jaworzna w ustawie o elektromobilności pojawiły się zapisy zapowiadające pojazdy autonomiczne i umożliwiające prowadzenie takich testów właśnie tam.

– Inżynierowie wybrali na początek trzy miejsca – tłumaczy prezydent Jaworzna Paweł Silbert. – To droga dojazdowa do autostrady A4, trasa autobusu nr 321 oraz okolice rynku. Takie miejsca są niemałym wyzwaniem dla pojazdu autonomicznego. Wskazano te przestrzenie, ponieważ sztuką nie jest wypuścić pojazd autonomiczny na autostradę, która jest miejscem bardzo przewidywalnym. Wyzwaniem jest sprawdzenie, jak taki pojazd zachowa się w mieście, gdzie są wąskie uliczki, dużo domów, wiele się dzieje w każdym momencie. Nie wykluczam, że aby się zmierzyć z tym wyzwaniem, konieczne będzie zbudowanie testowego fragmentu ulicy czy też toru.

■ Jaworzno chce się promować dzięki autonomicznym pojazdom

– Przeskanowaliśmy w technologii 3D wybrane ulice Jaworzna – mówi Dariusz Skonieczny z firmy Comtegra. – W tym te drogi, którymi największa liczba osób dowożona jest do miejsca pracy. Dokładnie odwzorowaliśmy trasę autobusu, na której znajdują się przystanki przy szkole i elektrowni. Przeprowadziliśmy też prace na rynku i w jego okolicach. Użyliśmy sensorów różnego typu. Po wykonaniu postprocesingu (obróbki – przyp. red.) zebranego materiału będziemy gotowi przekazać mapy producentom pojazdów autonomicznych, żeby wykonali testy i symulacje systemów tych pojazdów w warunkach laboratoryjnych.

Autonomiczna mobilność to pomysł lokalnych władz na przyciągnięcie najnowocześniejszych technologii, naukowców oraz zainteresowania mediów. Skanowanie miejskich ulic odbywa się dzięki współpracy gminy Jaworzno z Instytutem Transportu Samochodowego, Comtegrą, 3M i FEV oraz uczelniami wyższymi.

Jakub Ziębka

Projekty, których wciąż nie ma

Miał być CEPiK w wersji 2.0. Miał, bo wciąż go nie ma. Miały być mDokumenty ułatwiające życie kierowcom. Miały, bo wciąż ich nie ma. I co najgorsze – nowe terminy ich wprowadzenia nie zostały ogłoszone!



Siedziba Ministerstwa Cyfryzacji

Fot. Adrian Gryczuk/Wikimedia Commons



Marek Rupental

W ciągu ostatnich dwóch lat wyobraźnia kierowców została rozpalona niemal do czerwoności. Chodzi o zapowiedzi dotyczące zniesienia obowiązku posiadania przy sobie dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem. Ale nie tylko. Mówiło się także o tym, że nie trzeba będzie wymieniać dowodu rejestracyjnego, jeśli nie znajdzie się w nim miejsce na kolejne potwierdzenie wykonania badania technicznego pojazdu. Tymczasem w marcu minął rok, od kiedy tematem już chyba nikt się nie zajmuje.

■ I co? I nic...

Spośród także mówiło się o uruchomieniu w czerwcu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców w wersji 2.0. I co? I nic. Wiemy, że termin ten jest już nierealny. Zawieszono zostanie także stosowanie zapisów ustawy o kierujących pojazdami obligujących osoby, które uzyskałyby prawo

jazdy, do odbycia dodatkowego szkolenia (teoretycznego i praktycznego). Kandydaci na kierowców pewnie nie są z tego powodu niezadowoleni. Czego nie można powiedzieć o osobach, które wybudowały ośrodki doskonalenia techniki jazdy. Zainwestowali pieniądze, a wciąż nie mogą zarabiać.

Po raz kolejny zniechęcono przedsiębiorców do inwestowania w ODTJ-oty. Bo to wyjątkowo niepewna inwestycja. Nie ma więc co się spodziewać, że w najbliższym czasie takie obiekty powstaną w województwach zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim i podlaskim. Kiedyś może to odbić się czkawką. Przecież obostrzenia dla świeżo upieczonych kierowców w końcu (chyba) zaczną obowiązywać. A wówczas niektórzy będą musieli pokonać nawet kilkaset kilometrów, żeby odbyć godzinne szkolenie na torze.

■ Lekceważenie oczekiwań suwerena

Wróćmy jeszcze do kwestii tzw. mDokumentów. Otóż w ubiegłym roku miały wejść w życie przepisy zwalniające kierowców z obowiązku posiadania podczas kierowania pojazdem dokumentów. Tak przynajmniej wynikało z zapowiedzi Ministerstwa Cyfryzacji. Zapewniano wtedy, że usługa w zasadzie jest już gotowa. Wystarczy tylko dostosować przepisy prawa do tego

nowego rozwiązania i wszystko będzie działało. Ale nie działa...

Ci, którzy śledzą prace parlamentu, wiedzą, że jeżeli rządzącym na czymś zależy, są w stanie zrealizować to w naprawdę błyskawicznym tempie. Dlatego nie rozumiem, dlaczego usługa tak bardzo oczekiwana nie została jeszcze wprowadzona. Wygląda to na lekceważenie oczekiwań suwerena, który oczekuje od rządzących działań ułatwiających nam codzienne życie.

■ mDokumenty wciąż na papierze

A jak mDokumenty mają ułatwić życie obywatelom? Po zarejestrowaniu się w bazie i podaniu numeru telefonu będziemy mogli pozostawić w domu prawo jazdy, dowód rejestracyjny i ubezpieczenie. Podczas kontroli drogowej wystarczy podać policjantowi swoje imię i nazwisko oraz PESEL. W radiowozach działają już interfejsy, za pośrednictwem których funkcjonariusz wprowadzi nasze dane. Wówczas na nasz telefon przyjdzie SMS-em kod dostępu, który podamy policjantowi. Ten, po jego wpisaniu, uzyska pełny dostęp do naszych danych. Przewidziana jest również sytuacja awaryjna. Telefon może się przecieżyć rozładować lub uszkodzić. Wówczas policjant w celu uzyskania naszych danych skontaktuje się z najbliższą jednostką policji. ■



Zaskakujący list w sprawie liczników

W Polsce proceder zmieniania wskazań licznika kwitnie w najlepsze. W dużej mierze wynika z prawa popytu i podaży – wiele osób nie wyobraża sobie zakupu samochodu, który bez względu na wiek pokonał powyżej 200–250 tys. km. Handlarze korygują więc przebieg do oczekiwanego poziomu.

Aby unormować sytuację, na diagnostów nałożono obowiązek spisywania przebiegu podczas badania technicznego pojazdu. To jednak wciąż za mało. Wystarczy, że wskazania licznika zostaną skorygowane przed pierwszym przeglądem, a trafią do bazy CEPIK. Kolejnym pomysłem jest zaostrenie prawa. W myśl nowych przepisów osoba, która zmienia wskazanie licznika przebiegu całkowitego pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do pięciu lat. Czy to słusna strategia? Pojawiły się wątpliwości, które Marek Konieczny, prezes Związku Deale-

rów Samochodów, zawarł w liście otwartym do ministra sprawiedliwości.

■ Czekistowski zapal nie jest potrzebny

Pozwolimy sobie zacytować go w całości, ponieważ jest bardzo interesujący. „Szanowny Panie Ministrze, nie ma co ukrywać, wszyscy są zaskoczeni. Bo przecież przynajmniej przez 10 lat dealerzy pisali do Ministerstwa Sprawiedliwości, żeby zrobić jak w Niemczech i wprowadzić specjalne przepisy karne za «kręcenie» liczników. Ale do tej pory żadnej władzy, poprzedniej ani tej, absolutnie to nie przeszkadzało. I kolejne służ-

by prawne ministerstwa (za Pana czasów też) z urzędniczą cierpliwością odpisywały dealerom, że nie ma takiej potrzeby, bo jest w kodeksie karnym przepis o oszustwie i pod niego trzeba podciągać «zmiany wskazań licznika», realizowane przez handlarzy aut. Tylko ciągle, może z naiwności, zapominali, że chcąc używać paragrafu o oszustwie, trzeba było udowodnić, że czynność zmiany wskazań licznika była wykonana w celu wprowadzenia w błąd kupującego i narażenia go na straty. A to było już ponad siły polskich prokuratorów i sądów. Dlatego raczej nawet nie próbowali. Bo przecież mogłoby się zdarzyć, że ktoś «kręcił» licznik, bo nie podobał mu się układ cyfr albo po to, by skorygować błędy

spowodowane przez Niemca, co jeździł na zbytu małych oponach. Albo że licznik się zepsuł, a Niemiec pamiętał, że przez 15 lat wyjeździł coś koło 180 tysięcy. I na tyle go ustawiono. Więc nawet gdyby ktoś próbował podciągać fałszowanie liczników pod oszustwo, to każde z wymienionych wyżej tłumaczeń brzmiałoby przecież jak najbardziej wiarygodnie. Ale to nie wszystko. Widziałem nawet opinie «ekspertów», którzy udowodniali, że w wielu przypadkach obniżenie wskaźnika licznika nie wpływa na wartość samochodu.

Zapewne w nielicznych sytuacjach liczniki nie są wymieniane w celu wprowadzenia kupującego w błąd.

Może rzeczywiście cofanie o 5 tysięcy nie wpływa, ale proceder dotyczy się raczej cofania liczników o 100 czy 200 tysięcy kilometrów. Tak żeby osiągnąć, w zależności od zapotrzebowania rynku, kiedyś «jeden z przodu», a teraz (klienci komisów jednak mądrzej) «może być dwieście, ale niewiele ponad». Nie ma się więc co dziwić, że przy takiej postawie władz i niestety klientów firmy reklamujące swoje usługi w zakresie «regulacji wskaźnika licznika» czy też «korekty wskaźnika licznika» rosły na naszej zachodniej granicy (i nie tylko) jak grzyby po deszczu. Ich reklamy stały (i jeszcze ciągle stoją) w niezliczonych ilościach przy każdej polskiej drodze prowadzącej z Niemiec, a w Internecie po wpisaniu frazy «zmiana wskaźnika licznika» pokazują się setki pozycji, reklam, forów i porad.

Wszystkie kolejne polskie rządy, lewicowe czy prawicowe, za bardzo problemu «kręcenia» liczników nie widziały. A jeśli nawet widziały, to z pewnością nie traktowały go poważnie. Ot, taki polski folklor, który daje biednemu narodowi za niewielkie pieniądze poczucie dumy z jeżdżenia wyjątkową okazją – golfem z 2001 roku, co ma tylko 80 tysięcy na liczniku.

I nagle stał się cud. W listopadzie ubiegłego roku ku zaskoczeniu wszystkich oświadczył Pan z głębokim oburzeniem w głosie, że nie pozwoli już dłużej na oszukiwanie polskich rodzin i jak najszybciej wprowadzi nowe przepisy karne, penalizujące samą czynność cofania licznika bez konieczności udowodnienia, że dzieje się to w celu oszustwa. Wszystkim trochę szczęki opadły. Tyle lat czczego gadania, tyle setek artykułów napisanych przez dziennikarzy, tyle milionów (milionów, milionów) przekręconych w Polsce liczników i nagle rach-ciach kończymy z tym. Szczęki opadły jeszcze niżej, gdy na początku stycznia ministerstwo pokazało ostateczny projekt zmian prawa. Surowy i bezwzględny. «Kto zmienia wskaźnik licznika przebiegu całkowitego pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od trzech miesięcy do lat pięciu. Tej samej karze podlega, kto, wbrew przepi-

som ustawy, dokonuje wymiany licznika przebiegu całkowitego pojazdu, nie zawiadamia o wymianie licznika przebiegu całkowitego pojazdu, nie podaje w zawiadomieniu danych wymaganych ustawą, nie przedstawia pojazdu w stacji kontroli pojazdów w celu sprawdzenia, czy licznik, zgodnie ze swoim przeznaczeniem, odmierza przebieg pojazdu lub uniemożliwia dokonanie odczytu wskazania tego licznika wraz z jednostką miary». Tak ma brzmieć nowy artykuł kodeksu karnego o numerze 306a. Branża motoryzacyjna (uczciwa) i dziennikarze poczuli krew. I na wszystkie strony zaczęli chwalić Pana Ministra. Że super, że nareszcie, że dopiero PiS, i tak dalej, i tak dalej. Z entuzjazmem pisała na Pana temat nawet «Gazeta Wyborcza»,

co musi Pan przyznać jest zjawiskiem zupełnie wyjątkowym.

Tyle tylko że entuzjazm ten trzeba studzić. Bo posuwa się Pan w swoim zapale trochę za daleko. Może nawet nie w wysokości kar, bo podobne wartości ustala stawiany często za wzór niemiecki kodeks karny, ale bardziej w obowiązkach prawnych i administracyjnych narzucających właścicielom i użytkownikom pojazdów w przypadku awarii, naprawy i wymiany licznika. Bo musi Pan przyznać, że wymagania, aby po takiej czynności zgłosić ją do urzędu w ciągu jednego dnia, a w ciągu dziesięciu stawić się do kontroli w SKP, a w przypadku zaniechania karać za to, tak samo jak za fałszowanie licznika, są delikatnie mówiąc przesadzone. Bo chyba chodzi nam wszystkim o to, by bali się fałszerze, a nie zwykły Kowalski. Większość dealerów, z którymi rozmawiałem, uważa, że nie trzeba nic łagodzić, nie odpuszczać i gnębić oszustów, ale chyba nie tędy droga.

Nic tak źle nie robi tej ustawie, jak czekistowski zapał. Bo paru tekstach «Fakt» czy «Super Expressu» o emerycie Janie Nowaku (lat 71), który może trafić do prokuratora, bo zapomniał zgłosić, że zmienił zepsuty licznik w swoim trzydziestoletnim małym fiacie, nowe przepisy szybciej trafią do kosza niż do kodeksu. Czego ani Panu, ani sobie nie życzę”.

■ Czy „legalizacja” jest konieczna?

Tytułem podsumowania szczegółowo przedstawionego stanowiska warto wspomnieć o kilku kwestiach. Liczniki współczesnych samochodów są elektroniczne – po wpięciu w wiązkę (czego źle z powodu wtyczek zrobić nie sposób) będą działały i wskazywały poprawne wartości (zapewne w 99,9 proc. przypadków z powodu postępującej unifikacji podzespołów). Czy „legalizacja” jest więc konieczna? Równie dobrze można wprowadzić obowiązek dodatkowego bada-

nia technicznego po wymianie wydechu, katalizatora czy filtra DPF – w końcu samochód może nie spełniać norm emisji.

Zapewne w nielicznych sytuacjach liczniki nie są wymieniane w celu wprowadzenia kupującego w błąd. Zdarza się, że właściciel pojazdu chce zamontować bogatszy panel wskaźników z obrotomierzem zamiast zegarka czy komputerem pokładowym. Wskaźniki mogą wymagać wymiany po uszkodzeniu wyświetlacza wielofunkcyjnego. Czy w takim przypadku w nowych wskaźnikach trzeba dokonać „korekty” wskaźnika do stanu rzeczywistego? A jeżeli przebieg jest wyższy, to czy należy go obniżyć do poziomu, który wskazuje drogomierz w aucie?

Wymienianie wskaźników jest stosunkowo częstą praktyką wśród fanów motoryzacji, którzy niezbyt przychylnym okiem spoglądają na liczniki z podwójnym skalowaniem (km/h/mph) i jeżeli jest to możliwe, wymieniają je na kontynentalny odpowiednik. W cenie są natomiast japońskie liczniki ze skalą prędkościomierza kończącą się na 180 km/h, która podkreśla korzenie auta (oferowane na tamtejszym rynku pojazdy mają ograniczniki interweniujące przy takiej prędkości). Wisienką na torcie jest montaż wskaźników ze sportowych wersji. To droga przyjemność. W USA właściciele szukają sygnowane przez Nismo (nadworny tuner Nissana) zegary z białym tłem oraz skalami prędkościomierza i obrotomierza kończącymi się odpowiednio na liczbach 320 i 11. Cena? Bagatela, 3500 zł. Na krajowym podwórku znaleźliśmy panel z wyskalowanym do 300 km/h prędkościomierzem z 250-konnego golfa V R32. Zainteresowani muszą przygotować blisko 900 zł. Czy po takiej wymianie trzeba będzie zostawić kolejne setki w urzędzie i SKP? A może procedura będzie jeszcze inna? Na początku marca ZDS sygnalizował, że stacje kontroli pojazdów nie mają możliwości technicznych sprawdzania, czy wymieniony licznik prawidłowo odmierza przebieg w jednostkach miary – ustalono, że stanowisko Ministerstwa Infrastruktury zgłoszone do Ministerstwa Sprawiedliwości w ramach uzgodnień międzyresortowych będzie takie, żeby weryfikacja prawidłowości wymiany licznika dokonywana była przez stacje dokonujące badania prawidłowości działania taksometrów i tachografów, ponieważ tylko one dysponują odpowiednią infrastrukturą.

Wymienianie wskaźników jest stosunkowo częstą praktyką wśród fanów motoryzacji, którzy niezbyt przychylnym okiem spoglądają na liczniki z podwójnym skalowaniem (km/h/mph) i jeżeli jest to możliwe, wymieniają je na kontynentalny odpowiednik.

lukasz Szewczyk

Przegląd legislacyjny

Kolejny miesiąc i kolejny projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami – ale spokojnie – tym razem małe zmiany, bez rewolucji. Poza tym temat, który w kółko... to jest uparcie, wraca, czyli ronda.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Ógólnopolskie media obiegła niedawno informacja o kolejnym wyroku dotyczącym jednej z najbardziej kontrowersyjnych kwestii z zakresu ruchu drogowego – pokonywania rond. Jeśli pozornie prosty manewr budzi tak wiele kontrowersji i ożywione spory nawet wśród osób od lat zawodowo związanych z ruchem drogowym, niewątpliwie należy uznać, że regulacje prawne w tym zakresie są niedoskonałe lub ich brakuje. Tym bardziej jeśli spory te przetaczają się przez kolejne instancje postępowań administracyjnych i sądowych.

■ Nieśmiertelne rondo

Efektom kolejnego takiego sporu jest wyrok WSA w Lublinie z 25 stycznia (III SA/Lu 326/17). Dotyczy on egzaminu oblanego z powodu niesygnalizowania skrętu w lewo na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym. Już przy okazji poprzedniego orzeczenia w podobnej sprawie obszernie odnosiliśmy się do tej problematyki.

Nowe orzeczenie wpisuje się w zapoczątkowaną wtedy linię orzeczniczą, wskazując ponownie w uzasadnieniu na brak obowiązku sygnalizowania skrętu w lewo przy wjeździe na skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Kluczowym elementem uzasadnienia takiego stanowiska jest stwierdzenie, że rondo należy traktować jako „zwykłe” skrzyżowanie i włączenie sygnalizacji powinno mieć miejsce w czasie zjeżdżania ze skrzyżowania. Wtedy występuje zmiana kierunku ruchu. Przy wjeździe na skrzyżowanie o ruchu okrężnym nie następuje zmiana kierunku jazdy i brak podstaw, by zamiar wykonania takiego manewru należało wcześniej zasygnalizować.

W sprawie bezsporny był fakt, że egzaminowany przed wjazdem na skrzyżowanie zajął lewy, skrajny pas ruchu. Zatem przy wyko-

niowaniu zadania egzaminacyjnego nie musiał zmieniać pasa ruchu i włączać lewego kierunkowskazu.

Kolejne takie orzeczenie potwierdza, że z prawnego punktu widzenia zagadnienie rond nie jest aż tak kłopotliwe. W praktyce jednak, o ile przed dużym rondem sygnalizowanie skrętu w lewo wydawać się może oczywiście bezsensownym działaniem „dla zasady” nieopartej nawet przepisami, to już przy niewielkim skrzyżowaniu tego rodzaju lewy kierunkowskaz może przekazywać cenny komunikat pozostałym uczestnikom ruchu oczekującym na wjazd na rondo. W związku z tym i powracającymi sporami wydaje się, że regulacje prawa o ruchu drogowym powinny zostać w kwestii rond uzupełnione.

■ Oświadczenia pod groźbą

Trwają prace nad kolejną nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami. Tym razem jednak chodzi o niewielkie zmiany. Co ciekawe, impulsem do ich wprowadzenia była petycja. Chodzi o doprowadzenie do sytuacji, w której osobie ubiegającej się o prawo jazdy będą realnie groziły konsekwencje prawne w przypadku złożenia nieprawdziwego oświadczenia. Jej autor zwrócił uwagę, że aktualny stan prawny, w świetle wyroku Sądu Najwyższego z 3 września 2015 roku, sygn. akt V KK 225/15, nie pozwala na ukaranie osoby składającej nieprawdziwe oświadczenie. Przypomnijmy – chodzi o oświadczenia składane we wniosku o wydanie prawa jazdy. Zgodnie z art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami osoba ubiegająca się o prawo jazdy, uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy, oświadcza, że jej miejsce zamieszkania znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym, że:

- a) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym:
 - ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe albo

- z zamiarem stałego pobytu wyłącznie ze względu na swoje więzi osobiste, albo
- b) przebywa regularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie, że ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo
- c) przebywa nieregularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w celu wypełniania zadania o określonym czasie trwania, albo
- d) przebywa na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole.

■ Nowych rozwiązań nie ma

Problem w tym, że rozporządzenie w sprawie wydawania dokumentów do tych oświadczeń dorzuca jeszcze nieprzewidziane w ustawie oświadczenia o braku negatywnych przesłanek do wydania prawa jazdy, a podkreślić należy, że rygor odpowiedzialności karnej oświadczeniom może nadawać tylko ustawa.

Dlatego w wyroku z 3 września 2015 roku (sygn. akt V KK 225/15) Sąd Najwyższy stwierdził: „Tryb wydawania prawa jazdy reguluje ustawa z 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (tekst jedn. Dz. U. z 2015 roku poz. 155 z późn. zm.). Jej przepisy nie zawierają upoważnienia organu administracji do odbierania od osób wnioskujących o wydanie prawa jazdy oświadczeń pod rygorem odpowiedzialności karnej za podanie nieprawdziwych danych co do podlegania zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych. Co prawda wzór wniosku o wydanie prawa jazdy przewiduje zamieszczenie w nim oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej z art. 233 § 1 k.k.,

że wobec osoby ubiegającej się nie obowiązuje sądowy zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, ale powinność złożenia oświadczenia w tej kwestii wynika nie z przepisu ustawy, lecz z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 31 lipca 2012 roku w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. z 2012 roku poz. 1005 z późn. zm.). Regulacja ta, zamieszczona w akcie podstawowym, nie spełnia warunku ustawowej określoności typu przestępstwa (...)”.

Pomimo tego wyroku problemu nie rozwiązało nowe Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. z 2016 roku poz. 31 z późn. zm.), które w załączniku zawiera „Wzór wniosku i decyzji o wydaniu prawa

W związku z powracającymi sporami wydaje się, że regulacje prawa o ruchu drogowym powinny zostać w kwestii rond uzupełnione.

jazdy lub pozwolenia”. Zgodnie z tym wzorem osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy jest zobowiązana m.in. do złożenia oświadczenia, iż uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że nie został orzeczony w stosunku do niej, prawomocnym wyrokiem sądu, zakaz prowadzenia pojazdów samochodowych, że nie ma zatrzymanego prawa jazdy oraz że nie ma cofniętego uprawnienia do kierowania pojazdami.

Projektowana ustawa nie wprowadza więc nowych rozwiązań, ale naprawia dotychczasowe, dostarczając ustawowej podstawy do karania za fałszywe oświadczenia osoby ubiegającej się o prawo jazdy, że:

a) nie został orzeczony w stosunku do niej, prawomocnym wyrokiem sądu, zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych

b) nie ma zatrzymanego prawa jazdy ani pozwolenia na kierowanie tramwajem

c) nie ma cofniętego uprawnienia do kierowania pojazdami.

Nowelizacja ma zostać wprowadzona 4 czerwca 2018 roku, a więc z całym pakie-

tem innych oczekujących na wejście w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami.

■ Dwa rozporządzenia

Na stronach Rządowego Centrum Legislacji ukazały się projekty dwóch nowych rozporządzeń. Jedno z nich to niewielka nowelizacja rozporządzenia w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, drugie zaś dotyczy zmiany zasad rejestrowania pojazdów zabytkowych.

Zmiany w zakresie wydawania praw jazdy to przede wszystkim nowy wzór formularza wniosku o wydanie prawa jazdy I decyzji. Musi on zostać uzupełniony o pouczenia wymagane przez zgodnie ze znowelizowanym kodeksem postępowania administracyjnego. Poza tym w projekcie dokonano zmiany dwóch przepisów regulujących procedury przywracania uprawnień do kierowania pojazdami po okresie zakazu prowadzenia pojazdów oraz określania terminu ważności poszczególnych kategorii prawa jazdy w przypadku przed-

łożenia nowego orzeczenia lekarskiego, doprecyzowując ich brzmienie.

Jedną z zmian dotyczy posiadają wyższe kategorie prawa jazdy (C1, C, C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D), a ubiegając się o niższą kategorię, np. prawo jazdy kategorii A, dostarczają orzeczenie lekarskie w zakresie kategorii A z krótszym terminem następnego badania lekarskiego niż termin wskazany dla prawa jazdy kategorii C. Taka sytuacja ma według projektu powodować skrócenie terminu ważności prawa jazdy wyższych kategorii do terminu ważności prawa jazdy niższych kategorii.

Natomiast projektowana nowelizacja rozporządzenia w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych zakłada między innymi konieczność uzyskiwania opinii rzeczoznawcy w przedmiocie spełnienia przez pojazd zabytkowy warunków technicznych, a także wymianę dopełnionego dowodu rejestracyjnego tylko na wniosek właściciela. ■

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



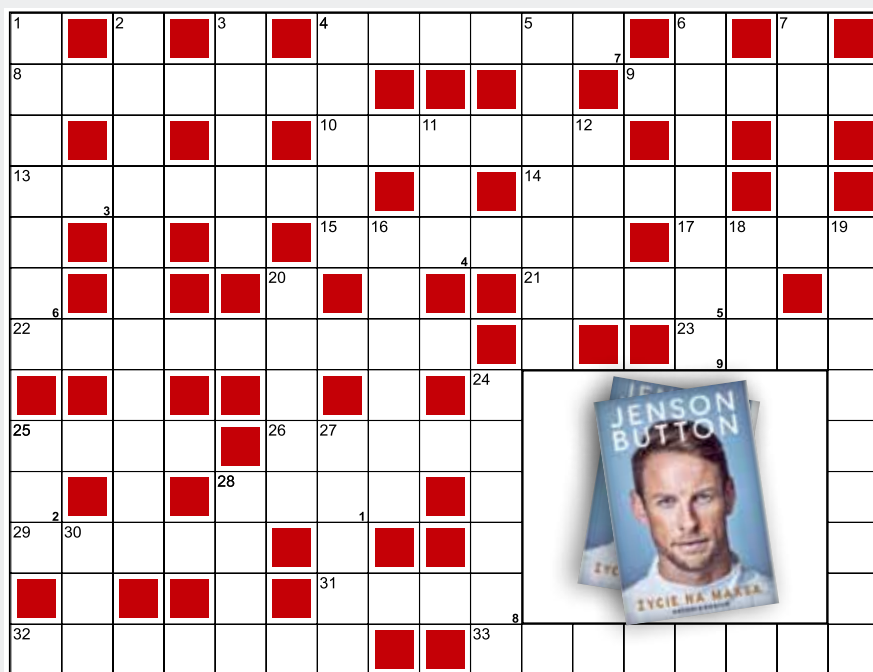
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 9 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Życie na maksa”.

POZIOMO:

4) droga okrężna wyznaczana dla omięcia jakiejś przeszkody. 8) zespół elementów regulujących wlot mieszanki i wylot spalin w silnikach. 9) motocykl z Japonii. 10) narzędzie ogrodnicze. 13) część ulicy przeznaczona do ruchu kołowego. 14) ... wydechowa. 15) grywna dla kierowcy. 17) główna w kościele. 21) gazowany napój. 22) pojazd komunikacji miejskiej. 23) wulkan na Sycylii. 25) model Renault. 26) serialowy porucznik. 28) choroba zakaźna. 29) szklana tafla. 31) osiada na meblach. 32) przeszkoda na torze wyścigowym. 33) niezbędne wyposażenie auta.

PIONOWO:

1) ustawiany za zepsutym samochodem. 2) miasto w województwie śląskim, nad Pilicą. 3) element torów kolejowych. 4) frakcja w partii. 5) całkowita zagłada. 6) jazda do tyłu. 7) umówiona odpowiedź na hasło. 11) ... Twardowski. 12) niejedno na parkingu. 16) zawołowany docinek. 18) notarialny dokument. 19) oprzyrządowanie. 20) bohater „Iliady” Homera. 24) podatek w cenie benzyny. 25) drzewo iglaste. 27) niewzruszona podstawa, fundament. 28) płuca pustyni. 30) wada wzroku.

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „ewidencja kierowców”. Nagrodę wysłamy pocztą.

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, Łukasz Szweczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Rupaental, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szweczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Albin Sieczkowski, materiały Volkswagena, Krzysztof Jocek/Wikimedia Commons, Autostrada Wielkopolska, Arcadius Mauritz, materiały Castrol, Adrian Gryciuk/Wikimedia Commons, News Press.

Korekta: Dorota Piechona

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

A

Mistrzowska pomoc w nauce

Multimedialny Podręcznik SPS Kat. A
+ Państwowe Testy Egzaminacyjne na DVD



(...) Wszystko to pozwala z pełnym przekonaniem zarekomendować **Multimedialny Podręcznik Kursanta SPS Kategorii A** jako doskonałą pomoc dydaktyczną dla przyszłych motocyklistów!

Jacek Czachor

motocyklista rajdowy,
trener i instruktor sportów motorowych,
zawodnik Orlen Team



**Prawo
Jazdy**
.COM.PL

Pomóż kursantom w nauce - zwiększ zdawalność w swoim OSK

z aplikacją mobilną z testami od PrawoJazdy.com.pl

► Teraz za darmo w telefonie!



Gwarantujemy:

- ✓ zawsze aktualne pytania egzaminacyjne
- ✓ bardziej skuteczną naukę z podręcznikiem dzięki funkcji animacji obrazu
- ✓ możliwość rozwiązywania zadań w trybie EGZAMIN
- ✓ dostosowanie do wymagań użytkowników w różnym wieku

Pobierz, testuj, rekomenduj:

