

nr 5/2018 (149)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

SYSTEM W WERSJI WIDMO

W POŁOWIE KWIETNIA NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI OPUBLIKOWAŁA RAPORT POKAZUJĄCY, JAK NIEUDOLNIE KOLEJNE EKIPY RZĄDZĄCE POLSKĄ ZABIERAŁY SIĘ ZA TWORZENIE CENTRALNEJ EWIDENCJI POJAZDÓW I KIEROWCÓW.

str. 6

DLACZEGO WORD-Y PŁACĄ NIERÓWNO?

W ŁODZI ŚREDNIE WYNAGRODZENIE EGZAMINATORA TO 5,5 TYS. ZŁ BRUTTO MIESIĘCZNIE, A W PILE I ŁOMŻY JUŻ PRAWIE 10 TYS. JAK TO MOŻLIWE, ŻE WORD OSTROŁĘKA PŁACI LEPIEJ NIŻ WARSZAWA? NIEŁATWO ZNALEŹĆ KLUCZ DO TEJ ZAGADKI.



ISSN 1895-4472



9 771895 447805

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL



Nowy portal już 15 maja

www.szkola-jazdy.pl



Kontrolujemy, wytykajmy błędy



Krzysztof Giżycki

Nie ma na świecie państwa, które funkcjonuje idealnie. Dlatego nie warto zanadto wierzyć w PR-owe przekazy, nieustannie serwowane nam przez polityków aktualnie rządzących partii. Warto za to zainteresować się działaniami instytucji patrzących na ręce władzy. Taką właśnie pracę wykonuje Najwyższa Izba Kontroli, naczelny i niezależny organ kontroli państwowej z misją strażnika grosza publicznego, który od ponad 90 lat ocenia funkcjonowanie państwa i gospodarowanie środkami publicznymi.

W najnowszym numerze „Szkoły Jazdy” przeanalizowaliśmy dwa raporty NIK. Jeden doty-

czy wdrażania zmodernizowanej wersji CEPIK-u 2.0, drugi – pojazdów użytkowanych przez policję i umiejętności prowadzenia pojazdów przez funkcjonariuszy. Lektura obu tych dokumentów jeży włos na głowie. I pokazuje, jak wiele brakuje do tego, żeby we wszystkich dziedzinach naszego życia zapanowała normalność. Miejmy nadzieję, że popełnione błędy zostały już przeanalizowane, wnioski wyciągnięte, a działania naprawcze wkrótce zostaną wdrożone.

Nie są to oczywiście jedyne tematy, które poruszyliśmy w najnowszym numerze „Szkoły Jazdy”. Kontynuując wątek dotyczący finansów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego przyjrzelśmy się bliżej pensjom egzaminatorów i szczerze porozmawialiśmy z dyrektorem WORD-u, który w latach 2016–2017 wydał najwięcej pieniędzy na działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Ciekawych materiałów jest zresztą znacznie więcej, zapraszam więc do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

System w wersji widmo	4	Analizuj, zużyjesz mniej paliwa	28
Dlaczego WORD-y płacą nierówno?	6	Miękka hybryda	30
Inwestowanie w BRD się opłaca!	9	Wizjoner z Maranello	31
Delegaci docenili pracę Bandosa	11	Narzekań,	
Resort chce promować korytarze życia	13	gniew, nieuczciwa konkurencja?	
Üdülötörület – Węgrzy się nie spieszą	14	Nie traćmy na to energii!	32
Niesłyszący wsiądą do ciężarówek	16	Niepełnosprawni	
Lubuskie przyjazne		nie zapłacą za praktykę	34
dla słabo czytających	17	Scenariusz się powtarza...	35
Miejsce w szeregu	18	Telefon to niebezpieczna zabawka	37
Światło poprawiające koncentrację	19	Raz, dwa, trzy – zginiesz ty!	38
Zapinajmy pasy!	20	Gdynia stawia na wodór	39
Nie takie RODO straszne...	22	Umiar i rozsądek	40
Młodzi pod ostrzałem	24	Auto samo wezwie pomoc	41
Tak, możecie!	25	Zepsute auta,	
Ceniący wolność entuzjasta		niedoszkołeni funkcjonariusze	42
mercedesów	26	Przegląd legislacyjny	44



Obiecanki cacanki

Do momentu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” w Rządowym Centrum Legislacji nie pojawił się zapowiadany projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami.

Mówił o nim Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury, podczas XX zjazdu delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców, który odbył się 7 kwietnia w Łowiczu (piszemy o tym na str. 11–12).

– Chciałbym państwu powiedzieć, że decyzja już jest, projekt zostanie opublikowany w następnym tygodniu – zapowiadał delegat Oleksiak. – Liczę na to, że podejmiecie nad zaproponowanymi zmianami merytoryczną dyskusję. O szczegółach mówić nie będę, poznacie je już wkrótce.

Nic takiego się jednak nie stało. Projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami nie pojawił się jeszcze dwa tygodnie po słowach wypowiedzianych przez dyrektora Oleksiaka. Jeśli jednak rzeczywiście jest on gotowy, co może się w nim znaleźć? Z naszych informacji wynika, że nie powinien bardzo różnić się od tego, który opublikowaliśmy w lipcu ubiegłego roku.

W dokumencie można było m.in. znaleźć zapis o zakazie współdzielenia przez OSK infrastruktury. Sala wykładowa, pomieszczenie biurowe, plac manewrowy i przynajmniej jeden pojazd danej kategorii musiałyby być użytkowane wyłącznie przez dany ośrodek. Projekt przewidywał również upoważnienie ministra do ustalania w drodze rozporządzenia stawek minimalnych za godzinę szkolenia. W przypadku szkoleń instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego poznamy górne granice, w jakich będą musiały mieścić się stawki określone w rozporządzeniu (jako procent minimalnego wynagrodzenia).

Z projektu wynikało, że część swoich kompetencji straciłyby urzędy marszałkowskie. Otóż dokument przewiduje powołanie przy wojewodach biura do spraw szkolenia i egzaminowania, które realizowałoby zadania związane z egzaminowaniem (wszystkich) oraz szkoleniem (wszystkich poza kandydatami na kierowców). Dodatkowo biuro BSE miało być uprawnione do wskazywania ośrodków uprawnionych do prowadzenia kursów instruktorskich i warsztatów doskonalenia zawodowego. *red*

Gdy projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami zostanie opublikowany, natychmiast poinformujemy o tym na naszej stronie internetowej – www.szkoła-jazdy.pl.



System w wersji widmo

W połowie kwietnia Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport pokazujący, jak nieudolnie kolejne ekipy rządzące Polską zabierały się za tworzenie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Mniej więcej w tym samym czasie Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy, która m.in. odsuwa w czasie wdrożenie CEK-u, czyli także obostrzenia dla świeżo upieczonych kierowców. Czy CEPiK w wersji 2.0 w ogóle zostanie kiedyś ukończony? Możliwe, ale raczej nie wcześniej niż w... 2020 roku.

Ponad 190 mln zł – taka łączna kwota widnieje na umowie dotyczącej modernizacji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, zawartej przez resorty spraw wewnętrznych, cyfryzacji i Centralny Ośrodek Informatyki, oraz aneksie do niej. Systemu w wersji 2.0, który jak na razie jest tylko systemem widmo. Miał on usprawnić działania urzędników, policjantów, pomóc we wdrożeniu przepisów wprowadzających obostrzenia dla tzw. świeżych kierowców, co miało mieć wpływ na redukcję wypadków na polskich drogach. Tymczasem działa tylko częściowo. Choć i ta część, która została uruchomiona w październiku ubiegłego roku, czyli Centralna Ewidencja Pojazdów, nie działa tak, jak powinna. Mogą to potwierdzić osoby, które w ostatnim czasie załatwiały sprawę w wydziale komunikacji jakiegokolwiek urzędu miasta czy starostwa powiatowego.

■ NIK kontroluje

Wdrożenie zmodernizowanej wersji Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców odkładano już kilka razy. Rząd PO – PSL stał na stanowisku, że jeśli system nie jest gotowy jako całość, nie ma co uruchamiać przygotowanych już poszczególnych części. Prawo i Sprawiedliwość początkowo stało na tym samym stanowisku. Termin został przesunięty. Jednak już za drugim razem postanowiono dokonać pewnej modyfikacji. Zapadła decyzja o wdrażaniu CEPiK-u 2.0 etapami.

O tym, jak nieudolnie obie ekipy rządzące Polską zabierały się za tworzenie Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, można przeczytać w opublikowanym w połowie kwietnia raporcie NIK.

NIK zdecydował się na kontrolę trzech instytucji. Chodzi o Ministerstwo Cyfryzacji, Cen-

tralny Ośrodek Informatyki oraz Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych (zarządza systemem, na którym pracują urzędnicy). Ponadto kontrolerzy zwrócili się do 30 starostów i prezydentów miast z prośbą o udostępnienie informacji dotyczących funkcjonowania CEPiK-u. Działo się to już po uruchomieniu modułu Centralnej Ewidencji Kierowców, który wciąż nie działa jak należy.

■ Bałagan w zarządzaniu

Lista nieprawidłowości stwierdzonych przez NIK jest bardzo długa. Błędy były popełniane już na starcie. Otóż jeszcze w 2013 roku zawarcie umowy na budowę CEPiK-u nie było poprzedzone sporządzeniem przez MSW (to ten resort odpowiadał wtedy na ewidencję) studium wykonalności ani kalkulacją wartości zamówienia.

Podmiot wykonujący zlecenie, czyli Centralny Ośrodek Informatyki (pierwotnie wyceńił swoje usługi na prawie 150 mln zł brutto) dokonywał niewiarygodnej analizy ryzyka za lata 2014–2015. Do tego dochodziły jeszcze częste zmiany koncepcji realizowania projektu i duża rotacja pracowników. Mało tego, funkcję kierownika projektu w COI pełniło pięć osób, z których cztery nie miały doświadczenia zawodowego związanego z zarządzaniem projektami informatycznymi!

Coś zaczęło się zmieniać dopiero w latach 2016–2017. Wtedy Ministerstwo Cyfryzacji i COI podjęły działania naprawcze.

■ Testy na nieukończonym systemie

W 2016 roku doszło do sporządzenia aneksu do umowy, tym razem między Ministerstwem Cyfryzacji (to ten resort zaczął odpowiadać za projekt) a COI. Czego dotyczył? Środki na budowę CEPIK-u zostały zwiększone do 192,5 mln zł. Tłumaczono wtedy, że trzeba było podjąć dodatkowe prace. Jednak NIK uważa inaczej. Dodatkowe prace nie wynikały z istotnej zmiany zakresu przedsięwzięcia, lecz z konieczności ponowienia części prac przez COI i zapewnienia ich finansowania. Większość z nich powinna zostać wykonana w ramach pierwotnej umowy.

Kontrolerzy NIK doszukali się także innych ciekawych faktów. Chodzi m.in. o sprawy związane z testami poprzedzającymi wdrożenie modułu Centralnej Ewidencji Pojazdów. Miały one potwierdzić współpracę centralnej bazy CEPIK 2.0 m.in. z systemami PWPW SA, wykorzystywanymi w starostwach. Co się okazało? Do testów integracyjnych udostępniona została nieukończona wersja systemu. Nie mogły one zatem potwierdzić jego prawidłowego działania. Ponadto w starostwach powiatowych nie doszło do pilotażowego wdrożenia systemu, co pozwoliłoby na przetestowanie go w praktyce.

■ Nie dostało się tylko PWPW

W swoim raporcie NIK bardzo nisko ocenia działania pracowników Ministerstwa Cyfryzacji i Centralnego Ośrodka Informatyki. W ministerstwie nie ustanowiono np. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji, co było niezgodne z wymogami prawa. Jeszcze dwa miesiące przed wdrożeniem modułu CEP resort nie opracował i nie wdrożył polityki bezpieczeństwa systemu CEPIK 2.0. Chwalone są natomiast działania Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych.

W raporcie NIK wyliczono także problemy wynikające z nienależytego działania CEPIK-u po wdrożeniu modułu Centralnej Ewidencji Pojazdów. To m.in. znaczne wydłużenie czasu obsługi sprawy w urzędzie lub niemożność jej zrealizowania przez obywatela.

■ Z błędów trzeba wyciągać wnioski

Jak do raportu NIK odnosi się resort cyfryzacji?

– Ministerstwo Cyfryzacji zna wnioski Najwyższej Izby Kontroli – mówi Karol Manys z biura prasowego resortu. – Bardzo dokładnie je analizujemy. Część z nich sami zdiagnozowaliśmy już jakiś czas temu przy przejmowaniu tego projektu. Na tyle, na ile to było możliwe, staraliśmy się go oczywiście naprawić, ale nie wszystko się jeszcze udało. Dziś jesteśmy dużo dalej, a część rzeczy, na które NIK patrzy krytycznie, to historia. Raport NIK to jednak bardzo cenna pomoc w dalszych pracach. Wyciągamy wnioski, by nie powtórzyć błędów w przyszłości. Efektem tego jest m.in. niedawna decyzja o odejściu od wskazywania sztywnych terminów wdrażania kolejnych etapów. Nie chcemy dopuścić, by przy kolejnych wdrożeniach powtórzyły się kłopoty jak w listopadzie ubiegłego roku.

■ Minister poinformuje z trzymiesięcznym wyprzedzeniem

Manys ma na myśli przygotowany niedawno projekt ustawy, która ma ponownie odsunąć w czasie wdrożenie modułu Centralnej Ewidencji Kierowców. Nie wskazano w nim nowej daty wejścia w życie przepisów. Zamiast tego podzielono uruchamianie CEPIK-u 2.0 na etapy, a ministrowi cyfryzacji przyznano uprawnienie do ogłaszania wdrożenia poszczególnych etapów za pośrednictwem komunikatów, publikowanych w Biuletynie Informacji Publicznej. Mają one pojawiać się z trzymiesięcznym wyprzedzeniem. 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. 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.

■ Zaskakująca koincydencja

Co ciekawe, projekt ustawy (zapewne zupełnie przypadkowo) został przyjęty przez Radę Ministrów 17 kwietnia, czyli w dniu ogłoszenia przez NIK raportu dotyczącego CEPIK-u. Wygląda więc na to, że w maju musi pojawić się w Sejmie, żeby przepisy zdążyły wejść w życie przed 4 czerwca.

Tego samego dnia gruchnęła także wiadomość, że prezydent Andrzej Duda powołał w końcu nowego ministra cyfryzacji. Został nim Marek Zagórski, zastępca Anny Strelżyńskiej, która została zdymisjonowana w ramach styczniowej rekonstrukcji rządu.

Zagórski faktycznie kierował Ministerstwem Cyfryzacji już od stycznia 2018 roku, ale jako sekretarz stanu. Do 17 kwietnia, czyli dnia nominacji, konstytucyjny nadzór nad resortem pełnił premier Mateusz Morawiecki.

Czy nowy minister poradzi sobie z wdrożeniem CEPIK-u w wersji 2.0, żeby przestał być systemem widmo? Wszyscy by sobie tego życzyli, ale realizowanie tego zadania nie wydaje się łatwe. No i powstaje kolejne pytanie: kiedy miało by się to stać? Wygląda na to, że niezbyt szybko.

– Bazując na mojej wiedzy i dotychczasowym doświadczeniu mogę powiedzieć, że nierealne jest wdrożenie modułu Centralnej Ewidencji Kierowców przed końcem 2019 roku – powiedział w wywiadzie dla Polskiej Agencji Prasowej Marcin Walentynowicz, pełniący od lutego funkcję dyrektora Centralnego Ośrodka Informatyki.

Jakub Ziębka



Marek Zagórski

Fot. cyfryzacja.gov.pl

Nowy minister cyfryzacji Marek Zagórski urodził się w 1967 roku w Kamieniu Pomorskim. Ukończył studia na Wydziale Humanistycznym Uniwersytetu Szczecińskiego (został magistrem pedagogiki) i studium podyplomowe w zakresie bankowości i finansów w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego.

Był redaktorem naczelnym tygodnika „Punkt Widzenia” (1991–1993). Kierował także redakcją szczecińskiej telewizji kablowej TV Gryfnet (1993–1995). Był prezesem zarządu Pomorskiej Stacji Radiowej (1995–1998). W 1998 roku został pełnomocnikiem prezydenta Szczecina. Rok później pracował już jako zastępca dyrektora w Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. W latach 2005–2006 oraz 2009–2015 był prezesem zarządu Europejskiego Funduszu Rozwoju Wsi Polskiej. Zasiadał w zarządach i radach nadzorczych spółek prawa handlowego. Był członkiem Komisji Papierów Wartościowych i Giełd, Rady Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa i Komitetu Polityki Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych.

Dlaczego WORD-y płacą nierówno?

W Łodzi średnie wynagrodzenie egzaminatora to 5,5 tys. zł brutto miesięcznie, a w Pile i Łomży już prawie 10 tys. Jak to możliwe, że WORD Ostrołęka płaci lepiej niż Warszawa? Nietatwo znaleźć klucz do tej zagadki.



Finanse wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego intrygują. Egzaminatorzy w stolicy zarabiają mniej niż ich koledzy z miast powiatowych. W Wałbrzychu wynagrodzenie egzaminatora wynosi połowę kosztów egzaminu, w Elblągu tylko 25 proc. W Siedlcach egzaminatorzy stanowią ponad połowę zatrudnionych (22 z 40), we Włocławku i Szczecinie jedną trzecią, a w Olsztynie mniej niż jedną czwartą (18 z 75 pracowników).

Strukturę zatrudnienia, kwestie budżetowe, pensje pracowników WORD-ów trudno skorelować z wielkością miasta, liczbą egzaminów, statystykami zdawalności. Najlepiej zarabiają egzaminatorzy z WORD-ów, gdzie zdawalność jest najwyższa (Ostrołęka) i bardzo niska (Piła). Wydaje się, że w największych aglomeracjach wynagrodzenia powinny być zbliżone, tymczasem różnice w miesięcznych poborach sięgają 40 proc. Pewien trop odnajdujemy na... mapie.

Niskie zarobki są w Elblągu, Słupsku, Szczecinie, czyli na północy kraju. No ale w Tarnobrzegu, Krośnie, Kielcach, Zamościu płacą tak samo słabo. W Krakowie też. Może po prostu są oszczędni? Podobnie jak dyrektor WORD-u w Łodzi, który oferuje egzaminatorom – uśredniając – 5565 zł brutto miesięcznie.

■ Egzaminator może zarabiać więcej od... dyrektora

Ta liczba znajduje się na końcu tabeli, którą opublikowaliśmy w kwietniowym numerze „Szkoly Jazdy” (w skróconej wersji) oraz na naszej stronie internetowej (w całości), analizując dane przesłane nam przez urzędy marszałkowskie. Na szczycie są Piła (9752 zł) i Łomża (9729 zł). Gdzieś w środku finansowego rankingu Warszawa (7875 zł). To kwoty brutto. Z dodatkami funkcyjnymi, premiami, nagrodami. Robią wra-

żenie. Ale tzw. gołe pensje nie są imponujące. Początkujący egzaminator w Warszawie zarabia 4219 zł brutto, 3051 zł na rękę. Egzaminator trzeciego stopnia z dwudziestoletnim stażem pracy otrzymuje netto 3901 złotych, 5420 brutto. Fachowiec z uprawnieniami na wszystkie kategorie, z dziesięcioletnią praktyką, ma 4380 zł zasadniczego wynagrodzenia (6097 zł brutto). Trochę lepiej zarabia się w Lublinie.

– Najniższe wynagrodzenie egzaminatora to 5160 zł, najwyższe – 8922 zł brutto – informuje Piotr Wołowicz, kierownik działu egzaminowania lubelskiego WORD-u. – Egzaminator pierwszego stopnia, z ponadtrzydziestoletnim doświadczeniem, pełniący funkcję egzaminatora nadzorującego, tuż przed odejściem na emeryturę zarabia więcej niż dyrektor WORD-u.

Rutyniarze z Ostrołęki otrzymują ok. 8200 zł brutto. Co się składa na tę sumę? Między innymi dodatek stażowy (maksymalnie 20 proc.

wynagrodzenia zasadniczego), premia motywacyjna, dodatki za posiadane uprawnienia. Jeśli w umowie o pracę egzaminator miałby wpisane wszystkie kategorie, kasowałby nawet 3 tys. zł miesięcznie.

– Ale u nas nie ma zwyczaju, żeby jedna osoba obsługiwała wszystkie kategorie. Dyrektor zwykle dopuszcza do dwóch – wyjaśnia Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący w WORD-zie Ostrołęka.

Dzięki temu lista płac wygląda w miarę sprawiedliwie. Choć początkujący muszą się liczyć z tym, że więcej niż 5 – 5,5 tys. zł brutto raczej się nie doliczą.

Wszyscy nasi rozmówcy z WORD-ów podkreślają, że pensje egzaminatorów określa rozporządzenie ministra transportu (patrz ramka). Dyrektor oraz księgowia muszą trzymać się widełek płacowych i przestrzegać dyscypliny budżetowej.

– Na miesięcznie pobory egzaminatora składają się: wynagrodzenie zasadnicze, dodatek zadaniowy, dodatek za posiadanie uprawnień do egzaminowania w zakresie przeprowadzenia egzaminów pojazdów z przyczepami, dodatek stażowy – wylicza Marek Fabiański, szef WORD-u w Elblągu.

– Dyrektor może utworzyć fundusz na nagrody i premie. Przyznanie ich pracownikom uzależnione jest od wyniku finansowego – dodaje Grzegorz Kajca, kierujący wrocławskim WORD-em.

– Premia uznaniowa, przy dodatnim wyniku finansowym, wypłacana jest piętnastego dnia po danym kwartale. Nagroda roczna jest wypłacana raz w roku – precyzuje Wołowicz.

W Elblągu premii nie ma. W Ostrołęce ustalono je na 200 – 700 zł brutto miesięcznie. Ale przy spadającej liczbie egzaminów, czyli zmniejszających się wpływach, dodatki motywacyjne zredukowano do dolnej granicy.

■ Siatka płac sprzed 10 lat

Dyrektorzy przypominają, że wspomniane ministerialne rozporządzenie ma datę 11 października 2007 roku. Od tego czasu nie było żadnych urzędowych podwyżek. Czegoś w rodzaju waloryzacji.

– Siatka płac nie była zmieniana od stycznia 2008 roku – podkreśla Piotr Gruszczyński, szef WORD-u w Poznaniu. – Coroczny wzrost płacy minimalnej sprawia, że praca egzaminatora nie należy już do atrakcyjnych zawodów.

We wrocławskim WORD-zie comiesięczne przelewy na konta pracowników również zatrzymały się na poziomie sprzed dekady. Egzaminatorzy ze stolicy też nie cieszą się z regularnego wzrostu uposażeń, ponieważ...

– Jest on ściśle powiązany z wpływem środków finansowych do WORD-u, wynikającym z prowadzonej działalności statutowej – zauważa Dorota Gawryjolek z warszawskiego ośrodka. – Z uwagi na to, że znaczna część środków pochodzi z eg-

zaminowania, a stawki za egzamin, określone w rozporządzeniu właściwego ministra, nie uległy zmianie od stycznia 2013 roku, zachowując dyscyplinę finansów publicznych, nie wzrastało wynagrodzenie zasadnicze egzaminatorów.

W Ostrołęce także narzekają. Bo przez dziesięć lat liczbę egzaminatorów trzeba było zredukować o połowę.

– Tylko trzech z dwunastu jest na pełnym etacie – podkreśla Augustyniak. – Bardzo mocno odczuliśmy niż demograficzny. Kiedyś egzaminowaliśmy na dwie zmiany. Do godz. 21. Teraz nie ma roboty. Jeśli ktoś ma połowę etatu i nie złapie jakichś nadgodzin, to naprawdę nie ma co mu zazdrościć wypłaty.

W kilku miastach egzaminatorzy jednak odnotowali drobne korekty w górę.

– W ostatnich latach wynagrodzenia pracowników WORD-u w Elblągu wzrosły o około 5 proc. – informuje dyrektor Fabiański.

Dwie podwyżki były w lubelskim ośrodku. W październiku 2015 roku wynagrodzenia miesięczne wzrosły o 2,73 proc. Od 80 do 400 zł na etat. Średnia podwyżka 142,72 zł miesięcznie. W czerwcu 2017 roku wynagrodzenia wzrosły o 3,22 proc. Od 140 do 400 zł na etat w płacy zasadniczej. Średnia podwyżka 184,84 zł na etat we wszystkich składnikach.

Co ciekawe, tam, gdzie znalazły się środki na podniesienie płac, jest też największa otwartość i transparentność. WORD w Lublinie bardzo szybko i rzeczowo odpowiedział na nasze pytania o finanse.

– Najwyższa podwyżka, 400 złotych, dotyczy zastępcy dyrektora, który pomimo tej podwyżki zarabia mniej niż kilku egzaminatorów – informuje Piotr Wołowicz. – Najniższa podwyżka, 140 złotych, dotyczy różnych stanowisk, zarówno pracowników pomocniczych, jak i egzaminatorów.

Podkreśla, że od 2009 roku nie wzrosła pensja dyrektora lubelskiego WORD-u.

■ Zarabiają za dużo? Za mało? W sam raz?

Z naszych analiz wynika, że egzaminatorzy w dziesięciu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego zarabiają, statystycznie, ponad 8 tys. zł brutto miesięcznie. W kolejnych dwudziestu WORD-ach średnie wynagrodzenie przekracza 7 tys. Wydaje się, że to godna płaca. Porównywalna z pensją wiceministra!

– Gdyby brać pod uwagę doświadczenie, kwalifikacje, odpowiedzialność i – ogólnie rzecz ujmując – trudny charakter pracy, to egzaminator powinien zarabiać więcej. Ale biorąc pod uwagę sytuację ekonomiczną i porównanie z wynagrodzeniami innych pracowników, wygląda to w miarę przyzwoicie – przyznaje Mirosław Augustyniak.

– Egzaminator pracuje w ciągłym stresie, realizując egzaminy przez cały rok w różnych wa-

runkach atmosferycznych i drogowych – dodaje Grzegorz Kajca. – Egzamin praktyczny na placu manewrowym i w ruchu drogowym trwa średnio 60 minut. Jakie umiejętności ma osoba przystępująca do egzaminu egzaminator doświadcza dopiero w trakcie egzaminu, co wymaga pełnej koncentracji przez cały czas jego trwania. W ocenie WORD-u wynagrodzenie egzaminatorów jest adekwatne do wykształcenia, wysiłku i odpowiedzialności za przebieg egzaminu.

Przypomina, że zdobycie uprawnień do egzaminowania jest kosztowne i czasochłonne. Szkolenie trwa 220 godzin. Później trzeba przejść weryfikację przed ministerialną komisją. Każdego roku odbywają się obowiązkowe warsztaty doskonalenia zawodowego.

Kajca zwraca uwagę, że zarobki egzaminatora IV stopnia są zbliżone do wynagrodzeń innych pracowników WORD-u zatrudnionych na stanowiskach kierownika sekcji, referatu, zespołu.

Ktoś mógłby wysnuć z tego wniosek, że zamiast marznąć na placu manewrowym albo tracić nerwy na zatłoczonych skrzyżowaniach lepiej poszukać sobie cieplej posadki za biurkiem. Czy na pewno?

– Pensje egzaminatorów na tle innych pracowników WORD-u są o około 45 procent wyższe – przyznaje Marek Fabiański.

Podobnie jest w Warszawie, Lublinie.

– Najniższe wynagrodzenie pracownika szczebla podstawowego kształtuje się na poziomie 3618 zł, najwyższe 5577 zł brutto miesięcznie – tłumaczy Wołowicz.

W stołecznym WORD-zie panie z biura obsługi klienta zarabiają np. 2184 zł netto (2986 zł brutto) przy pięcioletnim stażu pracy. Po dwudziestu latach można liczyć na 3151 zł netto (4360 zł brutto).

– Powiedzmy, że egzaminator po tylu latach dostanie cztery i pół na rękę. To tak dużo? – pyta doświadczony pracownik WORD-u na warszawskim Bemowie. – A gdyby tak porównać wynagrodzenia pracowników mundurowych i cywilnych wojska, policji? Tam różnice bywają kosmiczne.

■ Skąd te różnice?

Ośrodki ruchu drogowego tym się jednak różnią od służb mundurowych, że prowadzą autonomiczną politykę finansowo-organizacyjną. Zarabiają na siebie. Efektem są zadziwiające dysproporcje wynagrodzeń w poszczególnych WORD-ach. No bo jak wyjaśnić, że w Krakowie średnie uposażenie egzaminatora to 6449 zł brutto, a w Poznaniu 8373 zł brutto? Dlaczego w Ostrołęce płacą 8974 zł brutto, a w leżącym również na Mazowszu Ciechanowie „tylko” 6662 zł brutto? Dlaczego w jednym WORD-zie wynagrodzenia stanowią mniej niż 30 proc. kosztów egzaminów, a w innym 45 proc., a nawet więcej?

– Różnice w wynagrodzeniach pracowników wynikają z sytuacji ekonomicznej danej jednostki. A sytuacja ekonomiczna zależy od tego, ile

egzaminów jest przeprowadzanych – komentuje Augustyniak. – Przychody WORD-u Ostrołęka za rok 2017 to zaledwie 40 proc. przychodów w 2008 roku. A pewne koszty ogólne pozostały na poziomie niezmienionym lub wzrosły. Tak jak opłaty informatyczne. System informatyczny kosztuje tyle samo do przeprowadzenia 70 i 470 egzaminów dziennie.

Ekspert z Ostrołęki wylicza też inne czynniki wpływające na kondycję finansową WORD-ów, np. rosnące ceny ubezpieczeń komunikacyjnych czy zmiany przepisów (RODO), które oznaczają dodatkowe zajęcie dla informatyka, prawnika.

Wydaje się, że w takiej sytuacji egzaminatorzy powinni zacisnąć pasa, tymczasem oni nadal kasują – średnio – prawie 9 tys. zł brutto miesięcznie.

– Te kwoty są trochę zafalszowane – przekonuje Augustyniak. – Uwzględniają odprawy emerytalne, nagrody jubileuszowe, nadgodziny.

Rozmówcy z innych WORD-ów nie próbują nawet pokusić się o podanie przyczyn dużego zróżnicowania wynagrodzeń egzaminatorów. Pytania wysłaliśmy do kilkunastu. Odpowiedzieli nieliczni. Zdawkowo.

– Nie posiadamy analizy porównawczej wynagrodzeń pracowników w innych WORD-ach – ucina Grzegorz Kajca z Wrocławia.

– Ze względu na brak oficjalnych i wiarygodnych danych porównawczych nie możemy odpowiedzieć na to pytanie – mówi Piotr Wołowicz z Lublina.

– Nie posiadamy takich informacji i danych – piszą z Elblągą.

– Dyrektor odpowiada nie tylko za politykę kadrową firmy, ale również za opracowywanie i przestrzeganie planu finansowego. Przestrzeganie prawa finansowego określone w ustawie o finansach publicznych z 27 sierpnia 2009 roku pozwala kierownikowi instytucji na dostosowa-



nie możliwości finansowych do wysokości wynagrodzenia podległych pracowników, w tym egzaminatorów – dyplomatycznie stwierdza Dorota Gawryjolek.

■ Większe premie, mniejsze pensje?

Może coś warto by zmienić w WORD-owskim systemie pracy i płacy? Szef ośrodka w Elblągu nie widzi takiej potrzeby. Kierujący warszawskim WORD-em również.

– Aktualny system wynagradzania egzaminatorów w pełni odpowiada oczekiwaniom pracodawcy – zapewnia Dorota Gawryjolek.

Dyrektor WORD-u we Wrocławiu proponuje, żeby wypłaty egzaminatorów nie były uzależnione od zakresu posiadanych uprawnień.

– Zasadniczym kryterium wynagradzania powinna być odpowiedzialność, zakres zadań i jakość świadczonej pracy – stwierdza Kajca.

– Wynagrodzenia egzaminatorów reguluje wymieniony wcześniej akt prawny, trudno nam go komentować. Jednak być może należałoby rozważyć powrót do awansowania na kolejne stopnie egzaminatora od stażu pracy na stanowisku egzaminatora niższego stopnia – zastanawia się Piotr Wołowicz.

Z kolei Augustyniak dostrzega moc premii.

– Zasadnicze mogłoby nawet być niższe, ale znaczący składnik wynagrodzenia powinna stanowić premia, która jest czynnikiem bardzo motywującym do pracy – ocenia egzaminator z prawie 20-letnim stażem.

Dyrektorowi WORD-u w Poznaniu marzą się pensje egzaminatorów „dostosowane do wynagrodzeń obowiązujących w krajach Unii Europejskiej”. Wcześniej oczekiwałby jednak zmian legislacyjnych, których efektem będzie podwyższenie standardów szkolenia i egzaminowania. Piotr Gruszczyński krytykuje tzw. ustawę deregulacyjną ministra Gowina. Dzięki niej naukę jazdy może prowadzić osoba z niespełną rocznym stażem za kółkiem! Natomiast egzaminator nie musi mieć wyższego wykształcenia, a zawodową granicę wieku obniżono do 23 lat.

– Nastąpiło obniżenie wymogów w zawodzie instruktora oraz egzaminatora prowadzące do spadku poziomu wiedzy, umiejętności nowych kierowców – diagnozuje Gruszczyński. – Oczekiwania społeczne względem egzaminatora są bardzo wysokie, ponieważ wszyscy liczą na kompetencje i profesjonalizm. Nie każdy może zostać kierowcą, ale wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego. Powinno nam zależeć na podwyższaniu poprzeczki, a nie obniżaniu standardów.

Tomasz Maciejewski

Tabela zaszeregowania stanowisk i miesięcznych stawek wynagrodzenia zasadniczego egzaminatorów:

egzaminator I stopnia (cztery kategorie prawa jazdy) – 4000 – 5000 zł
 egzaminator II stopnia (trzy kategorie) – 3500 – 4500 zł
 egzaminator III stopnia (dwie kategorie) – 3000 – 4000 zł
 egzaminator IV stopnia (jedna kategoria) – 2500 – 3500 zł

Tabela miesięcznych stawek dodatku zadaniowego:

jedna kategoria – 1000 – 1500 zł
 dwie kategorie – 1500 – 2000 zł
 trzy kategorie – 2000 – 2500 zł
 cztery kategorie – 2500 – 3000 zł

Dodatek „za przyczepę”, czyli uprawnienia do egzaminowania na B+E, C+E, D+E – 100 zł miesięcznie za każdą kategorię.

Dodatek stażowy przysługuje po pięciu latach pracach. Wynosi wtedy 5 proc. wynagrodzenia zasadniczego. Co roku wzrasta o 1 proc. Maksymalnie może osiągnąć 20 proc. miesięcznego wynagrodzenia. Egzaminatorowi nadzorującemu przysługuje dodatek w wysokości 1200 – 1500 zł.

Źródło: Rozporządzenie Ministra Transportu z 11 października 2007 roku w sprawie warunków wynagradzania egzaminatorów przeprowadzających egzaminy kandydatów na kierowców i kierowców.

Inwestowanie w BRD się opłaca!

– Systematyczne działania, czyli kampanie społeczne, akcje, warsztaty profilaktyczne, imprezy czy turnieje i konkursy o tematyce BRD w dużej mierze przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa wśród niechronionych użytkowników dróg (pieszych i rowerzystów) oraz kierujących pojazdami – uważa Dariusz Piątek, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Radomiu.

Do zadań WORD-ów należą działania dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ośrodkiem, który w ostatnim czasie wydał na cel największą kwotę w Polsce, był Radom. Na co zostały wydane opowiada „Szkoła Jazdy” Dariusz Piątek, dyrektor radomskiego WORD-u.

Małgorzata Tobiasz: W 2017 roku przychód radomskiego WORD-u z tytułu przeprowadzonych egzaminów wyniósł ponad 6 mln zł. Prawie połowa tej kwoty w ciągu dwóch lat (w 2016 i 2017 roku) została wydana na cele związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego. To dużo.

Dariusz Piątek, dyrektor WORD-u w Radomiu: Zgodnie z działalnością statutową realizujemy zadania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, współpracujemy w tym zakresie z Mazowiecką Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Systematyczne działania, czyli kampanie społeczne, akcje, warsztaty profilaktyczne, imprezy czy turnieje i konkursy o tematyce BRD w dużej mierze przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa wśród niechronionych użytkowników dróg (pieszych i rowerzystów) oraz kierujących pojazdami.

Są one od tego, żeby przekazać wiedzę na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz kształtować prawidłowe nawyki i zachowania w ruchu drogowym. Bo każdego roku na naszych drogach dochodzi do wypadków z udziałem pieszych czy rowerzystów. Poszkodowani doznają wielu obrażeń, często stają się trwale niepełnosprawni, a nawet ponoszą śmierć. Następstwem takich wypadków drogowych jest cierpienie osoby poszkodowanej, związane z długotrwałym leczeniem, a także wysokie koszty społeczne.

Radomski WORD jest inicjatorem różnych działań popularyzujących przepisy i zasady BRD, wspieramy także inne podmioty realizujące te zadania. Współpracujemy z komendami policji, straży pożarnej, placówkami oświatowymi, przedstawicielami samorządów, stowarzyszeniami oraz mediami. Żadne pieniądze nie zwrócą przecież życia czy nie odwrócą kalektwa, dlatego zdecydowaliśmy się na działania o dużym natężeniu. Tylko w tym roku szkolnym odwiedziliśmy ponad 160 szkół.

Jakie konkretnie akcje, kampanie społeczne udało się wam zrealizować?

Samorząd Województwa Mazowieckiego, wspólnie z wojewódzkimi ośrodkami ruchu dro-



Dariusz Piątek, dyrektor radomskiego WORD-u, podczas zajęć z dziećmi

gowego, od kilkunastu lat organizuje kampanię społeczną „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny”. Zgodnie z obowiązującymi przepisami od 31 sierpnia 2014 roku każdy pieszy poruszający się po zmierzchu po drodze poza obszarem zabudowanym musi mieć element odblaskowy (im jesteśmy bardziej widoczni, tym lepiej). Dlatego jednym z głównych celów kampanii jest nauczanie najmłodszych uczestników ruchu drogowego, jak ważne jest noszenie elementów odblaskowych po zmroku, zwłaszcza jesienią i zimą. Uczestnicy akcji dowiadują się nie tylko dlaczego trzeba nosić odblaski, ale także jak je nosić, żeby rzeczywiście poprawiały widoczność pieszego lub rowerzysty. W latach 2016 – 2017 podczas kampanii „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny” ponad 20 tys. uczniów (dokładnie 20.672), tylko z subregionu radomskiego, zostało wyposażonych w zestawy odblaskowe. W czasie tych spotkań uczniowie przyswajają przepisy i zasady bezpieczeństwa drogowego. Uczą się także zasad udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej na fantomach do resuscytacji krążeniowo-oddechowej oraz sprawdzają swoje umiejętności jazdy rowerem po torze przeszkód i na symulatorze jazdy motorowerem.

We wrześniu 2017 roku rozpoczęliśmy nową akcję – „Wyprawka dla pierwszoklasisty”, skierowaną do dzieci, które zaczęły naukę w szkole podstawowej oraz do ich rodziców. Pierwszoklasiści rozpoczynają nowy etap w swoim życiu. Pełen niespodzianek i wrażeń, pozytywnych i negatywnych emocji, których do tej pory

nie doświadczyli. Dla każdego dziecka rodzic jest autorytetem i wzorem do naśladowania. Dlatego podczas spotkań na ich ręce przekazywane są specjalne zestawy, w skład których wchodzi elementy odblaskowe w formie zawieszek (można je przypiąć do ubrania lub plecaka), opaski odblaskowej oraz opaski LED (można je założyć na rękę lub obuwiu).

Podczas takich spotkań dzieci oraz ich rodzice mogą zobaczyć, jak widoczna dla kierowcy samochodu jest osoba z odblaskiem i bez niego oraz dowiedzieć się, jakich zagrożeń można uniknąć, zakładając odblaski w odpowiednim miejscu. Dopuszczenie dzieci i młodzieży szkolnej w elementy odblaskowe oraz prowadzone działania edukacyjne, poprzez zakres podejmowanych tematów przekazywanych w atrakcyjnej formie, mają wpływ na kształtowanie bezpiecznych zachowań wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego. Tym samym zmniejszy się liczba wypadków z ich udziałem.

Podczas podsumowania kampanii edukacyjnej „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny” w roku szkolnym 2016/2017 byliśmy także organizatorem konkursu „Rowerem do kultury”. Został on przeprowadzony 5 czerwca w Muzeum Wsi Radomskiej. Uczniowie wzięli udział w konkursach związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, połączonych z poznawaniem historii i zabytków architektury ludowej z regionu radomskiego.

Wynika z tego, że sporo się u was dzieje...

To nie wszystko. W czerwcu ubiegłego roku na oddziale chirurgii dziecięcej Mazowieckiego



Szkolenia dla osób niepełnosprawnych

Szpitala Specjalistycznego w Radomiu uruchomiliśmy pierwszy na Mazowszu kącik BRD. Pomieszczenie zostało wyposażone w odpowiedni sprzęt multimedialny, zakupiono fantomy do nauki udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej, znaki drogowe, książki i gry dla dzieci – oczywiście o tematyce BRD. Na oddziale przebywają m.in. dzieci, które ucierpiały w wypadkach drogowych. Podczas prowadzonych zajęć uczymy najmłodszych pacjentów szpitala prawidłowego i bezpiecznego poruszania się po drogach, poszerzamy ich wiedzę z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród najmłodszych użytkowników dróg są naszym priorytetem. Mamy nadzieję, że starania w tym zakresie przyczynią się do zmniejszenia liczby wypadków i ofiar śmiertelnych na drogach. W ubiegłym roku po raz pierwszy zorganizowaliśmy w radomskiej Galerii Słonecznej konkurs „Moje pierwsze prawo jazdy”. Główną nagrodą był kurs prawa jazdy kategorii AM i motorower.

Idea konkursu pojawiła się w związku ze zmianą przepisów. Młodzież, która ukończyła czternasty rok życia i chce jeździć skuterem, musi teraz posiadać prawo jazdy kategorii AM. Poruszanie się po drodze bez tego uprawnienia jest wykroczeniem. Dlatego, żeby promować tę kategorię prawa jazdy, staramy się zachęcić młodzież do udziału w konkursie. Jego kolejna edycja odbędzie się 26 maja.

W tym roku po raz pierwszy organizowane jest bezpłatne szkolenie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy dla osób powyżej 60. roku życia, posiadających prawo jazdy kat. B, którzy chcą poprawić swoje umiejętności za kierownicą. U starszych kierowców wraz z wiekiem występuje osłabienie refleksu i innych czynności psychomotorycznych. Często stają oni przed dylematem, czy nadal być kierowcą, czy schować prawo jazdy do szuflady. W trosce o ich bezpieczeństwo, a także bezpieczeństwo innych użytkowników dróg, odbędą się zajęcia z psycholo-



Marszałek województwa Adam Struzik (na pierwszym planie) wręcza nagrody w konkursie „Rowe-rem do kultury”

giem oraz ćwiczenia praktyczne na torze i płycie poślizgowej pod okiem instruktora doskonalenia techniki jazdy. Poprzez szeroką gamę działań edukacyjno-profilaktycznych w zakresie BRD chcemy wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa drogowego wszystkich użytkowników dróg, zarówno pieszych, rowerzystów, jak i kierowców.

Prowadzicie szkolenia profilaktyczne dla młodzieży albo osób niepełnosprawnych ruchowo. Czy możemy powiedzieć, że organizowanie tego typu kursów przekłada się później na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drodze?

Prowadzimy różnego rodzaju działania edukacyjne dla dzieci, młodzieży, seniorów i osób niepełnosprawnych, podczas których promowane są przepisy i zasady BRD. Korzyści wynikające z tych działań z pewnością będą odczuwalne w przyszłości. Wtedy, gdy osoba przeszkolona, poinformowana i znająca zasady ruchu drogowego będzie poruszała się zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas tych spotkań obserwuje się duże zainteresowanie uczestników tematem bezpieczeństwa drogowego oraz wykorzystaniem różnych możliwości samodzielnego poruszania się. Osoby niepełnosprawne przekonują się, że nie są wy-

kluczone społecznie i również mogą posiadać prawo jazdy.

W jaki sposób prowadzicie zajęcia dla młodzieży?

W trakcie warsztatów profilaktycznych młodzież zapoznaje się ze skutkami wynikającymi z prowadzenia pojazdu po spożyciu alkoholu. Żeby przyczynić się do lepszego zrozumienia i zobrazowania poruszanych tematów, daliśmy młodzieży możliwość założenia alkogogli podczas jazdy samochodem. Są to specjalne okulary, które sprawiają, że świat wygląda bardzo podobnie, jak po wypiciu alkoholu.

Wykład oraz ćwiczenia praktyczne dają pełną świadomość tego, jak trudno jest wykonywać zwykłe czynności po spożyciu alkoholu. Mało tego, uzmysławiają młodzieży, że picie alkoholu i prowadzenie pojazdu wzajemnie się wykluczają.

Proszę jeszcze opowiedzieć coś o szkoleniach dla osób niepełnosprawnych ruchowo. Co z nimi ćwiczyacie?

Uczestnicy zapoznają się z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego, omawiane są możliwości dofinansowania kursu na prawo jazdy oraz zakupu pojazdu przystosowanego do niepełnosprawności. Ćwiczą wygodne i bezpieczne korzystanie z wyposażenia pojazdów komunikacji miejskiej. Mają także okazję spróbować swoich sił za kierownicą i przekonać się, że osoba niepełnosprawna ruchowo także może zostać kierowcą. W organizacji warsztatów współpracujemy z radomską policją, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Radomiu oraz z ośrodkami nauki jazdy posiadającymi pojazdy przystosowane do rodzaju niepełnosprawności.

Uczestnicy warsztatów chętnie biorą w nich udział i aktywnie uczestniczą w zajęciach. Osoby niepełnosprawne ruchowo zachęca się do uzyskiwania uprawnień do kierowania samochodem osobowym, przez co mogą być bardziej niezależne, a pasażerowie na wózkach inwalidzkich mogą czuć się pewniej w pojazdach komunikacji miejskiej.

Czy pana zdaniem można nauczyć przyszłego kierowcę bezpiecznego zachowania się na drodze?

Oczywiście, że można, ale edukację należy rozpocząć jak najwcześniej. Uczestnikiem ruchu drogowego nie stajemy się po otrzymaniu prawa jazdy, lecz już w pierwszych latach życia. Jeśli małe dziecko zaczniemy uczyć zasad i bezpiecznych zachowań na drodze, będziemy przekazywać jak najwięcej właściwej wiedzy drogowej, utrwalimy w nim prawidłowe nawyki, które w przyszłości wpłyną na jego zachowanie za kierownicą. W myśl znanego powiedzenia „czym skorupka za młodu nasiąknie”.

Dlatego kładziemy nacisk na edukację najmłodszych dzieci w zakresie bezpieczeństwa na drodze i nauk udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej. ■

Zdjęcia: WORD Radom



Delegaci docenili pracę Bandosa

Podczas walnego zebrania delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców nie zdecydowano się na wybór nowego prezesa. Jedynym kandydatem na to stanowisko był Krzysztof Bandos, szefujący tą największą branżową organizacją od czterech lat.

Zjazd delegatów PFSSK, który odbył się 7 kwietnia w Łowiczu, upłynął w bardzo spokojnej atmosferze. Wzięło w nim udział 37 delegatów, reprezentujących regionalne stowarzyszenia rozsiadane po całej Polsce. Głównym punktem programu były oczywiście wybory prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców.

■ Członków przybywa, ale... nie młodych

Jednak zanim do tego doszło, swoją czteroletnią kadencję podsumował Krzysztof Bandos, sprawujący funkcję prezesa Federacji od 2014 roku. Podkreślał, że bardzo cieszy się ze wzrostu liczby członków organizacji (jest ich blisko 600), przyznał również, że ma powody do zmartwienia. Jakże?

– Nie przybywa nam młodych ludzi – mówił Bandos. – Widać to zarówno na tym zjeździe, jak i w trakcie moich wyjazdów i spotkań z przedstawicielami regionalnych stowarzyszeń. Młodzi instruktorzy nie chcą pracować społecznie, wolą na forach internetowych obrażać, wyśmiewać się z tych, którzy chcą coś robić.

To niejedyny problem, z którym boryka się Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Tuż przed zjazdem rezygnację z członkostwa w organizacji podjęły osoby zrzeszone



w Łódzkim Stowarzyszeniu Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „Autos”. Powód?

– W naszej opinii taka branżowa organizacja jak PFSSK powinna dbać o małe, rodzinne biznesy, a nie o wielkie ośrodki – mówił „Szkoła Jazdy” Krzysztof Kołodziejczak, szef stowarzyszenia Autos.

Nie jest to jedyna zła wiadomość dla Federacji. Podczas zjazdu likwidację regionalnego stowarzyszenia w Wrocławiu zapowiedziała jego prezeska, Danuta Kardaś. Tłumaczyła, że w jej regio-

nie nie ma chętnych instruktorów czy właścicieli OSK, którzy chcieliby działać w branżowej organizacji. Nie brakuje ich za to wśród Ślązaków. Od niedawna nowym członkiem Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców jest Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia.

■ Współpraca z resortem i podróże po Polsce

Bandos wspominał także o osiągnięciach zarządu PFSSK. Zaliczył do nich m.in. dobrą organi-

zając tegorocznego konkursu Instruktor Roku, która odbyła się w Łodzi, pojawienie się członków Federacji w powołanym przez ministra infrastruktury i budownictwa zespole doradczym ds. szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców.

– Nigdy dotąd my, szkoleniowcy, nie mieliśmy wpływu na przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania – mówił Bandos. – Stawiano nas przed faktem dokonanym. Dlatego cieszę się, że teraz jesteśmy równoprawnym partnerem w dyskusji o zmianach w ustawie o kierujących pojazdami.

Bandos opowiadał też o swoich podróżach po Polsce i spotkaniach z przedstawicielami regionalnych stowarzyszeń.

– Poznaję wielu wspaniałych ludzi – mówił Bandos. – Są to właściciele OSK i instruktorzy, ludzie, którzy całe serce wkładają w to, co robią. Zależy im na jakości szkolenia, bezpieczeństwie ruchu drogowego. Dopiero w dalszej kolejności troszczą się o swój biznes, zajęcie służące im do utrzymania siebie i swoich rodzin. W ciągu całej czteroletniej kadencji odbyłem 50 podróży, odwiedziłem 21 lokalnych stowarzyszeń.

■ Głosowanie bez emocji

Najważniejszym punktem programu łowickiego zjazdu delegatów Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców były wybory prezesa organizacji. W tym roku, inaczej niż cztery lata temu, kandydat był tylko jeden: dotychczasowy szef organizacji – Krzysztof Bandos. Otrzymał on 34 głosy poparcia, wstrzymało się tylko trzech delegatów.

Nieco zmienił się za to zarząd organizacji. Krzysztofa Kołodziejczaka i Jana Sańczyka zluźowali Stefan Rzońca (stowarzyszenie białostockie, został sekretarzem) i Jan Szumiół (stowarzyszenie warszawskie). W zarządzie PFSSK pozostali za to skarbnik Marek Stasiak i Jan Szymczak. Było jeszcze dwóch kandydatów na członków zarządu: Grzegorz Łapeta (stowarzyszenie górnośląskie) oraz Krzysztof Skaltecki (stowarzyszenie piłskie), jednak odpadli w głosowaniu.

Podczas XX zjazdu delegatów PFSSK wybrano także członków komisji rewizyjnej. Zostali nimi Grzegorz Łapeta, Ryszard Gadziński i Henryk Pantkowski. Natomiast w sędzi koleżeń-

skim zasiadają: Mirosław Małecki, Zbigniew Hyży i Krzysztof Żuk.

■ Imprezy i zlot

Na zjeździe, oprócz tematów związanych z wyborami, poruszano także inne kwestie. Na przykład delegaci z Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia zaproponowali, żeby Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców objęła pieczęć nad zlotami motocyklowymi instruktorów nauki jazdy szkolących kandydatów na kierowców na kategorię A, które mają odbywać się co roku w każdy trzeci weekend września.

– Pierwszy zlot zorganizowaliśmy w zeszłym roku – mówił Grzegorz Łapeta. – Następny planujemy w Poddębicach (województwo łódzkie – przyp. red.). – Chcielibyśmy, żeby impreza miała większą rangę, charakter ogólnopolski. Chcemy pokazać, że motocyklowi instruktorzy są siłą.

Wniosek Górnośląskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia zyskał aprobatę delegatów. Wstępny pomysł jest taki, że impreza będzie się odbywała co roku, zawsze w innym regionie. Organizować ją będzie GSOS wspólnie z lokalnym stowarzyszeniem, które działa w pobliżu miejsca zlotu.

Członkowie zarządu PFSSK wspominali także o potrzebie ustanowienia dnia instruktora nauki jazdy. Takie święto miałyby przypadać 7 sierpnia. To właśnie w tym dniu (a dokładniej w 2014 roku) zawód instruktora nauki jazdy rozporządzeniem ministra pracy i polityki społecznej został wpisany do klasyfikacji zawodów i specjalności. Najpierw trzeba jednak napisać marszałka Senatu petycję do z jak największą liczbą rekomendacji od znanych i szanowanych osób czy organizacji.

Podczas zjazdu dyskutowano także o dwóch tegorocznych imprezach. Chodzi o konkurs Instruktor Roku, który odbędzie się w czerwcu w Pile oraz XX-lecie działalności Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Ta druga impreza wstępnie planowana jest na połowę listopada. Odbędzie się prawdopodobnie w okolicach Warszawy.

■ Zaskakujące słowa Oleksiaka

Bardzo istotne słowa wypowiedział na zjeździe PFSSK gość specjalny imprezy Bogdan Oleksiak, dyrektor departamentu transportu drogowego Ministerstwa Infrastruktury.

– Chciałbym państwu powiedzieć, że decyzja już jest, projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami zostanie opublikowany już wkrótce – zapowiadał delegatom Oleksiak. – Liczę na to, że podejmiecie nad zaproponowanymi zmianami merytoryczną dyskusję. O szczegółach mówić nie będę, poznacie je już niedługo.

Jakub Ziębka



Resort chce promować korytarze życia

Na specjalnie zwołanej w połowie kwietnia konferencji prasowej minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zapowiedział podjęcie prac, mających usankcjonować prawnie tzw. korytarze życia. Właśnie to zagadnienie ma pojawić się w bazie pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy.



Rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych w Polsce stawia przed nami nowe wyzwania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego chcemy pomóc polskim kierowcom w wykształceniu nawyków, poprawiających bezpieczeństwo na drogach szybkiego ruchu – podkreśla Andrzej Adamczyk.

■ Jak formuje się korytarz?

Jednym z takich nawyków jest formowanie tzw. korytarza życia (korytarza ratunkowego). Chodzi o stworzenie wolnego przejazdu dla pojazdów ratowniczych. Jak to się odbywa?

W sytuacji znacznego spowolnienia ruchu na drodze wielojezdniowej, np. w wyniku wypadku, stojące w korku lub poruszające się wolno pojazdy powinny zjechać do lewej (dla lewego pasa ruchu) lub prawej (dla prawego pasa ruchu) skrajni jezdni. A co w przypadku, gdy pasów ruchu jest więcej? Wtedy korytarz ratunko-

wy tworzony jest dla dwóch skrajnych lewych pasów ruchu.

Tworzenie korytarza ratunkowego jest prawnie uregulowane w Austrii, Niemczech, Czechach, na Słowenii i w Szwajcarii. Pozwala na skrócenie czasu dojazdu samochodów ratunkowych bądź innych służb technicznych do miejsca wypadku, w tym również na przejazd dużych samochodów strażackich, co byłoby niemożliwe, gdyby korzystały one wyłącznie z pasa awaryjnego.

■ Korytarze życia w bazie pytań egzaminacyjnych

O potrzebie prawnego usankcjonowania korytarzy życia w Polsce mówi się już od dawna. Szczególnie wówczas, gdy media donoszą o kłopotach, jakie mają kierowcy karetki, żeby bez problemu i szybko dotrzeć do osób poszkodowanych w wypadku drogowym.

Dlatego resort postanowił działać. Ministerstwo Infrastruktury przewidziało opracowanie, w porozumieniu z właściwymi służbami, koncepcji wprowadzenia pojęcia korytarzy życia do polskich przepisów, a następnie przygotowanie propozycji zmian legislacyjnych, precyzujących zasady ich tworzenia. Ponadto przeanalizowane zostaną możliwości podjęcia szerokiej akcji edukacyjnej wśród kierowców na temat zachowania się na autostradzie i drodze ekspresowej.

– Chcemy, aby pytania dotyczące korytarzy życia znalazły się w puli pytań egzaminu na prawo jazdy – mówi Andrzej Adamczyk.

– Przy opracowaniu polskich rozwiązań prawnych zamierzamy wykorzystać doświadczenia krajów, w których przepisy o korytarzach życia już funkcjonują, np. Niemiec. Chcemy też włączyć do naszych prac podmioty już zaangażowane w tę problematykę – dodaje sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Drogowego Konrad Romik.

■ Strażacy z misją

Na razie nie wiadomo jeszcze, kiedy zapowiedzi Ministerstwa Infrastruktury zostaną zrealizowane. Dlatego póki kwestii nie ureguluje się prawnie, szczególnie cenne są inicjatywy popularyzujące tworzenie korytarzy życia. Autorem jednej z nich, nazwanej „Korytarz życia – włącz myślenie”, są strażacy ochotnicy z Czernej i Ujazdu Górnego, działający w dwóch dolnośląskich powiatach: średzkim i bolesławieckim. We współpracy z Komendą Wojewódzką Państwowej Straży Pożarnej we Wrocławiu, Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Pogotowiem Ratunkowym we Wrocławiu, wrocławską Komendą Wojewódzką Policji i tamtejszym oddziałem Polskiego Związku Motorowego stworzyli już film promujący tę ideę. Mało tego, do włączenia się do akcji udało im się przekonać znane osoby związane z motoryzacją: kierowcę rajdowego Tomasza Kuchara i drifterkę Karolinę Pilarczyk.

Jakub Ziębka

Üdülöterület – Węgrzy się nie spieszą

To oryginalne słowo z tytułu oznacza „teren wypoczynkowy”, ale dla zmotoryzowanych trochę co innego – „noga z gazu”! Bo nad Balatonem jeździ się wolniej. – Węgrzy nie mają ciśnienia, żeby cokolwiek komukolwiek udowodnić – tłumaczy Polka mieszkająca w Siófok.

Egzamin na prawo jazdy w Budapeszcie podnosi ciśnienie, tak jak Warszawie, Poznaniu czy Krakowie. Branżowe portale informują, że zdawalność teorii od lat utrzymuje się na poziomie 70–75 proc., a jazdę po mieście za pierwszym razem zalicza mniej niż połowa kandydatów na kierowców. Ceny kursu, opłaty, system szkolenia są niemal identyczne jak w Polsce. Jednak obyczaje drogowe już nie.

– Na pewno jeżdżą spokojniej, bardziej kulturalnie. Polacy są agresywni za kółkiem – ocenia Katarzyna Kociuba, współwłaścicielka biura podróży Helka Tours w Siófok. – Węgrzy chętniej kogoś przepuszczają, nie spieszą się. Żyją z turystyki, dlatego też mają więcej zrozumienia dla obcokrajowców.

■ Uśmiechnij się, ustąp pieszemu

Katarzyna żartuje, że pierwsze miesiące na węgierskich drogach nie były łatwe. Powód? Rzadko widywała znak D-1, czyli pierwszeństwa przejazdu.

– Jeśli główną drogą dojeżdżamy do skrzyżowania i mamy pierwszeństwo, to ci z prawej i lewej mają znak ustąp albo stop, albo linię ciągłą. A my nie mamy nic! Ten ich znak z tej podporządkowanej drogi, zarośnięty bujną nadbalałońską roślinnością widać tak, że niech ich kule biją. W dodatku pod takim kątem, że nie wiem, co tam napisali. A jak jest z prawej, to ma pierwszeństwo. Co się nakłębłam, to moje, co na mnie natrąbili, to też moje.

Przyznaje, że kiedy jeździła autem na polskich „blachach”, korzystała z taryfy ulgowej. Inni uczestnicy ruchu byli dla niej wyrozumiali.

– Ale nawet teraz, jeżdżąc na węgierskich numerach rejestracyjnych, spotykam się z sympatią, uśmiechami – podkreśla. – Idiota zawsze się trafi, to przecież nie zależy od kraju. Ale kultura jazdy jest według mnie wyższa niż w Polsce. Węgrzy nie mają ciśnienia, żeby cokolwiek komukolwiek udowodnić i to się da odczuć na każdym polu.

Południowy luz nie oznacza jednak lekceważenia przepisów. Na przykład ograniczeń prędkości. Są one prawie takie same jak w Polsce: 50 km/h, 90 km/h (poza terenem zabudowanym), 110 km/h (drogi ekspresowe), 130 km/h (autostrady).

– Różnica jest taka, że Węgrzy naprawdę tych ograniczeń przestrzegają – stwierdza Katarzyna. – Szczególnie jeśli chodzi o teren zabudowany, a zwłaszcza miejscowości letniskowe, w których dodatkowo jest wydzielony „üdülöterület”, czyli teren wypoczynkowy. Taki napis oznacza ograni-



Budapeszt

niczenie prędkości do 40 km/h. Trochę jak w Polsce strefa zamieszkania.

Mówi też o „zapraszaniu pieszego na pasy”, czyli zatrzymaniu pojazdu nie tylko wtedy, kiedy przechodzień jest już – dosłownie – na krawężniku. Nawet jeśli stoi na chodniku albo dopiero zbliża się do jezdni, należy mu ustąpić.

Ten dobry obyczaj, znany z niemieckich czy skandynawskich dróg, potwierdza troskę o BRD. I wyjaśnia mniej dramatyczne statystyki wypadków: w Polsce ginie na drogach 80 osób na milion, na Węgrzech 60. Dla bezpieczeństwa wprowadzono również obowiązek jazdy na światłach poza terenem zabudowanym. Przez całą dobę, przez cały rok. W mieście za dnia nie trzeba poruszać się na światłach mijania. Kiedyś nie było to wymagane również na autostradach, ale po burzliwej ogólnonarodowej dyskusji przepisy zmieniły. Z ciekawostek warto odnotować, że na węgierskich drogach obowiązkowym wyposażeniem pojazdu nie są gaśnice, natomiast można dostać mandat za brak kamizelki odblaskowej.

■ Tokaj nie dla kierowców

Słono płacić trzeba również za przekroczenie prędkości.

– Radarowe kontrole są częste – opowiada Polka znad Balatonu. – Stoi radiowóz z kamerą w środku. Nie ma obowiązku informowania o pomiarze prędkości. Dużo jest też kamer na drogach, np. na wiaduktach nad autostradami. Miejscowi zwykle wiedzą, gdzie, ale turystom nie radzę rytkować.

Często sprawdza się również trzeźwość kierujących. Wprowadzono nawet surową normę: 0.00 promila.

– Co wcale nie poprawiło statystyk. Polak – Węgier dwa bratanki. Niestety, za kołnierza nie wylewamy, jeździmy po pijaku – komentuje Katarzyna. – Łatwo stracić prawko. Nawet za parę piw wypitych poprzedniego wieczoru. Policja nie jest skorpumpowana, łapówek lepiej nie próbować. Biurokracja jest powolna, ale skuteczna. Węgierski mandat potrafi przyjść do Polski nawet po półtora roku.

Restrykcyjne są również zasady dopuszczania pojazdów do ruchu. Zmieniając tablice ze znakiem PL na HU Katarzyna musiała uiścić ok. 1200 zł opłaty celnej i zrobić przegląd techniczny, mimo że jej auto miało ważne badania.

– Na przeglądzie nie ma tak: „Pani Kasiu, pani zmieni te klocki”, pieczętka i w drogę – śmieje się Polka mieszkająca w Siófok. – Jeśli samochód nie spełnia warunków, zatrzymują dowód rejestracyjny. I opłata przepada. Dlatego rozpowszechniony jest system „przedprzeglądów”. Jedzie się do mechanika na wstępną konsultację, żeby mieć pewność, że auto przejdzie diagnostykę.

Nad Balatonem uszczelniono nie tylko system badań technicznych, ale również wydawania uprawnień. Tak jak w większości krajów UE – prawko trzeba odnawiać. Kategorię B standardowo – co dziesięć lat. Osoby po pięćdziesiątce – co pięć lat. Po ukończeniu 60. roku życia co trzy lata. Seniorzy 70+ przechodzą badania co dwa lata lub częściej. Kategorie C, D, E są aktualizowane co pięć lat. Kierowcy po sześćdziesiątce zgłaszają się na badania co dwa lata.

■ Jak się wymawia ö-ő-ó

Z informacji na stronie ministerstwa spraw wewnętrznych oraz cennika na rządowym portalu o nazwie „Adminisztráció” (ugyintezes.magyarorszag.hu) wynika, że opłata za prawo jazdy dla emerytów wynosi 1500 forintów, czyli nieco ponad 20 zł. Ulga obowiązuje także osoby, które ze względu na stan zdrowia muszą odnawiać uprawnienia co rok lub częściej. Natomiast normalna stawka wynosi 4000 forintów (55 zł). Wydanie międzynarodowego prawa jazdy kosztuje na 2300 forintów, a wymiana prawka z innego kraju to wydatek na poziomie 6200. Obywatele krajów UE zrobią to bezproblemowo.

– Oczywiście nie trzeba zdawać egzaminu, a jedynie pójść do urzędu i do lekarza – wyjaśnia Katarzyna. – Lekarza bardzo się bałam, że mi będzie sprawdzał wzrok, a ja nie przeczytam odpowiednio ö-ő-ó. Nie dlatego, że nie widzę, ale dlatego, że nie umiem poprawnie wymówić. A lekarz tylko zmierzył mi ciśnienie – było oczywiście podwyższone – i nadziwić się nie mógł, że w Polsce można dostać bezterminowo prawo jazdy.

Poprawna wymowa głosek ö-ő-ó rzeczywiście może być bardziej stresująca niż urzędowe opłaty. Biorąc pod uwagę aktualny kurs (100 HUF – 1 zł 35 gr) są one zbliżone do polskich. Na przykład za egzamin na kategorię B trzeba zapłacić 4600 forintów (teoria) plus 11000 (praktyka). Kursy na prawko są nieco droższe niż nad Wisłą – trudno zmieścić się w 150 tysiącach forintów, czyli 2 tys. zł. Na portalach dla węgierskich kursantów można znaleźć sporo komentarzy, w których młodzi ludzie skarżą się, że prawko (vezetői engedély) kosztowało ich 300 tysięcy forintów. Godzina jazdy kosztuje ok. 4500 forintów. Jeśli więc musimy wykupić dodatkowe zajęcia, jeśli mieliśmy kilka poprawek... upragniony dokument kosztuje więcej niż zsumowane miesięczne pensje mamy i taty.

■ 580 kilometrów po mieście

Ale jeśli jesteśmy pojętnym uczniem, z talentem Roberta Kubicy, nasze prawo jazdy tak bardzo nie obciążą budżetu domowego.

– Nauka plus egzaminy to 160–170 tysięcy forintów – informuje Iwona Halik Koncsosné, której córka właśnie robi kurs. – Część teoretyczna trwa 28 godzin. Jest dwojaki system nauki: w szkole lub samemu, w domu, z materiałów przesłanych online.



Budapeszt

Multimedialne szkolenie obejmuje 20 godzin prawa o ruchu drogowym, cztery godziny teorii prowadzenia pojazdu, cztery godziny znajomości konstrukcji pojazdu. Pytań egzaminacyjnych, wielokrotnego wyboru, jest 50. Trzeba zdobyć co najmniej 65 z 75 punktów. Cztery błędy oznaczają brak zaliczenia.

– Kiedyś zdawało się w urzędzie, wypełniając papierowy formularz – wspomina Peter, trzydziestoparolatek ze stolicy Węgier. – Teraz są komputery. Jest szybciej. Od razu znasz wynik.

Córka pani Iwony ma to już za sobą.

– Klari zdała za pierwszym razem – mówi z dumą mama. – Egzamin nie jest trudny, jeśli uczymy się na testach. Szkoła zabezpiecza dwunastogodzinny dostęp do testów próbnych na zajęciach i w domu.

E-learning, kody, nowoczesne rozwiązania informatyczne ułatwiają życie przyszłym kierowcom. Ale z cyfrowego świata trzeba – prędzej czy później – przeniesić się do realu. Najpierw na kurs pierwszej pomocy (zaliczenie wykonuje się po wykonaniu dwóch zadań: stabilne ułożenie na boku, reanimacja), a później na zatłoczone ulice. Szkolenie praktyczne zaplanowane jest na 30 godzin. Ostatnia jest egzaminem.

W urzędowych informatorach znajduje się szczegółowy program: dziewięć godzin jazdy w celu opanowania prowadzenia pojazdu, czternaście godzin po mieście, cztery po autostradzie, dwie godziny jazdy nocnej. Autem z białą literką T na niebieskiej tabliczce zamontowanej na dachu. W sumie kursant musi pokonać co najmniej 580 km.

– W Budapeszcie niełatwo jest przejechać tyle w 30 godzin – żartuje pani Iwona.

Tłumaczy, że młody kierowca zwykle mało czasu spędza na placu manewrowym.

– Pół godziny, może godzinę. Jeśli instruktor uzna, że jest OK, natychmiast wyjeżdża się na ulice – opowiada Polka z węgierskim meldunkiem od kilkudziesięciu lat. – Właściwa nauka manewrowania odbywa się na mniej uczęszczanych ulicach, na parkingach przed blokami.

■ Rutynowy plac manewrowy

Manewry są ważne, ponieważ praktyka składa się z egzaminów: technicznego, rutynowego i drogowego (forgalmi vizsgát). A „rutynowy” to nic innego niż plac. Trzeba zaliczyć parkowanie przodem,



Budapeszt

tyłem i zatrzymanie pojazdu (z prędkości 40 km/h) w wyznaczonym miejscu. Niby łatwe, ale...

– Zawałam już trzeci raz. W czasie 10 minut nie udało mi się poprawnie wykonać manewru parkowania. Byłam cała w nerwach. Nogi się trzęsły, zsuwały z pedałów hamulca i gazu – żali się „Noemi 1986” na jednym z węgierskich portali, który opisuje przygody kierowców. – Na kursie szło mi dobrze. Instruktor chwalił. Ale kiedy ktoś siedzi za tobą, kiedy w samochodzie nie jest cicho...

Eva radzi jej, by się jeszcze podszkoliła.

– Poproś instruktora, by wykupił godzinę na parking. Płacisz, wymagasz – stwierdza.

Inni sugerują, by zrobiła, czyli kupiła prawo jazdy... na Ukrainie.

Noemi jednak nie zamierza iść na skróty. Ci, którzy zdawali pięć razy i więcej, dodają jej otuchy. „Kiedy ktoś siedzi za tobą” jest marnym tłumaczeniem potrącenia pacholków, lecz przyznać trzeba, że dwie osoby za plecami kierowcy mogą deprymować. Egzamin organizuje OSK (musi zapewnić pojazd, plac, wypełnić dokumentację), ale przeprowadza go specjalista z Nemzeti Közlekedési Hatóság, czyli Krajowego Urzędu ds. Transportu. Obok niego zasiada instruktor. Nie może pomagać, podpowiadać. Po zaliczeniu manewrów na pół godziny wyjeżdża się w miasto.

– Kiedy ja zdawałam, do wylosowania było osiem tras. Oczywiście przed egzaminem ćwiczyło się właśnie te przejazdy – wspomina Peter.

– Nadal tak jest. Losuje się nazwę ulic lub obiektu, do którego trzeba dojechać – potwierdza pani Iwona.

Co ważne – do egzaminu praktycznego można przystąpić po ukończeniu siedemnastu lat. Kurs na prawko kategorii B dostępny jest już pół roku wcześniej. Warunkiem jest ukończenie szkoły podstawowej i orzeczenie o dobrym stanie zdrowia. Od lekarza rodzinnego. Test z przepisów (nazywany KRESZ-vizsgát) może zdawać osoba, która za trzy miesiące skończy siedemnasty rok życia.

Tomasz Maciejewski

Niestyszący wsiądą do ciężarówek

W połowie kwietnia posłowie przegłosowali nowelizację ustawy o kierujących pojazdami, pozwalającą osobom z dysfunkcjami słuchu zdawać na prawo jazdy kategorii C i C1. Pozytywna decyzja senatorów oraz prezydenta wydaje się już tylko formalnością. Nowe przepisy mają wejść w życie 1 października.



Podczas prac nad projektem podnoszony był także postulat umożliwienia osobom niesłyszącym lub z poważnymi ubytkami słuchu zdawania na prawo jazdy kategorii D i D1. Uznano jednak, że kierowcy autobusów muszą swobodnie kontaktować się z pasażerami prowadzonych przez nich pojazdów, szczególnie w sytuacjach awaryjnych.

■ Kto zyskuje, kto traci?

Jakie będą skutki wprowadzenia w życie nowego prawa? Przede wszystkim zadowolone będą firmy transportowe, które od dłuższego czasu mówią o braku na rynku kierowców zawodowych. Szacuje się, że potrzeba ich aż 100 tys.! Nie wypada także nie wspomnieć o szansach, jakie nowelizacja ustawy da osobom z dysfunkcjami słuchu. Bo polepszy się ich pozycja na rynku pracy.

Jeśli nowelizacja ustawy wejdzie w życie, stracą na tym tylko wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Ale nie będą to kwoty znaczące. „Można szacować, że w skali roku liczba osób zdających, korzystających z usług tłumacza języka migowego, nie przekroczy 200–300, co pozwala oszacować dodatkowe koszty związane z zapewnieniem tłumacza języka migowego na kwotę 12–20 tys. zł w skali całego kraju. Tego typu koszty wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w stanie pokryć poprzez oszczędności wynikające z usprawnienia organizacji ich pracy” – czytamy w uzasadnieniu projektu ustawy.

– Nie ma żadnej różnicy, czy banany przewozi osoba słyszająca, czy niesłysząca, bo przecież z nimi nie rozmawia – komentuje Piotr Makiola z chorzowskiego Ośrodka Szkolenia Kierowców „Elmak”, który w swojej ofercie ma kursy na prawo jazdy kategorii B dla niesłyszących. – A daje jej to możliwość pracy i dobrego zarobku. Zawodowy kierowca przewożący towar naprawdę nie musi słyszeć ani mówić. A po stronie pracodawcy jest takie przygotowanie dokumentów przewozowych, żeby kierowca nie musiał się nimi martwić.

Makiola nie ma też wątpliwości, że osoby mające problemy ze słuchem znakomicie poradzą sobie za kierownicą ciężarówki.

– Tym, którzy mają wątpliwości, jak osoba niesłysząca usłyszy klakson albo pojazd uprzywilejowany, proponuję zastanowić się, jak ma go usłyszeć osoba pełnosprawna, która rozmawia przez telefon i słucha muzyki na cały regulator.

Jakub Ziębka

Nowelizacja ustawy pozwalająca osobom z dysfunkcjami słuchu zdawać na prawo jazdy kategorii C i C1 jest efektem sejmowej reakcji komisji ds. petycji w sprawie problemu zgłoszonego przez Mariusza Nowaka. Zmiany dotyczą dwóch osobnych kwestii. Przede wszystkim osoby głuche będą mogły bez żadnego problemu odbyć kurs i zdać egzamin w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. To nie wszystko. WORD będzie musiał zapewnić im tłumacza języka migowego. Na swój koszt. Obecnie głusi zdający egzamin na samochody osobowe muszą sprowadzić kogoś z takimi uprawnieniami.

■ Ustawa a rozporządzenie ministra zdrowia

Na razie przepisy nie dopuszczają, żeby osoby niesłyszące wykonywały zawód kierowcy ciężarówek. Bo chociaż ustawa o kierujących pojaz-

dami z 2011 roku mówi, że „osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem”, to rozporządzenie ministra zdrowia z 2014 roku stanowi, iż osoby niesłyszące lub osoby z poważnym ubytkiem słuchu, którego nie można skompensować za pomocą urządzeń technicznych (np. aparaty słuchowe), są pozbawione możliwości ubiegania się o prawo jazdy kategorii C1 i C.

„Przy obecnym stanie techniki, także uwzględniając doświadczenia wielu państw, w których osoby niesłyszące mogą być kierowcami ciężarówek i doświadczenia z polskich dróg, po których osoby jeżdżą prowadząc ciężarówki na zagranicznych tablicach rejestracyjnych – brak jest uzasadnienia do utrzymywania w Polsce obecnego zakazu, dyskryminującego pewną grupę osób niepełnosprawnych” – czytamy w uzasadnieniu projektu nowelizacji ustawy.

Lubuskie przyjazne dla słabo czytających

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim zdecydował się pójść w ślady WORD-u w Zielonej Górze. Od marca istnieje tam możliwość skorzystania z pomocy lektora-egzaminatora w trakcie egzaminu teoretycznego.

Jak przebiega taki nietypowy egzamin? Organizowany jest tylko dla jednej osoby. Wraz z egzaminowanym na sali przebywa dwóch egzaminatorów. Jeden odczytuje z ekranu pytania i odpowiedzi, drugi przeprowadza egzamin.

■ Zielone światło od urzędu marszałkowskiego

– Co ważne, egzamin w takiej formie trwa tyle samo, co tradycyjny, szanse są więc równe dla każdego – mówi Marek Głuszko, egzaminator nadzorujący w gorzowskim WORD-zie.

W WORD-zie w Gorzowie Wielkopolskim warunkiem przystąpienia do egzaminu w tym trybie jest przedstawienie ważnego orzeczenia stwierdzającego dysleksję.

– Zdecydowaliśmy się wyjść naprzeciw oczekiwaniom tej grupy osób egzaminowanych, tak żeby gorzowski ośrodek był miejscem przyjaznym, a proces egzaminowania przebiegał komfortowo – tłumaczy Głuszko.

Pierwszy egzamin w gorzowskim odbył się w marcu i zakończył się powodzeniem. Został przeprowadzony na prośbę mężczyzny z dysleksją. Wcześniej gorzowski ośrodek konsultował się z nadzorującym go urzędem marszałkowskim, czy prowadzenie egzaminu w taki właśnie nietypowy sposób jest możliwe i zgodne z prawem.

■ Pierwsza była Zielona Góra

Urząd marszałkowski dał Wojewódzkiemu Ośrodkowi Ruchu Drogowego w Gorzowie Wielkopolskim zielone światło, bo nie zaprotestował, gdy na pomysł przeprowadzania egzaminów z egzaminatorem-lektorem wpadł dwa lata temu WORD w Zielonej Górze.

Pierwszy taki egzamin odbył się w kwietniu 2016 roku. Egzaminowany uzyskał 69 punktów i mógł rozpocząć szkolenie praktyczne, które jest kolejnym etapem do odniesienia pełnego sukcesu, czyli otrzymania prawa jazdy.

– Egzamin praktyczny również zakończył się wynikiem pozytywnym, mało tego, ten sam mężczyzna korzystał u nas z pomocy lektora przy eg-



zaminie teoretycznym na kategorię C – opowiada Rafał Gajewski, dyrektor WORD-u w Zielonej Górze. – Ten egzamin również zaliczył za pierwszym razem.

Żeby przystąpić do egzaminu z lektorem-egzaminatorem w Zielonej Górze, trzeba wystąpić o zgodę na piśmie, dobrze prośbę uzasadniając i – choć nie jest to obligatoryjne – dokumentując. Taka forma egzaminowania może pomóc m.in. osobom, które nie potrafią czytać w języku polskim (np. imigrantom) oraz są dyslektykami.

■ Młodszy, starsi, Polacy, obcokrajowcy

– Od 2016 roku przeprowadziliśmy już ok. 100 egzaminów z lektorem-egzaminatorem – wyli-

cza Rafał Gajewski. – Zdarzają się ludzie młodzi i starsi, Polacy i obcokrajowcy, osoby z województwa lubuskiego, ale także z centralnej Polski czy nawet Nowego Sącza.

Niektórzy zadają egzamin za pierwszym razem, inni potrzebują do tego kilku podejść.

– Jednak największą satysfakcją sprawia mi ich radość ze zdania egzaminu teoretycznego – mówi Gajewski. – Bo przecież jest to jeden z etapów do uzyskania prawa jazdy, czyli dokumentu, który bardzo przyda im się w życiu.

Województwo lubuskie to jedyny region w Polsce, gdzie osoby mające problemy z czytaniem mogą uczestniczyć w egzaminie teoretycznym z udziałem lektora-egzaminatora. A według przeprowadzonych w naszym kraju badań na dysleksję cierpi już ok. 10–15 proc. dzieci.

Jakub Ziębka

Miejsce w szeregu

Z naszej perspektywy Europa wydaje się centrum motoryzacyjnego świata. W końcu na Starym Kontynencie stacjonują najbardziej prestiżowe marki i powstało tu wiele innowacyjnych rozwiązań. To prawda, ale...

W 2017 roku w 52 krajach świata sprzedano łącznie 86,05 mln samochodów osobowych i dostawczych. JATO Dynamics podaje przy tym, że aż 25,8 mln pojazdów trafiło do nabywców z Chin. Kolejnym obszarem była EMEA, czyli Europa, Środkowy Wschód, Północna Afryka i Rosja – z wynikiem 21,0 mln aut nieznacznie wyprzedziła Amerykę Północną (20,9 mln). W rejonie Azji i Pacyfiku sprzedano 8,04 mln aut, 5,16 mln trafiło do nabywców z Japonii, a 3,4 mln – z Ameryki Południowej.

Doskonale widać więc, jaką potęgą stał się rynek chiński. Obecnie jest on największym na świecie odbiorcą SUV-ów, kompaktów, aut subkompaktowych, vanów, limuzyn i samochodów luksusowych. Kraj Środka jest też kluczowym rynkiem dla większości europejskich marek, także premium. Tamtejsza polityka podatkowa zmusza do uruchamiania lokalnych fabryk w ramach spółek joint-venture z chińskimi inwestorami. Idąc za ciosem firmy tworzą modele precyzyjnie dopasowane do oczekiwań klientów – w tym niedostępne na innych rynkach limuzyny z wydłużonymi rozstawami osi oraz dodatkowe modele sedanów. Nieprzypadkowo Volkswagen oferuje w Chinach aż dziesięć limuzyn. Cieszą się one znacznie większym zainteresowaniem od hatchbacków czy praktycznie niewystępujących w Kraju Środka kombi. Znamienny jest też wybór miejsca premiery nowego VW touarega. Nie nastąpiła ona na prestiżowych salonach motoryzacyjnych w Detroit czy Genewie. Dosłownie kilka dni później auto za-



prezentowano w Pekinie. W ubiegłym roku zmodyfikowany mercedes klasy S został odsłonięty na salonie Auto Shanghai. Także w 2017 roku Audi ogłosiło, że rozpoczyna zmienianie oznaczeń wersji silnikowych, by ułatwić rozpoznanie, jaką mocą dysponuje dany samochód. Nie wiemy, czy np. 35 TFSI jest bardziej klarowne od 1.4 TFSI. Wiemy natomiast, że odświeżeniem nazewnictwa Audi uporządkowało ofertę względem chińskiego rynku, gdzie takie symbole były w użyciu od 2012 roku.

W 2016 roku Volvo rozpoczęło w Göteborgu produkcję flagowej limuzyny S90, by po kilku nastu miesiącach w całości przenieść ją do fabryki w Daqing w Chinach. Kombi V90 nadal

powstaje w Szwecji. Polityka marki jest odpowiednią na potrzeby rynku. W Europie częściej od flagowego sedana Volvo zamawiano kombi, a w Chinach V90 w ogóle nie jest dostępne. Zunifikowane metody produkcji i staranna kontrola jakości sprawiły, że samochody nie różnią się jakością wykonania (czas pokaże, jak będzie z awaryjnością). Natomiast transport kolejowy – o 2/3 szybszy niż morski – pozwolił na zapewnienie sensownych czasów dostaw. W przyszłym roku w Chengdu rozpocznie się produkcja polestar 1 – coupé wywodzącego się z Volvo S90, którego hybrydowy napęd zapewni 600 KM i 1000 Nm! Mury fabryki będą opuszczaly także dwa inne polestary. Trafia na rynki całego świata.

W ostatnich latach wiele koncernów – m.in. BMW, Ford, Honda, Mini, Skoda, Volkswagen i Volvo – wprowadziło silniki o wcześniej rzadko stosowanej pojemności 1,5 litra. Przypadek? Okazuje się, że to granica jednego z progów podatkowych w Chinach. 2 proc. różnicy względem kolejnej klasy fiskalnej z pozoru niewiele zmienia, jednakże dowolna liczba po przemnożeniu przez potencjał tamtejszego rynku rośnie do monstrualnych rozmiarów. Tym bardziej że często z obniżek podatkowych nie cieszy się klient, tylko koncern, oferujący auto za taką samą kwotę jak dotychczas. Mogliśmy to obserwować nawet w Polsce, gdy Volvo zastępowało paletę starszych, pięciocylindrowych motorów o 2.4 (diesle) i 2.5 (benzynowe) wysiłonym 2.0 z czterema cylindrami. Stawka podatku akcyzowego na odświeżone auta spadła z 18,6 do 3,1 proc., jednak ceny w salo-



nach nie uległy zmianie. Przedstawiciele koncernu tłumaczyli, że wszystko jest w jak najlepszym porządku, bo przecież klienci mieli otrzymywać oszczędniejsze samochody z większą porcją nowoczesnej techniki.

Coraz bardziej widoczny staje się odwrót od silników Diesla. W niektórych mniejszych modelach stają się one już w ogóle niedostępne. Podczas Salonu Samochodowego w Genewie Toyota z dumą ogłosiła, że wycofuje się z produkcji aut z silnikami wysokoprężnymi na rzecz klasycznych benzynowców i hybryd. Był to oczywisty przytyk do koncernu Volkswagen AG, w którego dobre imię godzą fale wtórne po wybuchu „Dieselgate”. Kto interesuje się motoryzacją, wie, że Toyota... nie zrobiła nic szczególnego. Japońskiemu koncernowi nigdy nie było po drodze z dieslami, w szczególności w małych, popularnych autach. Na rodzimym rynku czy w Chinach i tak nie mogą być one oferowane z powodu uregulowań prawnych. Z różnych powodów silnik benzynowy jest górą także w innych regionach świata. Od dwóch dekad Toyota z lepszym lub gorszym skutkiem próbowała przypodobać się klientom z Europy, oferując coraz bardziej nowoczesne silniki Diesla. Wyszło, jak wyszło. Motory 2.0 D-4D oraz 2.2 D-4D z serii 1AD/2AD miały zły wpływ na wizerunek firmy, uchodzącej za producenta niezniszczalnych wręcz modeli. We wspomnianych jednostkach dochodziło do wypalenia uszczelki pod głowicą, a w bloku silnika powstawały wżery – możliwe do usunięcia tylko raz poprzez splanowa-

nie powierzchni bloku. Jeżeli problem pojawił się na gwarancji lub po jej wygaśnięciu, ale auto było regularnie serwisowane w ASO, Toyota usuwała usterkę, wymieniając silnik. Łukę po silnikach wysokoprężnych Toyota częściowo zapelni swoją specjalnością, czyli hybrydami. Obecnością w ofertach samochodów elektrycznych i hybryd plug-in, których akumulatory można ładować prądem z sieci, coraz częściej chlubią się też inne marki. Przy obecnym natężeniu działań promocyjnych można wręcz uwierzyć, że Europa i USA to wiodący gracze w świecie bezemisyjnej lub niskoemisyjnej motoryzacji. Tymczasem najpopularniejszym elektrycznym samochodem w 2017 roku był chiński BAIC EC. Z liczbą 78 tys. sprzedanych egzemplarzy zdeklasował drugą teslę model S (47 tys. sztuk). Czwartym był chiński zotye zhidou ZD (42 tys.). Najpopularniejszą hybrydą plug-in był prius (52 tys.), drugie miejsce zajął BYD song PHEV (32 tys.), a czwarty BYD qin PHEV (21 tys.).

Motoryzacja zrodziła się w Europie, złote lata przeżywała w USA, a do technicznej perfekcji doprowadzili ją inżynierowie z Japonii. Obecnie środek ciężkości coraz wyraźniej przesuwają się w stronę Chin – ogromnie chłonnego rynku o wspaniałych możliwościach produkcyjnych. Warto przyglądać się dalszemu rozwojowi wydarzeń, bo może on być naprawdę ciekawy. Tym bardziej że przybierający na sile ataki na diesle w Europie może wymusić przyspieszenie prac nad napędami nowej generacji.

Lukasz Szewczyk

Światło poprawiające koncentrację



Kierowcy pracujący w transporcie dalekobieżnym są narażeni na złe warunki oświetleniowe – w sezonie zimowym ciemność zaburza ich koncentrację i dobre samopoczucie. W Finlandii zespół inżynierów Daimlera sprawdził, czy dodatkowymi źródłami światła można poprawić sytuację.

Ośmiu kierowców testowych symulowało codzienną pracę truckera. Przez tydzień jeździli actrosem bez dodatkowego oświetlenia, natomiast w kolejnym tygodniu takim samym modelem z dodatkowym oświetleniem, które imitowało światło dzienne. Pierwszą dawką światła był „budzik”, symulujący wschód słońca, drugim „prysznic” świetlny, który przed jazdą i po niej umożliwił kierowcy zażywanie przez 30 minut dawki sztucznego światła dziennego, trzecim Daylight+, będący uzupełnieniem światła dziennego podczas jazdy – czujnik dostosowujący jasność oświetlenia w kabinie do warunków zewnętrznych pozwolił na czterokrotne zwiększenie dawki światła bez oślepiania kierowcy. Wszystko to ponadpięciokrotnie zwiększyło dawkę światła w kabinie w porównaniu ze zwykłą dawką dzienną w okresie zimowym.

W tygodniu, w którym kierowcy prowadzili ciężarówkę z oświetleniem Daylight+, udział głębokiego snu (bardziej relaksującego i zwiększającego wydajność) był wyższy. Dr Michael Schrauf, ekspert w dziedzinie pomiaru fal mózgowych, stwierdził, że dzięki doświetleniu kabiny udało się zredukować okres nieuwagi podczas jazdy średnio z 44 do 18 min. Obniżenie koncentracji kierowcy nie pogłębiało się po południu. Dzięki Daylight+ zdolność reakcji była bardziej stała i obserwowano mniej nieprawidłowych reakcji podczas wykonywania monotonicznych czynności. Kierowcy zgłaszali poprawę nastroju, czuli się mniej zmęczeni oraz postrzegali kabinę kierowcy jako bardziej przestronną.

Na ewentualne wdrożenie rozwiązania do produkcji seryjnej trzeba będzie poczekać, ale mając w pamięci wyniki doświadczeń zawodowi kierowcy już teraz mogą własnym sumptem zadbać o należyte oświetlenie kabiny podczas przerwy na odpoczynek.

Lukasz Szewczyk





Zapinajmy pasy!

Zapinanie pasów bezpieczeństwa zawsze powinno poprzedzać uruchomienie silnika w samochodzie. Dlaczego więc tak nie robimy?



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Niektórzy mówią, że pasy bezpieczeństwa są niepotrzebne, bo mogą zaszkodzić, zamiast pomóc. O ile z drugą częścią tego zdania mógłbym się zgodzić, to z pierwszą na pewno nie. Oczywiście co jakiś czas słyszymy o wypadkach, które skończyłyby się tragicznie, gdyby kierowca lub pasażer miał zapięte pasy. Ale są to tylko pojedyncze przypadki, pod kątem statystyki zupełnie nieistotne. Przecież znacznie więcej osób ginie na drodze, ponieważ nie ma zapiętych pasów bezpieczeństwa. Chodzi przecież o to, żeby zmniejszać ryzyko wypadku. Temu służy zapinanie pasów.

Trzeba też wiedzieć, kiedy należy to robić. Nierzadko bowiem zaobserwować można kierowcę zapinającego pasy bezpieczeństwa w momencie, gdy już jedzie samochodem. Tak być nie powinno, a się zdarza. Niejednokrotnie widziałem, jak auto jadące przed moim zjeżdża na przeciwny pas, bo kierowca mocuje się z zapięciem...

■ Pasy w ustawie

Jeśli chcielibyście dowiedzieć się czegoś ciekawego o pasach bezpieczeństwa, polecam

ustawę Prawo o ruchu drogowym. Zaczniemy od art. 39:

1. Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem ust. 3, 3b i 3c.
2. Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy:
 - 1) osoby mającej zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa
 - 2) kobiety o widocznej ciąży
 - 3) kierującego taksówką podczas przewożenia pasażera
 - 4) instruktora lub egzaminatora podczas szkolenia lub egzaminowania
 - 5) policjanta, funkcjonariusza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej i Służby Więziennej, żołnierza Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – podczas przewożenia osoby (osób) zatrzymanej
 - 6) funkcjonariusza Służby Ochrony Państwa podczas wykonywania czynności służbowych
 - 6a) żołnierza Żandarmerii Wojskowej podczas wykonywania czynności ochronnych
 - 7) zespołu medycznego w czasie udzielania pomocy medycznej

8) konwojenta podczas przewożenia wartości pieniężnych.

■ Nie słuchajmy starszego pokolenia

Kto powinien zwracać uwagę na zapinanie przez pasażerów pasów bezpieczeństwa? Oczywiście kierowca! To on ma przed sobą kierownicę i rządzi w pojeździe. I nie ma co przypominać „starych dobrych czasów”, gdy zapinanie pasów było czynnością nieobowiązkową. Wtedy po prostu nie wszystkie auta były w nie wyposażone. Teraz jest inaczej. Wedle przepisów obowiązujących w naszym kraju każde nowe auto opuszczające salon samochodowy musi mieć pasy bezpieczeństwa.

Czasami słyszę też, że pasażerowie siedzący z tyłu nie muszą zapinać pasów bezpieczeństwa. Bzdura! Przecież w trakcie gwałtownego hamowania zamieniliby się pocisk. Wyobraźmy sobie dwulitrową butelkę wypełnioną wodą, leżącą na tylnym siedzeniu auta. Wystarczy, że zahamujemy przy prędkości 50 km/h, a już może narobić dużych szkód. A to tylko butelka. Wyobrażacie sobie w takiej sytuacji o wiele cięższego człowieka?

Od kogo najczęściej słyszymy, że z tyłu pasów zapinać nie trzeba? Od starszych kierowców. Obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa wprowadzono bowiem w latach 90. A jak wiadomo, nie wszyscy kierowcy są na bieżąco z obowiązującymi przepisami. W każdym razie nie pozwólmy grawitacji zawładnąć naszymi ciałami – zapnijmy pasy! ■

SPSADMi
System Zarządzania OSK

ADMi
SPS



Nowość - dodatkowy moduł w SPSADMi
Włącz się do RODO już teraz!

Zyskaj łatwy i szybki dostęp online do:

- ✓ Rejestru czynności przetwarzania danych
- ✓ Gotowych do edycji wzorów dokumentów wymaganych przez rozporządzenie
- ✓ Listy kursantów i ich zgód na przetwarzanie danych

Poznaj SPSADMi: [YouTube/SPSADMi](https://www.youtube.com/SPSADMi) - System Zarządzania OSK

Napisz do nas, a skontaktujemy się z Tobą:
www.spsadmi.pl



Zadzwoń do opiekuna Twojego regionu:
91 431 43 95

Nie takie RODO straszne...

Używając języka typowego dla mediów – RODO to teraz gorący temat. Zawsąd atakują nas oferty szkoleń, doradztwa, sprzedaży pakietów dokumentacji. Kwestie związane ze spełnieniem wymagań RODO przedstawiane są jako skomplikowane i wymagające zaawansowanej profesjonalnej wiedzy. Czy zatem przedsiębiorcy prowadzący OSK skazani są na ugrzęźnięcie w „papierologii” i stałą współpracę z prawnikiem? Zdecydowanie nie!

Nie da się ukryć – by dobrze przygotować ośrodek szkolenia kierowców do spełnienia nowych wymagań, konieczne jest zaangażowanie. Pojawi się przecież sporo dokumentów, nad którymi trzeba będzie sprawować nadzór. Z perspektywy branży, która dosłownie tonie w dokumentacji, nie brzmi to optymistycznie. Na domiar złego to wszystko kosztuje, a dochodzi jeszcze kwestia przechowywania dokumentów i administrowania nimi. W taki sposób, żeby zapewnić szybki dostęp do niezbędnych informacji. Wyobraźmy sobie, że chcemy wysłać do naszych byłych kursantów, za pośrednictwem poczty elektronicznej, przesyłkę o charakterze marketingowym. Najpierw należy upewnić się, że wyrazili na to zgodę. Co więcej, że zgody tej po pewnym czasie nie odwołali. Wizja przekopywania segregatorów w celu zweryfikowania tej kwestii jest przerażająca. A to tylko jeden z przypadków codziennej pracy. Ewentualne pomyłki mogą nas słono kosztować. Organ ochrony danych może nałożyć karę w wysokości do 20 mln euro, a w przypadku przedsiębiorstwa – do 4 proc. jego całkowitego rocznego światowego obrotu, jeśli administrator np.:

- narusza podstawowe zasady przetwarzania danych osobowych, w tym warunki udzielonej mu zgody na przetwarzanie danych
- nie realizuje swoich obowiązków względem osób, których dane dotyczą
- narusza zasady dotyczące transferów danych
- nie przestrzega nakazów organu ochrony danych (np. tymczasowego ograniczenia przetwarzania).

■ Nie martw się, sięgnij po Admi

Niższe kary (w wysokości do 10 mln euro, w przypadku przedsiębiorstwa – do 2 proc.

Identyfikator danych	Opis	Case przetwarzania	Przeznaczenie	Planowany okres przetwarzania	Wzrosty przetwarzania	Data aktualizacji	Uwagi
1	Dane osób obsługujących na terenie parku	Dane osobowe obsługujących na terenie parku	Realizacja obowiązków z zakresu świadczenia usług w zakresie obsługa ruchu ulogowanych na o kompleksowe do wypracowania projektu	Dane nie są przekazywane w rozumieniu art. 20 ust. 1 lit. a) RODO	W celu ogólnego monitorowania bezpieczeństwa i bezpieczeństwa w obszarze parku (z wyjątkiem jego wyłączenia do samostanowienia, monitorowania i wyłączenia) w celu zapewnienia bezpieczeństwa systemów	2018-08-16 14:57:26	
2	Dane do celów marketingowych	Dane osób, które w sposób dobrowolny zgadły się na odbiór danych do celów marketingowych	Marketing	Dane nie są przekazywane w rozumieniu art. 20 ust. 1 lit. a) RODO	Do celów ogólnego monitorowania bezpieczeństwa i bezpieczeństwa w obszarze parku (z wyjątkiem jego wyłączenia do samostanowienia, monitorowania i wyłączenia) w celu zapewnienia bezpieczeństwa systemów	2018-08-16 14:57:26	
3	Statystyki sprzedażowe	Dane osób obsługujących na terenie parku	Statystyka i raportowanie	Dane nie są przekazywane w rozumieniu art. 20 ust. 1 lit. a) RODO	W celu ogólnego monitorowania bezpieczeństwa i bezpieczeństwa w obszarze parku (z wyjątkiem jego wyłączenia do samostanowienia, monitorowania i wyłączenia) w celu zapewnienia bezpieczeństwa systemów	2018-08-16 14:57:26	

jego całkowitego rocznego światowego obrotu) grożą m.in. w przypadku zbierania danych identyfikujących podmiot danych, mimo że nie wymagają tego cele administratora. Wymierzając karę i decydując o jej wysokości urząd nie będzie oczywiście działał automatycznie. Zgodnie z RODO, powinien rozpatrywać sprawy indywidualnie i starać się, żeby jego rozstrzygnięcia były proporcjonalne, ale też odstrasżające. Jak zatem uniknąć pomyłek? W sukurs idą zaawansowane narzędzia informatyczne, takie jak platforma SPS Admi firmy e-kierowca. SPS Admi od początku istnienia uwzględniało obowiązujące standardy ochrony danych osobowych. Dzięki temu klienci e-kierowcy wypełniali znaczną część spoczywających na nich obowiązków administratorów danych osobowych bez konieczności angażowania znacznych sił i środków. W obliczu nowych wyzwań i obowiązków wynikających z RODO platforma SPS Admi została rozbudowana o rozwiązania, które umożliwią łatwe spełnienie nowych wymagań gwarantując pełną zgodność z nowymi przepisami.

■ Niezbędne dokumenty

System zawiera wszystkie niezbędne dokumenty, którymi powinien dysponować ośrodek szkolenia kierowców. Należą do nich:

- Polityka przetwarzania danych osobowych i instrukcja zarządzania systemem teleinformatycznym. Oba dokumenty są dopasowane do specyfiki pracy i sposobu przetwarzania danych w ośrodku szkolenia kierowców z uwzględnieniem charakterystyki pracy branży, wymogów formalnych regulujących szkolenia oraz przepisów RODO. Wszelkie zawarte w nich dane adresowe uzupełniają się automatycznie. Dokumentów nie trzeba drukować, można podpisać je cyfrowo. Pozwala to na dostęp do dokumentacji z dowolnego miejsca i w dowolnym czasie. Podpisane dokumenty są bezpiecznie archiwizowane, dlatego w każdej chwili możliwe jest sprawdzenie, jak i kiedy zmieniła się polityka postępowania z danymi w ośrodku. E-kierowca w razie jakiegokolwiek zmiany w przepisach wprowadza ją automatycznie do dokumentów. Ośro-

dek, po zapoznaniu się ze zmianami, musi tylko podpisać dokument.

- Rejestr czynności przetwarzania danych. Prowadzony jest w prostej tabelarycznej formie. Uwzględniając charakterystykę pracy branży i wymogi formalne regulujące szkolenia rejestr opisuje standardowe sposoby przetwarzania danych w ośrodku. Szkoła ma możliwość łatwego dodania lub usunięcia sposobu przetwarzania danych. Rejestr jest podpisywany cyfrowo. Wszystkie podpisane rejestry przechowywane są w archiwum i możliwe do odtworzenia w każdej chwili. E-kierowca gwarantuje aktualność rejestru i to, że opisuje on wszystkie sposoby przetwarzania danych w ośrodkach.

- Upoważnienia do przetwarzania danych przez pracowników. Każdy pracownik/współpracownik mający dostęp do danych osobowych przechowywanych w ośrodku musi znać politykę postępowania z takimi danymi oraz potwierdzić, że będzie przetwarzał dane zgodnie z zawartymi tam wytycznymi. Takie potwierdzenie ma formę upoważnienia. SPS Admi umożliwia prowadzenie upoważnień w postaci cyfrowej. Każdy pracownik posiadający konto w systemie może zapoznać się z polityką bezpieczeństwa i jednym kliknięciem potwierdzić, że zgadza się na jej stosowanie. Administracja ośrodka posiada bieżący wgląd do rejestru takich upoważnień. Ma on tabelaryczną, czytelną formę, pozwalającą na łatwe zweryfikowanie, kto i kiedy potwierdził zgodę lub kto tego jeszcze nie zrobił. Cyfrowa forma rejestru zapewnia dostęp do pełnej historii udzielanych upoważnień.

- Wzór zgód na przetwarzanie danych. Chcąc wykorzystywać marketingowo dane klientów, należy uzyskać ich zgodę. Mają oni również prawo do jej wycofania. Kursanci korzystający z dostarczanych przez e-kierowcę usług online mogą wyrazić elektronicznie zgodę na przetwarzanie danych. Dzięki temu rozwiązaniu minimalizujemy ryzyko pomyłki. Ośrodek zawsze wie, kto i na co się zgodził. Ewidencja jest automatycznie aktualizowana w przypadku zmian, np. odwołania zgody.

■ Niezaprzeczalne korzyści

Przystosowując ośrodek do wymagań stawianych przez RODO nie można również zapomnieć o konieczności zawarcia stosownej umowy z operatorem systemu, w którym przechowywane są dane osobowe. Musi on postępować zgodnie z wymaganiami RODO i być dopasowany do zapisów stosowanej w ośrodku polityki bezpieczeństwa. Przygotowana przez e-kierowcę polityka bezpieczeństwa i wdrożenie jej do SPS Admi daje taką gwarancję.

Przeniesienie obsługi dokumentacji RODO do środowiska cyfrowego daje szereg niezaprzeczalnych korzyści. Przede wszystkim mamy gwarancję pełnej zgodności stosowanych rozwiązań z aktualnymi przepisami. System jest tak

Przebieg choroby	Data potwierdzenia	Imię	Nazwisko	Wzrost	Akcje
1	01.01.2018	Jan	Kowalski	180	Zatwierdź
2	02.01.2018	Anna	Nowak	165	Zatwierdź
3	03.01.2018	Michał	Wiśniewski	175	Zatwierdź
4	04.01.2018	Katarzyna	Malinowska	160	Zatwierdź
5	05.01.2018	Robert	Michalski	190	Zatwierdź
6	06.01.2018	Julia	Jankowska	155	Zatwierdź
7	07.01.2018	Janina	Kowalczyk	170	Zatwierdź

Polityka bezpieczeństwa

Opis: Polityka bezpieczeństwa z 10.04.2018 r. 1.0

Trwa: [Zatwierdź]

Polityka systemu informacyjnego

Opis: Polityka systemu informacyjnego z 10.04.2018 r. 1.0

Trwa: [Zatwierdź]

Imię	Nazwisko	Płeć	Data zgody
1	Anna Kowalska	żeń	10.04.2018
2	Michał Wiśniewski	mę	10.04.2018
3	Julia Jankowska	żeń	10.04.2018

skonstruowany, że wyklucza możliwość pominięcia któregoś z istotnych dokumentów. Nie musimy również angażować się w śledzenie zmian zachodzących w prawie. To e-kierowca zapewnia bieżące aktualizacje, a ośrodek ma pełne informacje o zmianach i koniecznych modyfikacjach. W przypadku zmian wszystkie nieaktualne dokumenty są bezpiecznie archiwizowane. Dużą zaletą jest to, że żadnego z istotnych dokumentów nie da się fizycznie zgubić. Brak

fizycznej dokumentacji to również oszczędności, bo nie trzeba jej drukować i przechowywać. Nieporównywalna jest również łatwość dostępu do informacji, które zawsze i wszędzie mamy dosłownie na wyciągnięcie ręki. Proces wdrażania w ośrodku wymagań RODO w oparciu o SPS Admi jest bardzo prosty. Żeby poznać szczegóły, należy skontaktować się z działem handlowym firmy e-kierowca.

Dariusz Piorunkiewicz

Młodzi pod ostrzałem

Problemy związane z początkującymi kierowcami mają charakter globalny. Niedoświadczenie w połączeniu z brakiem wyobraźni i nadmierną wiarą we własne umiejętności zbiera smutne żniwo na drogach. Czy istnieje cię szansa na przełamanie passy?

Istnieje kilka metod nauki przyszłych kierowców. Polscy ustawodawcy postawili na sformalizowane szkolenie pod okiem ośrodków szkolenia kierowców i instruktorów, którzy, siedząc w samochodzie i dysponując dodatkowym kompletem pedałów, są w stanie skorygować błędy popełniane przez osobę stawiającą pierwsze kroki w ruchu drogowym. Znacznie bardziej liberalny tryb szkolenia kierowców obowiązuje w Wielkiej Brytanii.

■ Premier chce poprawić system

Tam na podstawie tymczasowego prawa jazdy na drogi może wyjechać siedemnastolatek, o ile samochód zostanie oznaczony tablicami z literą L, znajdzie się w nim instruktor lub osoba, która ukończyła 21 lat i posiada uprawnienia przynajmniej od trzech lat, a pojazd ma odpowiednie ubezpieczenie. W ujęciu statystycznym system się sprawdza – z liczbą 28 ofiar śmiertelnych rocznie na milion mieszkańców bezpieczeństwo na drogach Wielkiej Brytanii okazuje się porównywalne ze słynącej z bezpieczeństwa Szwecji (27 ofiar/mln), o średniej dla UE (50 ofiar/mln) czy Polski (79 ofiar/mln) nie wspominając. Brytyjska premier uważa jednak, że początkujący kierowcy powodują zbyt wiele wypadków i poprosiła Ministerstwo Transportu o zweryfikowanie, jak można poprawić system szkolenia. Theresa May zapowiedziała, że zastanowi się nad wprowadzeniem ograniczeń dla świeżo upieczonych posiadaczy prawa jazdy. Ze statystyk wynika, że jeden na czterech kierowców po dwóch latach od zdania egzaminu bierze udział w wypadku bądź kolizji. W zdarzeniach z udziałem młodych kierowców ginie też 400 osób rocznie – podaje portal autoexpress.co.uk.

Jednym z możliwych wzorów to naśladowania mają być regulacje z Irlandii Północnej (samochody początkujących muszą być oznaczone tablicami z literą R, nie mogą wjeżdżać na drogi szybkiego ruchu ani przekraczać 72 km/h), Irlandii (wymagane tablice z literą N i dozwol-



ona niższa zawartość alkoholu we krwi) czy Finlandii, gdzie po zdaniu egzaminu kierowca musi wziąć udział w kursie doszkalającym, który obejmuje m.in. jazdę po zmierzchu. Jeszcze bardziej surowe reguły obowiązują w Nowej Zelandii – świeżo upieczony kierowca dwukrotnie, w odstępie 3–18 miesięcy, zdaje egzamin praktyczny. W tym czasie musi wziąć udział w kursie doszkalającym, może samodzielnie jeździć od godz. 5 do 22, a we krwi nie może mieć ani grama alkoholu.

■ Jaką metodę wybrać?

Wszystkie te regulacje nie są pozbawione racji bytu. Z badań przeprowadzonych przez brytyjską organizację IAM Roadsmart wynika, że to nie wiek, a przede wszystkim czas spędzony na drodze (czyli doświadczenie) ma decydujący wpływ na ryzyko wypadku (różnica w prawdopodobieństwie jest aż sześciokrotna). W przypadku świe-

żo upieczonych kierowców niekorzystnym czynnikiem są czynniki „lifestyle’owe” – w szczególności tendencja do jazdy wieczorami czy weekendami. Doszkalanie jest uzasadnione także z innych powodów. Badania IAM Roadsmart wykazały, że o ile świeży kierowca szybko uczy się unikania pojedynczych zdarzeń, to znacznie wolniej nabywa umiejętności poprawnego odczytania sytuacji na autostradzie czy jazdy po śliskiej nawierzchni.

– Jesteśmy za wprowadzeniem minimalnego czasu szkolenia z listą umiejętności, które musi opanować młody kierowca. Obejmuje ona jazdę miejską i pozamiejską, w dzień i w nocy oraz po suchej i mokrej nawierzchni. Obecnie zbyt wiele osób podchodzi do egzaminu praktycznego, będąc nieprzygotowanym do sytuacji, z jakimi przyjdzie im się samodzielnie zmierzyć w ciągu kilku najbliższych miesięcy – mówi Neil Greig z IAM RoadSmart. Podobne zdanie ma Edmund King, prezes The Automobile Association.

– Zamiast wprowadzać dodatkowe ograniczenia należy popracować nad poziomem kształcenia przed egzaminem, skupiając się m.in. na kwestiach dotyczących bezpieczeństwa.

Nie do końca zgadza się z nimi John McIlroy, redaktor tygodnika „Auto Express”.

– Dorastałem w Irlandii Północnej, gdzie przez pierwszy rok musiałem jeździć samochodem oznaczonym literą R. 25 lat później myślę, że to dobre rozwiązanie. Zawsze miałem poczucie, że policjanci uważniej przyglądają się samochodom z tablicami. Zadziała to jednak wyłącznie w sytuacji, gdy policji na drodze jest wystarczająco dużo, by móc szybko ukarać kierowcę.

■ Ekonomiczny punkt widzenia

Wypadki można rozpatrywać przez pryzmat ludzkich tragedii bądź spojrzeć na nie z ekonomicznego punktu widzenia. Brytyjczycy oszacowali, że nakładając ograniczenia na kierowców w wieku do 19 lat udałoby się zaoszczędzić 224 mln funtów rocznie. Mniejsza liczba wypadków to także mniejsze wypłaty odszkodowań, a więc i niższe ceny polis, które w Wielkiej Brytanii są bardzo wyśrubowane. Na porządku dziennym są kwoty rzędu 1000–2000 funtów za popularne modele aut z niezbyt mocnymi silnikami, co często stanowi znaczną część ich wartości. Przy wykupowaniu odpowiednika naszego OC kierowcy z Wielkiej Brytanii są pytani o wykroczenia drogowe w ciągu ostatnich pięciu lat, a także muszą zadeklarować, kto będzie jeździł samochodem. Jeżeli ma to być początkujący kierowca, stawka automatycznie wzrasta. Kłamstwo nie popłaca. W Wielkiej Brytanii niezgłoszenie do ubezpieczenia młodego kierowcy to przestępstwo, zagrożone karą od 300 do 5000 funtów, a nawet komisijnym zniszczeniem auta przez policję, gdy należności nie zostaną opłacone.

Łukasz Szewczyk

Tak, możecie!

Cały czas się zastanawiam, skąd ubezpieczyciele biorą statystyki, z których wynika, że kandydaci na kierowców są grupą szczególnego ryzyka? Bo z moich wyliczeń wynika, że są oni winni spowodowania wypadku lub kolizji mniej więcej w 1 proc. przypadków. Może w końcu jakiś ubezpieczyciel to dostrzeże, przeanalizuje i przygotuje dobrą, konkurencyjną w stosunku do innych ofertę?



Piotr Rucki,
właściciel warszawskiej
szkoły jazdy Elmol

W iadomo, nie odkryję tu żadnej tajemnicy, że prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców wiąże się nie tylko z przeliczaniem przychodów. Bo taki biznes generuje koszty. Chodzi mi m.in. o wynajem biura i sali wykładowej, zakup materiałów szkoleniowych, wynagrodzenia dla pracowników szkoły jazdy, czasami leasingi. Ale jest jeszcze jedna pozycja, której nie wymieniłem wcześniej. To ubezpieczenie. Na nim właśnie chcę się teraz skupić.

■ Elki traktowane inaczej

Ubezpieczenie pojazdów jest jednym z największych corocznych obciążeń budżetowych firmy – ośrodka szkolenia kierowców. Trzeba go ponieść, nie ma innej możliwości. A to trochę boli. W ostatnich latach, szczególnie między rokiem 2016 a 2017, ceny ubezpieczeń pojazdów drastycznie wzrosły. O ile? Zdarzało się, że nawet o 100 proc.! Tak się stało, nic na to nie poradzimy, musimy płacić, i tyle. Nurtuje mnie tylko jedna rzecz. Dlaczego ubezpieczenie pojazdu przystosowanego do szkolenia kandydatów na kierowców kosztuje zazwyczaj o kilkadziesiąt procent więcej od używanych w innych celach? Z czego to niby wynika? Naprawdę tak już ma być? Nic nie da się z tym zrobić?

■ Tajne dane z baz ubezpieczycieli

Ubezpieczyciele twierdzą, że dyktowane przez nich wyższe składki dla ośrodków szkolenia kierowców to skutek wcześniejszych doświadczeń. Mam podejrzenie graniczące z pewnością, że chodzi im o złe. Mówią także o statystykach wypadków powodowanych przez kandydatów na kierowców. Ja takich danych jednak nie widziałem. Czy rzeczywiście istnieją? Czy ubezpieczalnie właśnie takie informacje mają w swoich bazach danych? Bardzo mnie to ciekawi...



■ Jedno zdarzenie w ciągu siedmiu lat

Ośrodek szkolenia kierowców prowadzę od prawie siedmiu lat. W tym czasie korzystałem z kilku samochodów przystosowanych do nauki jazdy. Do ilu zdarzeń z winy mojej/mojego instruktora/kursanta doszło w tym czasie? Do jednego, powtarzam: jednego! Za sobą mam co prawda kilkadziesiąt wypadków i kolizji, ale to w moje auta wjeżdżali kierowcy, nie odwrotnie! Mało tego, rozmawiałem na ten temat z kilkoma właścicielami ośrodków szkolenia kierowców, nie tylko z Warszawy. Mówią, że u nich sytuacja jest podobna. Wśród kilkudziesięciu, a może nawet kilkuset zdarzeń tylko w kilku przypadkach kur-

sant/instruktor był winny spowodowania wypadku lub kolizji!

■ Ubezpieczyciele, do dzieła!

Cały czas się więc zastanawiam, skąd ubezpieczyciele biorą statystyki, z których wynika, że kandydaci na kierowców są grupą szczególnego ryzyka? Bo z moich wyliczeń wynika, że są oni winni spowodowania wypadku lub kolizji mniej więcej w 1 proc. przypadków. Może w końcu jakiś ubezpieczyciel to dostrzeże, przeanalizuje i przygotuje dobrą, konkurencyjną w stosunku do innych ofertę? Wiem, że jest to możliwe. Spytacie, skąd? Ja z takiej oferty już korzystam i nie narzekam! ■

Ceniący wolność entuzjasta mercedesów

– Kocham jeździć samochodem. Czuję, że daje mi to wolność, którą tak cenię. Bo nie po to wsiadam do auta, żeby być wożonym. Lubię ten moment, gdy naciskam pedał gazu. Po co miałbym sobie tego dobrowolnie odmawiać? – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Mateusz Damięcki.

Jakub Ziębka: W roku 2009 wybrał się pan autem z Warszawy aż na Syberię. Teraz jest co wspominać?

Mateusz Damięcki: Na tyle, że jestem w trakcie pisania książki o wyprawie na Syberię. To długa i ciekawa historia.

Da się ją streścić?

Z trudem, ale można. W wyprawie wzięło udział sześć osób. Do dyspozycji mieliśmy mercedesy klasy G. W każdym jechały dwie osoby. Dwie z tych terenówek wyprodukowano pod koniec lat 90. Trzeci wóz, mój, był tylko o rok młodszy ode mnie, rocznik 1982.

Nasza wyprawa trwała 63 dni, przemierzaliśmy 25 tys. km. Trzeba przyznać, że nasze auta doskonale sprawdziły się w niezwykle trudnym terenie. Bo np. droga do Jakucka była bardzo wymagająca. Nie obyło się jednak bez awarii. Doszło do uszkodzenia dwóch piast przednich, wymiany dwóch uszczelek pod głowicami i niezliczonej ilości mniejszych reperatur. Poradziliśmy sobie z tym wszystkim, bo w ekipie mieliśmy Grzegorza Gosa, mechanika, naszego anioła stróża.

Wybór miejsca wyprawy nie był pewnie przypadkowy?

Zdecydowanie nie. Rosją zafascynowałem się, gdy miałem 17 lat. Zagrałem wtedy główną rolę w rosyjskim filmie „Córka kapitana”. Potem odwiedzałem ten kraj wiele razy. Lubię tam być, poznawać kraj z bliska, nie szybko i pobieżnie, nie na skrót, czerpiąc z wyrwykowych i nie zawsze prawdziwych informacji pochodzących z Internetu.

A co pan powie o radzieckiej i rosyjskiej motoryzacji?

Podczas wyprawy na Syberię miałem okazję jeździć krazem, a raczej jego zmodyfikowaną wersją, przystosowaną do wyřębu tajgi. Przemierzałem nim pole i dolinę, pokonałem rzekę. To było dopiero coś! Nie są mi obce także niva oraz żiguli. Ale z nimi miałem styczność już jako pasażer, nie kierowca. Zresztą żiguli nie jest tylko nazwą samochodu należącego do aut z tzw. niższej półki. To także potoczne określenie niewysokiego statusu dużej części mieszkańców rosyjskich miast i miasteczek w pewnej konkretnej okolicy. A mianowicie – pamiętam, że już 20 lat temu, gdy bywałem w Rosji, miałem do czynienia z czymś, co dzisiaj nazwalibyśmy jazdą Uberem. Otóż jeśli chcieliśmy gdzieś dojechać, stawaliśmy w pobliżu drogi, machaliśmy ręką, samochód typu żiguli się zatrzymywał i za kilka rubli jego kierowca wiół nas we wskazane miejsce. Działo się to nawet jeśli miał on inne plany, chciał jechać zupełnie gdzie indziej. Kiedyś zatrzymałem takie auto,

kierowca kazał przesiąść się swojej matce na tylne siedzenie, żebym miał wygodniej. W drodze dowiedziałem się, że zatrzymałem ich akurat wtedy, gdy jechali do szpitala. Nie pytałem o szczegóły.

Czy trasę Warszawa – Magadan można uznać za najpiękniejszą, którą udało się panu kiedykolwiek pokonać samochodem?

Tak, to rzeczywiście wspaniała droga, pełna niespodzianek, dzikiej przyrody, wspaniałych widoków. Ale piękne wspomnienia mam też z wyprawy samochodowej po Stanach Zjednoczonych. Towarzyszyła mi wtedy moja siostra Matylda oraz przyjaciel Paweł. Ruszyliśmy osobową toyotą z Chicago, przemierzaliśmy jedenaście stanów; przez Saint Louis, Oklahomę, Las Vegas dotarliśmy do San Francisco, a potem Los Angeles, San Diego, Wielki Kanion, Sequoia Park w Kalifornii, Route 66. Odwiedziliśmy nawet Roswell, krainę kiczu, gdzie kiedyś rzekomo rozbiło się UFO. To była świetna wyprawa, doskonale ją wspominam.

Amerykanie kochają samochody chyba bardziej niż Rosjanie, prawda?

Trudno to w ogóle porównać. W Stanach Zjednoczonych to wielki przemysł, który ma olbrzymi wpływ na obyczajowość mieszkających tam ludzi. Dla nich auto to coś więcej niż maszyna mająca za zadanie przemieścić się z miejsca na miejsce. Podróżowanie samochodem jest po prostu tamtejszym stylem życia. Rosjanie podchodzą do aut zupełnie inaczej. Szczególnie nowobogacy. Przypomniał mi się teraz pewien dowcip. Dwaj nowobogacy Rosjanie rozmawiają o mercedesie klasy S. Jeden mówi: tydzień temu go sprzedałem. Drugi pyta: dlaczego? Nowobogacki odpowiada: bo wypełniłem już całą popielniczkę...

Gdy byłem w Rosji w 1999 roku, widziałem dużo więcej luksusowych aut niż podczas moich późniejszych podróży do innych krajów, w tym Stanów Zjednoczonych, nawet kilka lat później...

Mało kto nie pamięta swojego pierwszego auta. A jak jest w pana przypadku?

Oczywiście, że go pamiętam. To był biały golf II z zielonymi szybami i klimatyzacją. Tak zwana wersja afrykańska, bo wcześniej jeździł po Libii. Prezent od dziadka i jego żony. Świetny wóz, którego spotkał niestety smutny koniec. Otóż jeździłem nim na Wolę, do dziewczyny. I to właśnie tam najpierw rozkradziono mi prawie wszystko, co było w środku auta, potem wyciągnięto jeszcze akumulator i radio. Nie czekałem aż zaborą opony, postanowiłem go sprzedać. Kupca znalazłem w dniu, w którym zamieściłem ogłoszenie. Golf pojechał do Janowa Podlaskiego. Żał mi było tego auta, bardzo się z nim żyłem...

Proszę sięgnąć pamięcią jeszcze dalej. Chodź mi o kurs na prawo jazdy i egzamin.

Miałem wtedy 18 lat i byłem fanem rozwiązywania drogowych krzyżówek. Jeśli natomiast chodzi o praktykę, nie było tak, że zanim pojawiłem się na kursie, ani razu nie wsiadłem za kierownicę samochodu. Uczyłem się jeździć zastawą, polonezem, peugeotem i citroenem BX. Świetny model zresztą, podnosiłem go i opuszczałem pneumatycznie, jak tata nie patrzył. Dzięki temu miałem szacunek na osiedlu.

Ale wracając do tematu – kurs wspominam fantastycznie. Miałem świetnego instruktora, Mikołaja. Pamiętam, jak bardzo mnie zdziwił, kiedy już na pierwszych zajęciach wyjechaliśmy poza miasto i pozwolił mi jechać z prędkością 100 km/h. Ale to był dobry szkoleniowiec, wiedział, na co danemu kursantowi może pozwolić. No i taki z wynikami. Egzaminy zdałem za pierwszym razem!

Czym pan teraz jeździ?

Mercedesem GLC, dzięki mojej współpracy z Mercedes-Benz Grupa Wróbel, której jestem ambasadorem. Bardzo sobie go cenię. W ciągu dwóch lat przejechałem nim po polskich i zagranicznych drogach ok. 65 tys. km. Jestem też posiadaczem mercedesa 123, czyli „beczki”. To model, który zjechał z taśmy montażowej w 1985 roku. Jest absolutnie rewelacyjny, wersja nadwozia coupé, biały, w środku „budyn”, z elektrycznie otwieranym dachem i szybami. No i te chromy. A tylne okna opuszczane razem ze słupkiem – wygląda to bajecznie. Kiedy czasami sobie nim jadę, ludzie chcą robić zdjęcia „beczce”, nie mnie. Na co dzień mojego mercedesa 123 można obejrzeć we wrocławskim salonie Grupy Wróbel. To raj dla każdego konesera motoryzacji. Fantastyczna ekspozycja, ogromna przestrzeń i piękne auta – i stare w części muzealnej, i najnowsze – czekające na nowego właściciela.

Nietrudno wywnioskować, że mercedesy darzy pan dużą sympatią. Dlaczego?

To dzięki ludziom, których poznałem podczas mojej wieloletniej już przygody z tą marką. Mam tu na myśli choćby wspomnianego już wcześniej Grzeska Gosa. Ogromne wrażenie zrobiła na mnie również wycieczka do fabryki Magna Steyr Mercedes w Grazu, gdzie produkuje się auta klasy G – w tej manufakturze atmosferę tworzą ludzie. Każdy pracownik kocha to auto i jest dumny ze swojego stanowiska.

Mercedes kojarzy mi się także z niezawodnością. Do mojego GLC dolewam tylko benzynę, nic



MATEUSZ DAMIĘCKI

– aktor filmowy, teatralny i serialowy. Karierę rozpoczął jako 10-latek. W 1991 roku zadebiutował w serialu telewizyjnym. Dwa lata później wystąpił w swoim pierwszym filmie pełnometrażowym. Od 1999 roku zagrał na wielkim ekranie wiele ról w polskich i zagranicznych produkcjach. Jest także aktorem dubbingowym.

Na koncie ma role w uznanych i popularnych serialach telewizyjnych emitowanych na antenie czołowych polskich stacji – TVP, Polsatu i TVN. W 2015 roku zagrał także główną rolę w rosyjskim serialu komediowym dla stacji CTC. Równolegle występuje na deskach teatrów.

Damięcki aktywnie promuje działania na rzecz ekologii. Występuje w produkcjach dokumentalnych poświęconych ochronie zagrożonych gatunków fauny i flory, od 2016 roku jest honorowym ambasadorem Celów Zrównoważonego Rozwoju ONZ.

mi się w nim nie psuje. Z kolei auto klasy G sprawdziło się w ekstremalnych syberyjskich warunkach.

Cenię sobie także komfort. A mercedesy są komfortowe. Lubię nimi jeździć. W ogóle kocham jeździć samochodem. Czuję, że daje mi to wolność, którą tak cenię. Gdybym miał wybierać to, czego musiałbym się teraz pozbyć: komórki czy samochodu, bez wahania wybrałbym telefon!

Czyli nie jest pan zwolennikiem filozofii coraz częściej promowanej przez koncerny motoryzacyjne. Myślę tutaj o jeździe autonomicznej.

Myślę, że wsiałbym do takiego autonomicznego auta, ale tylko w ramach ciekawostki. Bo nie po to wsiałam do auta, żeby być wozonym. Oczy-

wiście, zdarzają się sytuacje, w których nie mam możliwości prowadzenia samochodu, ale tylko czasami. Lubię ten moment, gdy naciskam pedał gazu. Po co miałbym sobie tego dobrowolnie odmawiać?

Zapytam jeszcze, kogo, pana zdaniem, można określić mianem dobrego kierowcy.

To człowiek, który tak prowadzi auto, że po 10 minutach jazdy jestem w stanie zasnąć na tylnym siedzeniu.

A pan jest dobrym kierowcą?

Biorąc pod uwagę moją definicję dobrego kierowcy, to chyba nie. Bo jeszcze nigdy nie zdarzyło mi się, żebym zasnął podczas prowadzenia auta... ■

Analizuj, zużyjesz mniej paliwa

Tym razem postanowiłem omówić temat z pogranicza mechaniki i techniki jazdy. Chodzi o zagadnienia związane z zużyciem paliwa w samochodach nauki jazdy.



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

Dla większości osób hasło „ekonomiczna nauka jazdy” dość jednoznacznie kojarzy się z zastosowaniem w elce instalacji LPG. Jestem zdeklarowanym wrogiem jej stosowania, ale oczywiście każdy ma wolny wybór. Moja niechęć do gazu wynika głównie z braku fachowców, którzy potrafią prawidłowo zainstalować i później serwisować instalacje. Nie uznaję kompromisów, a skoro instalacja często nie działa jak należy, to jej nie stosuję.

Chciałbym podzielić się za to częścią wiedzy dotyczącą działania silników spalinowych, w szczególności benzynowych (o zapłonie iskrowym), które są w pojazdach szkoleniowych najbardziej popularne. Proszę mi wierzyć, dzięki odpowiedniemu prowadzeniu zajęć można uzyskać tak niskie spalanie, że montaż instalacji LPG nie będzie się opłacał!

■ Trzy elementy płynnej jazdy

Silnik spalinowy jest tak skonstruowany, żeby dostarczyć nam energii mechanicznej niezbędnej do napędzania samochodu. Wytwarza ją na skutek zmiany energii spalnego paliwa w odpowiedniej mieszance z powietrzem, a ono, na razie, jest za darmo...

Jak może pamiętacie z lekcji fizyki, największej energii potrzeba do ruszenia pojazdu z miejsca. Wtedy też zużyjemy największą ilość paliwa. Później jest inaczej. W trakcie jazdy potrzebujemy tyle paliwa, żeby zapewnić nam ruch pojazdu z wybraną przez kierującego prędkością. To podstawowa wiedza z zakresu oszczędnej jazdy. Każdy kierowca powinien mieć o tym pojęcie.

Dlatego już podczas szkolenia powinno się uczyć płynnej jazdy. Składa się ona z trzech istotnych elementów. Ich powtarzanie doprowadzi do znacznego zmniejszenia zużycia paliwa, elementów eksploatacyjnych samochodu i – przy okazji – do „poukładania” jazdy. Te trzy elementy to:

- dynamiczne ruszanie; wtedy zużywamy dużo paliwa, ale tylko przez chwilę, kiedy auto jest napędzane do oczekiwanej prędkości jazdy
- płynna jazda z równą prędkością na możliwie wysokim biegu



- przewidywanie, w szczególności miejsc zatrzymania lub zmniejszenia prędkości. Niezwykle ważne jest w tym przypadku uczenie kursantów obserwowania dalekiego przedpola jazdy (chodzi o patrzenie daleko przed siebie i ocenę bieżącej sytuacji drogowej).

■ Jedź i komentuj!

Zatrzymajmy się na chwilę przy nauce obserwacji przedpola jazdy i analizowania sytuacji na drodze. To niezwykle ważny element, niestety, przez wszystkich zapomniany. Tylko motocyklistom wbija się do głów, żeby patrzyli daleko. W mojej ocenie umiejętność obserwacji i analizy powinna należeć do elementarza dobrego i bezpiecznego kierowcy.

Ciekawy sposób na wyegzekwowanie od kursantów kategorii B dalekiego i szerokiego obserwowania drogi z jednoczesną analizą sytuacji wymyślili dawno temu Brytyjczycy. Stosują oni tzw. commentary driving. Sprowadza się to do nieustannego opowiadania instruktorowi o tym, co się w danej chwili widzi. Na początku takie gadanie wydaje się idiotyczne, ale po godzinie, może dwóch, nagle okazuje się, że osoba siedząca za kierownicą widzi coraz więcej, coraz dalej i coraz szerzej. Nie wierzycie? Wypróbujcie na sobie!

Ile razy wasi kursanci nie zmienili odpowiednio wcześniej pasa ruchu, by ominąć przeszkodę?

Niektórzy nawet zatrzymują się, np. przed robotami drogowymi (prawidłowo oznakowanymi), i czekają na moment, kiedy będzie można jechać dalej. Kilka tygodni temu byłem świadkiem takiej sytuacji. Działo się to w okolicy poznańskiego WORD-u. Jestem przekonany, że gdyby taka osoba odpowiednio wcześniej powiedziała sobie, co widzi, problemu by nie było.

Zacząłem ten tekst pisząc o oszczędnościach, na tym też zakończę. Sprawne ruszanie, jazda z równą prędkością, nieustanna obserwacja i analiza drogi to najlepszy sposób na wprowadzenie znaczących oszczędności zarówno dla OSK (mniej zużytego paliwa, hamulców), ale również kursanta. Przecież to on będzie samodzielnie tankował samochód i jeździł!

Przypomniała mi się jeszcze jedna rzecz. Ostatnio miałem okazję rozmawiać z kilkoma czynnikami egzaminatorami o egzaminowaniu na kategorię B. Jeden z nich w pewnym momencie powiedział, że największym problemem zdających jest brak umiejętności patrzenia dalej niż kilka metrów przed maskę samochodu. To nie pozwala zareagować, kiedy pojawia się zagrożenie, ani tym bardziej mądrze zaplanować jazdę z uwzględnieniem poleceń egzaminatora. Jestem więc przekonany, że warto coś z tym zrobić. Popracujcie nad nauczaniem obserwacji i analizy drogi. Może zostaniemy bohaterami i zmniejszymy w ten sposób liczbę absurdalnych wypadków? ■

NOWY ROZSZERZONY PROGRAM ⁺

Realne oszczędności na ubezpieczeniach pojazdów.

Pełne ubezpieczenie
OC, AC, NNW, ASS
od 2,5 % **wartości pojazdu!***



Pierwsza w Polsce oferta ubezpieczeń pojazdów szkoleniowych przygotowana specjalnie dla ośrodków szkolenia kierowców.

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Pojazdy realnie ubezpieczone – pełna oferta dla twojej floty

- pojazdy do 10 lat
- OC i NNW – dla starszych pojazdów
- ubezpieczenie pojazdów ciężarowych, autobusów, motocykli i przyczep

*Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Zadzwoń i sprawdź ile możesz zaoszczędzić na ubezpieczeniu swojej floty

Tel. 91 431 43 95



Miękka hybryda

Suzuki swift nowej generacji jest dostępny w wersji SHVS. Za tym tajemniczo brzmiącym skrótem kryje się uproszczony napęd hybrydowy.



zuki). Może być on zestawiony z wolnossącym silnikiem 1.2 (90 KM, 120 Nm) oraz turbodoładowaną trzycylindrową jednostką 1.0 Booster-Jet (111 KM, 170 Nm). Sercem systemu jest alternator zintegrowany z rozrusznikiem. Rozwija 2,6 KM i 50 Nm. Nie tylko sprawia, że uruchamianie wygaszonego na czas postoju silnika jest szybkie i płynne. Przy najniższych obrotach praca urządzenia odciąża silnik benzynowy zastrzykiem niutonometrów, trafiających na koło pasowe wału za pośrednictwem paska wieloklinowego.

Prąd jest czerpany z dwóch źródeł – rozruchowy pochodzi ze zwykłego akumulatora, natomiast zużywany podczas rozpędzania – z umieszczonego pod fotelem kierowcy akumulatora litowo-jonowego, który w krótkim czasie jest w stanie oddać, a następnie zgromadzić dużą porcję energii. Dodatkowy osprzęt podnosi masę samochodu o symboliczne 6,2 kg. Akumulator o pojemności 0,37 kWh jest tani w produkcji. Także zastąpienie alternatora i rozrusznika jednym elementem nie komplikuje procesu produkcyjnego. Czy SHVS działa? W przypadku swifta pozwolił na obniżenie katalogowej emisji dwutlenku węgla o 8 g/km. W efekcie model znalazł się na progu 90 g CO₂/km, co w krajach Europy Zachodniej może przełożyć się na ulgi podatkowe. W przypadku swifta komponent hybrydowy nie skraca czasu przyspieszania do 100 km/h

Na rynku nie brakuje hybryd. Najpopularniejsze są układy równoległe, w których zarówno silnik spalinowy, jak i elektryczny mogą napędzać samochód, przy czym konstrukcja może pozwalać na wysprzęglanie jednostki tłokowej lub elektrycznej, by auto wprawiało w ruch tylko jeden silnik. Hybrydy szeregowo zasadą działania przypominają lokomotywy spalinowe, których silnik tłokowy nie został mechanicznie połączony z kołami – wprawia w ruch generator, zapewniający prąd dla silników elektrycznych. Istnieją także rozwiązania typu mild hybrid, znane także jako hybrydy

miękkie lub mikrohybrydy. Istotą jest odzyskiwanie energii, a następnie używanie jej do ograniczenia niekorzystnych warunków pracy silnika spalinowego. Niektórzy producenci (np. Citroën czy Smart) za miękką hybrydę uznawali już system stop-start (wygaszania silnika na czas postoju), współpracujący z funkcją odzyskiwania energii, intensywnie ładującą akumulator podczas hamowania.

Bardziej ambitną drogą podążyli inżynierowie Suzuki, którzy dla modeli nowej generacji – baleno, ignisa i swifta – opracowali opcjonalny komponent SHVS (Smart Hybrid Vehicle by Su-

(11,9 s) ani nie podnosi prędkości maksymalnej (180 km/h). Obniża jednak średnie spalanie w ruchu miejskim z 5,4 do 4,5 l/100 km. Rzeczywiste miejskie spalanie w swifcie 1.2 SHVS nie przekracza 6,0 l/100 km, co również można uznać za dobry wynik.

Dwie ostatnie generacje swifta ciężko pracowały na wizerunek usportowionego auta segmentu B. Najnowsza wersja ma spokojniejszą stylizację i mniej bezkompromisowy układ jezdny, ale wciąż potrafi dać radość z jazdy. Niewielka masa własna (850 kg) przekłada się na zwinność auta. Podobać mogą się także obniżone o 20 mm względem poprzednika siedziska foteli, wskaźniki w tubusach, lekko zwrócona w stronę kierowcy konsola środkowa oraz kierownica z podciętym wieńcem, czyli smaczki typowe dla sportowych aut. Za najnowszymi trendami nie nadąża system multimedialny z 7-calowym ekranem. Ma wszystkie kluczowe funkcje, jednak wyglądem menu czy intuicyjnością jego obsługi odstaje od klasowych rywali. Trudno też o jednoznaczną ocenę wnętrza. Pozycja za kierownicą jest ergonomiczna, a wystrój kabiny ciekawy, ale jakość tworzyw oraz wyciszenie przy prędkościach przekraczających 100 km/h nie dorównują czołówce.

Cennik swifta sprytnie kamufluje koszt hybrydy. Jest ona bowiem dostępna tylko w najdroższej wersji wyposażenia Elegance, podczas gdy konwencjonalne odmiany kończą się na Premium Plus. Wersja 1.2 DualJet Hybrid została wyceniona na 59.900 zł, natomiast 1.0 BoosterJet – na 69.900 zł. Najbliższym, ale nie bezpośrednim rywalem Suzuki, z racji różnic w konstrukcji napędu, jest 100-konna toyota yaris hybrid (od 67.400 zł). Swift z technologią SHVS nie jest rewolucją. Na tle klasycznych hybryd to rozwiązanie o niskiej wydajności, które pokazuje jednak, że w motoryzacji wciąż istnieje przestrzeń na innowacje i już przy użyciu prostych systemów auto stanie się mniej uciążliwe dla środowiska.

Lukasz Szewczyk



Wizjoner z Maranello

Chcecie bliżej poznać człowieka, który stworzył jedną z największych motoryzacyjnych potęg? Sięgnijcie po książkę Piero Ferrariego, który zdecydował się napisać o swoim słynnym ojcu, Enzo!

Enzo Ferrari urodził się pod koniec XIX wieku w Maranello w pobliżu Modeny. Gdy miał 18 lat, zmarł jego ojciec. To tragiczne wydarzenie sprawiło, że musiał pogodzić naukę z pracą. Ale udało mu się. Ukończył technikum, pracując w różnych warsztatach samochodowych.

Jeszcze jako nastolatek Enzo był kierowcą testowym i wyścigowym w CMN (Costruzioni Meccaniche Nazionali), a następnie w zespole wyścigowym Alfa Romeo. W 1929 roku założył własny zespół wyścigowy – Scuderia Ferrari. Mało tego, w niewielkim warsztacie konstruował i serwisował swoje pierwsze samochody. Były to wyczynowe bolidy, które służyły mu do ścigania się.

W 1946 roku Enzo Ferrari postanowił uruchomić produkcję samochodów cywilnych, co spowodowało podział w funkcjonowaniu firmy. Od tej pory Scuderia Ferrari zajmowała się tylko samochodami wyścigowymi, a pozostała część firmy – osobowymi. Pierwszy cywilny samochód Ferrari, model 125 S, po raz pierwszy opuścił fabrykę w 1946 roku i został wyposażony w 12-cylindrowy silnik o pojemności 1,5 l.

Stworzona przez Ferrariego marka z logo przedstawiającym wierzgającego rumaka zachwycała cały świat. Moc, szybko-

ści i elegancji jej aut nie mógł się oprzeć nawet Jan Paweł II. Warto więc poznać niezwykle życiorys Włocha, napisany przez jego syna Piero. Bo Enzo był człowiekiem, który prowadził towarzyskie konwersacje z Benitem Mussolinim, ale uratował przed faszystami swojego żydowskiego przyjaciela. Geniuszem, który odrzucił ofertę Henry'ego Forda, ale nie spodziewał się nagłego rozstania z Nikim Laudą.

Książka „Enzo Ferrari. Wizjoner z Maranello” jest lekturą obowiązkową dla każdego fana motoryzacji. Nic, tylko czytać!

red





Narzekanie, gniew, nieuczciwa konkurencja? Nie traćmy na to energii!

W naszej branży jest mnóstwo wspaniałych ludzi. Mocno w nich wierzę, bo mają większą siłę od reszty. Są też tacy, którzy wolą walczyć widłami, rękami i nogami zamiast głową, charyzmą i kulturą biznesową. Naprawdę można inaczej. Przecież to nasze wspólne podwórko. Nie zaśmiecajmy go sobie nawzajem.



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

Mówi się, że Polacy lubią narzekać. Z psychologicznego punktu widzenia dzięki takiemu właśnie działaniu osiągamy pewne korzyści. Bo przecież kto z nas nie czuje się lepiej w momencie, gdy wyrzuci z siebie trochę złych emocji? Ale istnieje też ryzyko. Może nam się to tak spodobać, że zaczniemy robić

tak coraz częściej. Ba, będziemy traktowali narzekanie jako lekarstwo na kłopoty. Wiadomo jednak, że gadaniem niczego nie osiągniemy. Bo narzekanie to przecież nic innego jak gadanie o tym, jak jest ciężko. Kosztuje nas to więcej pieniędzy, niż mogłoby się wydawać. Pieniądz ulatnia się w postaci energii, jaką na ten proces poświęcamy.

Praca przedsiębiorcy w dużej mierze polega na rozwiązywaniu problemów. Między narzekaniem a zdefiniowaniem problemu i próbą jego rozwiązania istnieje wielka różnica. Warto stawiać na tę drugą metodę. Im lepiej zdefiniujemy problem, tym łatwiej go rozwiążemy. Można go też uniknąć dzięki przewidzeniu, że się po-

jawi. Ale w takim przypadku trzeba mieć oczy szeroko otwarte, dobry system monitorowania tego, co dzieje się w firmie. Na to właśnie warto poświęcać swoją energię.

Narzekanie często mylone jest z nazywaniem rzeczy po imieniu i stawianiem jej czoła. Jeśli dzieje się źle, należy o tym mówić, szukać rozwiązań, analizować temat racjonalnie, odsuwać emocje, sięgać po wnioski i – co najważniejsze i niestety najrzadziej spotykane – działać!

■ „Narzekacz” z długą litanią

Zawsze jest na co narzekać. Żeby ułatwić zadanie „narzekaczom”, postanowiłem nawet przygoto-

wać listę gotowych tematów. Niech już zaczną narzekać i mają to za sobą! Może im się w końcu znudzi i zaczną robić coś produktywnego?

No to ponarzekał! Auta szkoleniowe są zle, za ciasne, słabo w nich widać drogę. I fotel jest niewygodny. A kursanci? Wybredni, nie słuchają poleceń i marudzą. Z jakiego powodu? W zasadzie każdego. Przykład? Zajęcia chcą tylko po godz. 14, ponieważ wcześniej są w pracy lub szkole. Szkoleniowiec ponarzekła jeszcze na kolejne bezsensowne zmiany w prawie, na tych, którzy nie przychodzą na umówione jazdy. Warto także ponarzekać na konkurencję, która zaniża ceny. No i ten zderzak! Znów porysowany! Do tego urwane lusterko, ukradziony kołpak i pęknięta opona. Jeszcze ta przekłeta biurokracja! I znowu wjechali w tył auta na „zielonej strzałce”. Poza tym trzeba opłacić za czynsz, plac manewrowy, ubezpieczenia, kupić paliwo...

Jak sami widzicie, lista może być bardzo długa. Wytrwałym polecam skupiać się na niej codziennie. Można ją nawet rozbudować, wszystko według własnego uznania! A jeśli to wszystko spisujemy, na kartce lub w dokumencie tekstowym w komputerze, narzekanie pójdzie nam sprawniej. O to chodzi! Warto mieć to jak najszybciej za sobą! Dzięki temu zyskamy mnóstwo czasu i energii na działania, które przyczynią się do rozwoju naszej szkoły jazdy.

■ Nieuczciwa konkurencja, fałszywe opinie

W naszej branży nie brakuje także nieuczciwej konkurencji. Pomysłów, dzięki którym rozwija się taki proceder, jest wiele. Jednak z góry za-

znacząc, że na dłuższą metę taka aktywność jest nieopłacalna. Tak jak narzekanie.

Nieuczciwa konkurencja uderza zwykle w te szkoły, którym wiedzie się lepiej. Bo po co szkodzić słabej firmie? Ale przecież żyjemy w czasach, kiedy szkoła, żeby utrzymać popularność, musi oferować wysoką jakość szkolenia. Konkluzyja? Próba zaszkodzenia takim ośrodkiem jest bezcelowa. Silną markę można osłabić tylko na własne życzenie. Los naszej firmy zależy od nas, od naszych decyzji, zaangażowania i pracowitości. Solidna jakość i stabilna marka wypracowana na przestrzeni lat ciężkiej i mądrej pracy będzie się dzielnie bronić. Na pewno nie odpuści nieuczciwej konkurencji. Dlaczego? Bo jest silna!

Najprostszym i jednym z bardziej popularnych przykładów nieuczciwej konkurencji jest podszywanie się pod klientów danej szkoły i pisanie o niej negatywnych opinii w Internecie. Z tym problemem mam do czynienia od samego początku istnienia mojego ośrodka. Zawsze proszę kursantów o podzielenie się swoją opinią na temat kursu i szkoły w sieci. Byłem jedną z pierwszych osób, która w mojej okolicy kładła na to tak duży nacisk. Konkurencja hejtowała mnie, sugerując, że sam sobie piszę opinie.

Jak się przed tym bronić? Na szczęście jest Facebook. Wystarczy zastosować na stronie internetowej szkoły wtyczkę. Wtedy kursant może potwierdzić wiarygodność opinii swoim prywatnym profilem. Mogą być one wystawiane również na firmowym profilu na Facebooku (fanpage'u) lub portalach branżowych. Warto o to dbać i prosić kursantów, żeby dzielili się

swoimi wrażeniami z kursu i egzaminu. Niech wieść się niesie!

Niestety, jest kilka miejsc w sieci, gdzie mamy do czynienia z nieuczciwością. Jednym z nich jest Google My Business. Dziwię się, że amerykański gigant do tego dopuszcza. Otóż portal społecznościowy Google+ jest słaby, w Polsce zupełnie niepopularny. Dlaczego? Ponieważ nie łączy się z opiniami na profilach firmowych na Google My Business. Nie ma sposobu na potwierdzenie wiarygodności umieszczanych tam recenzji. W ten sposób Google pozwala dokonywać wpisów osobom podającym fałszywe dane. Przedsiębiorca ma tylko możliwość odpowiedzi na taką recenzję.

Zgłoszenie nieuczciwej opinii jako spamu niewiele daje. Polecam jednak odpowiadać na wszystkie fałszywe opinie, pisząc konkretne sprostowanie i akcentując, że autor nie był kursantem danej szkoły. Warto podkreślać swoją wiarygodność opiniami, które już otrzymaliśmy, oczywiście wiarygodnymi.

Nieuczciwym szkołom sugeruję, podobnie jak zajmującym się narzekaniem, że marnują czas. Mocna i mądra szkoła i tak obróci ten gniew na swoją korzyść. A wy, nieuczciwi, na tym wszystkim tylko stracie!

■ Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego

Gdyby nie konkurencja, dynamika rozwoju przedsiębiorstw byłaby znacznie niższa. Jest ona silnym motorem napędowym danej branży. Każdy, kto chce liczyć się na rynku, musi obserwować konkurencję. To naturalne. Jednak rzucanie sobie kłód pod nogi zupełnie mija się z celem. Dlaczego? Bo spowalnia rozwój większych szkół, a mniejszym niepotrzebnie zabiera cenny czas. Każda kłoda, czy to rzucona przez ustawodawcę, czy też przedsiębiorców, tylko nas osłabia, odbiera możliwości rozwoju wszystkich szkół. Na branżę należy patrzeć całościowo. Jeden za wszystkich, wszyscy za jednego. Konkurencja między ośrodkami powinna opierać się głównie naścigananiu się w pomysłach związanych ze wzrostem jakości szkolenia i realizacją ciekawych inicjatyw promujących dane marki.

Nie łudzę się, że będzie idealnie. Jednak od lat przypatruję się narzekaniom, czasem agresji i ogólnemu hejtowi wobec wszystkich i wszystkiego. Nie mówię, że każdy tak działa. Wiem, w naszej branży jest mnóstwo wspianych ludzi. Mocno w nich wierzę, bo mają większą siłę od reszty. Są też tacy, którzy wolą walczyć widłami, rękami i nogami zamiast głową, charyzmą i kulturą biznesową. Naprawdę można inaczej. Przecież to nasze wspólne podwórko. Nie zaśmiecajmy go sobie nawzajem. Urządźmy je tak, żeby dawać sobie szanse prowadzenia wysokiej jakości szkoleń dużej liczbie kursantów, pozwalając realizować się zawodowo i godnie przy tym żyć. ■



Niepełnosprawni nie zapłacą za praktykę

W połowie maja w życie wejdzie przepis mówiący o całkowitym zniesieniu opłaty za praktyczną część egzaminu na prawo jazdy dla osób niepełnosprawnych.



■ Trybunał zdopingował do działania

Senatorowie podjęli działania na rzecz niepełnosprawnych w odpowiedzi na zeszłoroczny wyrok Trybunału Konstytucyjnego, który zapadł po rozpoznaniu wniosku rzecznika praw obywatelskich. TK orzekł, że art. 53 ust. 4 pkt 1 w związku z art. 54 ust. 5 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami jest niezgodny z art. 69 Konstytucji RP oraz art. 20 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku w 2006 roku. Nie przewiduje on bowiem udzielenia przez władze publiczne efektywnej pomocy osobie niepełnosprawnej, wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia, w zapewnieniu pojazdu na potrzeby praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B. „Na ustawodawcy ciąży obowiązek wprowadzenia regulacji zapewniających osobom niepełnosprawnym przynajmniej minimalny, a zarazem efektywny poziom pomocy władz publicznych w zdobywaniu uprawnień do kierowania pojazdami” – orzekł Trybunał.

■ Mały krok w dobrym kierunku

– Proponowane zmiany można uznać za mały krok w dobrym kierunku – komentował na łamach „Szkół Jazdy” jeszcze w zeszłym roku Zbigniew Zawada, wiceprezes Stowarzyszenia Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom „SPiNKA”. – Koszt uzyskania prawa jazdy dla osób niepełnosprawnych zawsze trochę się zmniejszy. Bo kurs nie jest tani, trzeba za niego zapłacić ponad 2 tys. zł.

– Nie wypadła tego pomysłu odrzucać, jest sensowny, ale w kontekście barier, jakie napotykają takie osoby na swojej drodze do zdobycia prawa jazdy, to za mało – ocenił Piotr Makioła, właściciel chorzowskiego ośrodka Elmak, który w swojej ofercie ma kursy na prawo jazdy kategorii B dla osób niepełnosprawnych.

Jakub Ziębka

Zapis ten pojawił się w nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, która została przyjęta przez posłów i senatorów w lutym. Miesiąc później podpisał ją prezydent Andrzej Duda.

■ Zniżka to za mało

Za projektem stoją senatorowie, których w pracach reprezentował Jan Filip Libicki (PO). Nowelizacja zakłada dodanie trzech ustępów do art. 56 ustawy o kierujących pojazdami. Jeden z nich dotyczy zniesienia opłaty za egzamin praktyczny niepełnosprawnym posiadającym lekarskie orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia. Teraz takie osoby płacą mniej, bo mają 50-procentową zniżkę. Znaczy to, że opłata za egzamin praktyczny na kategorii B wynosi w ich przypadku 70 zł.

Dwa kolejne ustępy dotyczą wprowadzenia internetowej bazy informacji o pojazdach przystosowanych do prowadzenia przez niepełnosprawnych. Mają się w niej znaleźć m.in. nazwy ośrodków szkolenia kierowców, które je posiadają. Dzięki temu osoba niepełnosprawna będzie wiedziała, z kim rozmawiać o wynajmie pojazdu na egzamin praktyczny oraz znajdzie OSK posiadający odpowiednią infrastrukturę (auto) do szkolenia.

Zanim powstanie baza, Ministerstwo Infrastruktury musi jeszcze wyznaczyć podmiot, który podejmie się prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy danych o pojazdach odpowiednio przystosowanych do rodzaju niepełnosprawności. Ten przepis wszedł w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia, czyli pod koniec kwietnia, jednak już po zamknięciu tego numeru „Szkół Jazdy”.

Scenariusz się powtarza...

Poznań, Kraków, Koszalin, Łódź, Radom, Gostyn i Pszczółki. W każdej z tych miejscowości znajduje się tor, który stał się kością niezgody. Powód? Hałas. Jeśli dodamy do tego zlikwidowane tory w Lublinie i na warszawskim Żeraniu, otrzymamy ponury obraz krajowej rzeczywistości.

Pod każdym poważniejszym zdarzeniu drogowym z udziałem „młodych gniewnych” media grzmą, że w Polsce brakuje torów, na których amatorzy szybkiej jazdy mogliby w bezpiecznych warunkach docisnąć gaz do podłogi. Krytykowana jest też rzekoma niechęć do krzewienia kultury motoryzacyjnej. Jednak te same media cieszą się na samą myśl o oglądalności, jaką zapewnią sensacyjne doniesienia o uciążliwości torów dla mieszkańców. W kolejnych relacjach brakuje twardych argumentów w postaci zmierzonego poziomu hałasu czy przedstawienia pełnego obrazu sytuacji. Doskonałym przykładem jest tor w Lublinie. O tym, że obiekt działał zgodnie z prawem przez ponad 30 lat, a mieszkańcy nowo wybudowanego osiedla wiedzieli, w jakiej okolicy kupują mieszkania i z czym się to wiąże, najgłośniejsi mówili bywalcy toru.

■ Jakie jest natężenie hałasu? Nie wiadomo

W pierwszych dniach marca na portalu Naszemiasto.pl został opublikowany artykuł o zachęcającym do kliknięcia tytule „Pszczółki: Ryk silników zamienił ich życie w koszmar”. Mieszkańcy skarżą się na organizowane na ODTJ Autodrom Pomorze zawody driftingowe. Podczas większych imprez hałas ma być „nie do wytrzymania”. Ponieważ Autodrom Pomorze został utworzony przez Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku, automatycznie PORD jest stawiany w negatywnym świetle. Postanowiliśmy zasięgnąć informacji u źródła i zapytać, jak faktycznie wygląda sytuacja.

– Pomorski Ośrodek Ruchu Drogowego w Gdańsku nigdy nie był organizatorem zawodów driftingowych. Odbywające się dwa – trzy razy w roku na terenie ODTJ-otu zawody nie są organizowane przez nas. Wynajmujemy nasz obiekt organizatorowi zewnętrznemu na podstawie osobnych umów, czego żadne zapisy nie zabraniają – wyjaśnia Roman Nowak, dyrektor PORD.

Stowarzyszenie „Wspólnie dla Dobra Gminy” zwraca uwagę na mniejszą od początkowo deklarowanej odległość terenu ODTJ-otu od za-



budowań mieszkalnych (330 zamiast 600 m) oraz hałas, który odbiega od zakładanych „nieistotnych dla środowiska czasowych uciążliwości akustycznych”. Wiosną 2017 roku miały zostać przeprowadzone pomiary hałasu, ale w tym czasie sposób pracy ośrodka miał zostać tak zorganizowany, żeby sprzyjać wytwarzaniu mini-

Autodrom Pomorze nie zamierza zmieniać profilu działalności. Jazdom szkoleniowym towarzyszyć będą różnego rodzaju imprezy sportowe i zloty.

malnego hałasu. Natężenie hałasu podczas zawodów nie zostało oficjalnie zmierzone przez żadną ze stron.

– Badania głośności nie były dokonywane podczas imprez, gdyż są one organizowane pomiędzy godz. 9 a 20, czyli w czasie, kiedy nie obowiązuje cisza nocna – mówi Roman Nowak, dyrektor PORD-u. – Poza tym, zgodnie z art. 156 prawa o ochronie środowiska, zabrania się używania instalacji lub urządzeń nagłaśniających na publicznie dostępnych terenach miast, terenach zabudowanych oraz na terenach przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Przepisu nie stosuje się do imprez sportowych, rozrywkowych i innych legalnych zgromadzeń. Zgodnie z prawem ochrony środowiska instalacja to stacjonarne urządzenie tech-

niczne lub zespół powiązanych urządzeń technicznych, do których tytułem prawnym dysponuje ten sam podmiot i położonych na terenie jednego zakładu, jak również budowle niebędące urządzeniami technicznymi ani ich zespołami. Zgodnie z interpretacją Ministerstwa Środowiska za stacjonarne urządzenie należy uznać urządzenie unieruchomione podczas eksploatacji (mogące funkcjonować tylko w stanie unieruchomienia). Natomiast samochód nie spełnia pojęcia stacjonarności i nie podlega decyzji o emisji hałasu.

■ Zysk gminy

W tym sezonie Autodrom Pomorze nie zamierza zmieniać profilu działalności. Jazdom szkoleniowym towarzyszyć będą różnego rodzaju imprezy sportowe i zloty.

– W 2018 roku planujemy organizację zlotów samochodowych, imprez o charakterze motoryzacyjnym oraz trzykrotne wynajęcie obiektu na zawody driftingowe – wylicza Roman Nowak. – Terminy zawodów nie są objęte tajemnicą i każdorazowo informacje na ich temat są podawane w mediach społecznościowych, ponadto informację otrzymują lokalne władze.

Dyrektor mówi, że każdy mieszkaniec gminy Pszczółki, znając terminarz, może tę informację wykorzystać zgodnie ze swoimi preferencjami.

– Spora rzesza fanów sportów motoryzacyjnych potraktuje to wydarzenie jako rzadką oka-



o hałas, to zacząłbym od zainteresowania się owczarkiem niemieckim sąsiadów z drugiej strony płotu i kolejką SKM” – napisał Oskar. „Warto by również zauważyć, że w dniu otwartym dla mieszkańców driftu jakoś nie przeszkadzały i kolejka do nich nie malała, o czym zresztą pisała ta sama gazeta” – twierdzi Nie-Mieszkan-ka. „Jestem mieszkanką, a na dniach otwartych nie byłam, za to hałas dało się boleśnie odczuć. Zrozumcie, że z każdej sytuacji jest wyjście, tylko trzeba rozmawiać” – odpowiada internautka podpisująca się pseudonimem Mieszkan-ka.

Czy można inaczej? Można. Doskonałym przykładem toru jest niemiecki Nürburgring. Kilka razy w roku odbywają się tam 24-godzinne wyścigi, a także rundy F1, WTCC czy driftingowych mistrzostw. Na co dzień na północnej pętli Nürburgringu testowane są prototypy sportowych samochodów, a po południu każdy zainteresowany po wniesieniu opłaty może sprawdzić swoje umiejętności i auto na nitce kultowego asfaltu. Nawet jeżeli hałas nie daje się we znaki, to utrudnienia drogowe podczas największych imprez na pewno są uciążliwe. Nikt jednak nie narzeka. Lokalni nauczyli się bowiem czerpać wymierne korzyści z sąsiedztwa toru. Bary, restauracje, hotele, wypożyczalnie wyścigowych samochodów czy nawet stacje paliw powstały, by obsługiwać odbywające się na Ringu imprezy. Bez nich w okolicy

sennej miejscowości Nürburg, liczącej niecałe 200 mieszkańców, nikt by się nie zapuszczał. Pozostaje trzymać kciuki za Autodrom Pomorze. W tej części kraju – poza improwizowanymi torami na płytach lotnisk w Borsku i Pruszczu Gdańskim oraz wymagającymi sporych umiejętności imprezami typu KJS – amatorzy szybkiej jazdy nie mają innych możliwości sprawdzenia swoich umiejętności w bezpiecznych warunkach.

Lukasz Szewczyk

Zdjęcia: Joanna Oleszek/Autodrom Pomorze

zję do obejrzenia zmagania zawodników klasy europejskiej i światowej bez konieczności dalekiego dojazdu – mówi Nowak. – Nadmienić należy, iż organizatorzy zawodów driftingowych dokładają wszelkich starań, by uczynić zadość zasadom związanym z ochroną środowiska, zawodnicy są m.in. zobligowani do używania najwyższej jakości paliw oraz stosowania na postojach mat pod pojazdy, które minimalizują prawdopodobieństwo przedostania się do gruntu płynów eksploatacyjnych. Pracownicy Autodromu Pomorze natomiast dbają o to, by wszelkie powstałe nieczystości nie dostawały się do środowiska poprzez blokowanie ich przez filtry substancji ropopochodnych.

Dyrektor zwraca uwagę na jeszcze jedną rzecz.

– Gmina Pszczółki na organizacji tego typu masowych wydarzeń, jak i na samym istnieniu ośrodka, zyskuje – zauważa Nowak. – Możliwość wystawienia stoiska z własnymi wyrobami, produktami, rękodziełem, usługami, wzrost sprzedaży w okolicznych sklepach i stacjach paliw, wzrost zapotrzebowania na usługi gastronomiczno-hotelowe, bezpłatna promocja gminy Pszczółki w mediach lokalnych i ogólnopolskich to tylko niektóre korzyści. Podkreślić należy, iż tego typu wydarzenia na 365 dni w roku trwają zaledwie kilka dni w rozbiciu na dwa – trzy terminy, w związku z czym dużym uogólnieniem jest stwierdzenie, że działalność Autodromu uniemożliwia mieszkańcom funkcjonowanie. Większość dni w roku to czas poświęcony na szkolenia na płytach poślizgowych, których celem jest doskonalenie techniki jazdy i podnoszenie świadomości kierowców, czego efektem jest zwiększenie bezpieczeństwa na drogach publicznych, co jest wspólnym interesem społecznym.

■ W Niemczech nie narzekają

Pozostaje czekać na dalszy rozwój sytuacji. Mieszkańcy Pszczółek podkreślają, że nie przeszkadza im podstawowa działalność ODTJ-otu,

tylko hałas wytwarzany przez driftujące samochody. Sytuacja sprawia wrażenie patowej. Strony sporu okopały się na pozycjach i przeliczają argumentami. Mieszkańcy nie wykluczają oddania sprawy do sądu lub fizycznego blokowania toru. Gorąca dyskusja rozgorzała także w komentarzach pod wspomnianym artykułem w serwisie Naszemiasto.pl. Nie brakuje hejtu, rzeczowych wypowiedzi czy spojrzeń na sprawę z pewnym dystansem. „Często

Mieszkańcy Pszczółek podkreślają, że nie przeszkadza im podstawowa działalność ODTJ-otu, tylko hałas wytwarzany przez driftujące samochody. Sytuacja sprawia wrażenie patowej.

bywam w Pszczółkach u rodziny, która mieszka po drugiej stronie torów (ul. Ogrodowa). I jak są jakieś zawody, to ledwo co słyhać, żeby coś tam się działo. Rodzinie też ani w tygodniu, ani w weekendy nie przeszkadza. A jeśli chodzi



Telefon to niebezpieczna zabawka

Czy wiecie, że trzymanie telefonu w dłoni upośledza sprawność kierowcy, tak jakby miał we krwi 0,8 promila alkoholu? Kierowca ma nie tylko osłabiony refleks, ale również zawężone pole widzenia (podobnie jak jadący ze znaczną prędkością).



■ Marek Rupental

Producenci aut dokładają wszelkich starań, żeby zapewnić ludziom maksimum bezpieczeństwa. Dlatego każdy pojazd wyposażony jest w bierne i czynne elementy bezpieczeństwa. Od kwietnia jest jeszcze bezpieczniej, tym razem za sprawą Unii Europejskiej. Otóż każdy wyprodukowany od tamtej pory samochód musi być wyposażony w e-call, czyli system automatycznego wzywania pomocy (piszemy o tym na str. 41 – przyp. red.)

■ Rozmowa z kierowcą surowo zabroniona

W starszych samochodach tego systemu oczywiście nie ma. Co zatem go zastępuje? Telefon komórkowy. Jeśli tylko bateria jest naładowana i płacimy na czas rachunki za komórkę, w razie nieszczęścia możemy łatwo skontaktować się z bliskimi lub służbami ratunkowymi.

Z telefonów korzystamy jednak za często. Zdarza się, że w sytuacjach, kiedy tego nie wolno, np. podczas jazdy samochodem. Przecież kierowca zaabsorbowany rozmową jest potencjalnym sprawcą wypadku. Na to zwrócono uwagę już blisko 50 lat temu! Chodzi mi o pewną tabliczkę w autobusie. Napisano na niej: „Rozmowa z kierowcą w czasie jazdy surowo zabroniona”. A były to czasy, gdy z komórek nikt nie korzystał...

■ Rozmowa przez komórkę? Róbmy to zgodnie z przepisami

W ustawie Prawo o ruchu drogowym znajduje się przepis zakazujący podczas jazdy korzystania z telefonu, jeżeli konieczne jest trzymanie słuchawki lub mikrofonu w ręku. Według starego taryfikatora groził za to mandat w wysoko-



ści 100 zł. Ale problem nie zniknął, wręcz przeciwnie, zaczął się nasilać. Dlatego od czerwca 2013 roku kara jest wyższa. Obejmuje 200 zł mandatu i pięć punktów karnych.

Trzy lata temu, na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przeprowadzone zostały badania. Wzięto w nich udział prawie 100 tys. kierowców. Co ustalono? Otóż ok. 4 proc. kierujących pojazdami podczas jazdy korzystało z telefonu niezgodnie z przepisami. Dlaczego? Przecież nowsze samochody wyposażane są w system umożliwiający łączność bezprzewodową między urządzeniami w aucie a telefonem. Natomiast w starszych można zainstalować zestaw głośnomówiący. Rozsądne korzystanie przez kierującego pojazdem z telefonu świadczy o jego świadomości!

■ Błąd nie powinien skutkować śmiercią

Czy wiecie, że trzymanie telefonu w dłoni upośledza sprawność kierowcy, tak jakby miał we krwi 0,8 promila alkoholu? Kierowca ma nie tylko osłabiony refleks, ale również zawężone pole widzenia (podobnie jak jadący ze znaczną

prędkością). Badania naukowców z Great Britain's Transport Research Laboratory dowiodły, że kierowcy używający podczas jazdy telefonu komórkowego reagują nawet o 30 proc. wolniej niż kierujący, którzy mają we krwi 0,8 promila alkoholu, a prowadzone przez nich auta mają wydłużoną drogę hamowania.

Zbyt wielu kierowców bagatelizuje to wykroczenie. Nawet gdy zatrzyma ich za nie policja, uważają, że nic się nie stało. Do czasu. W swoich statystykach policja nie uwzględniła co prawda rozmowy przez telefon jako przyczyny wypadku, nie znaczy to jednak, że problemu nie ma.

Może należałoby podczas kursów na prawo jazdy poświęcić przynajmniej dwie godziny na wskazanie przyczyn wypadków oraz ich skutków? Lepiej z tymi zagadnieniami zapoznać się teoretycznie, niż poznawać je w praktyce. Warto chyba w tym miejscu zamieścić cytata z preambuły szwedzkiego programu profilaktycznego „Wizja zero”. Brzmi on: „Jest rzeczą niewyobrażalną, aby we współczesnym, humanitarnym społeczeństwie człowiek, który popełni nawet niezamierzony błąd w ruchu drogowym, był karany wyrokiem śmierci z jego natychmiastowym wykonaniem”. ■

Raz, dwa, trzy – zginiesz ty!

Jeśli przed lub w trakcie jazdy samochodem dokonujemy złych wyborów, konsekwencje mogą być straszne, z finałem w prosektorium – taki jest przekaz kampanii społecznej „Raz, dwa, trzy – zginiesz ty!”, która została zainaugurowana w marcu.



ofiar. One mają miejsce po zakończeniu czynności na miejscu zdarzenia, gdy muszą przekazać im tę ostateczną wiadomość.

■ Wywiady ze sprawcami wypadków

Kampanię poprzedził cykl trzech wywiadów ze sprawcami wypadków drogowych. Zostały one opublikowane w „Fakcie”.

– Od 35 lat mam prawo jazdy i przez te wszystkie lata nie miałem nawet jednej stłuczki aż do tragicznej chwili – mówi „Faktowi” 57-letni Zygmunt, który odbywa w jednym z warszawskich więzień dwuletni wyrok za spowodowanie wypadku, w którym zginęło czteroletnie dziecko.

W 2015 roku, latem, mężczyzna jechał drogą krajową nr 58. Na wjeździe do miejscowości Narty na Mazurach było ograniczenie do 40 km/h.

– Zwolniłem i gdy miałem około 47 km/h, nagle wjechałem na chodnik. Zanim zdążyłem wyhamować, uderzyłem w stojącą na chodniku rodzinę. Do dziś nie mogę sobie tego darować. Zawsze przestrzegałem przepisów. W tym wypadku przez niewielkie przekroczenie prędkości zginęła niewinna osoba. Zniszczyłem życie tej rodzinie oraz swojej. Starajmy się w czasie jazdy myśleć, przewidywać, jak inni mogą zareagować. Nigdy nie wiadomo, z jaką sytuacją na drodze będziemy mieli do czynienia – przestrzegał w „Fakcie” mężczyzna.

– Uczymy osadzonych np. tego, jak nie używać substancji zmieniających świadomość w sposób szkodliwy, a osoby uzależnione poddajemy terapii – mówi Zbigniew Brzostek, dyrektor Okręgowy Służby Więziennej w Warszawie. – Nasi skazani od czterech lat uczestniczą też w spotkaniach w WORD-zie i szkołach, posługując się własnym przykładem przestrzegając młodych ludzi, mówią, czego nie należy robić. Każdy z nich przeżył osobisty dramat i ma świadomość, że spowodował także dramat innej rodziny.

Kolejnym etapem kampanii ma być budowa scenariusza zajęć edukacyjnych, które mogą być wykorzystywane przez WORD, np. przy okazji spotkań z uczniami szkół ponadgimnazjalnych.

Polskie drogi wciąż należą do jednych z najbardziej niebezpiecznych w Unii Europejskiej. Tylko w 2017 roku w naszym kraju doszło do 33 tys. wypadków, w których zginęło około 3 tys. osób.

Jakub Ziębka

W 2017 roku w garnizonie stołecznym w 1800 wypadkach drogowych zginęło ponad 170 osób, a 2 tys. zostało rannych – mówi komendant stołeczny policji, nadinspektor Paweł Dobrodziej. – Dlatego też naszym priorytetem jest ograniczenie liczby tych najpoważniejszych zdarzeń w ruchu drogowym. Kampania „Raz, dwa, trzy – zginiesz ty!” ma pokazać, że wypadki, szczególnie ze skutkiem śmiertelnym, to ciąg zdarzeń, na które nie zwracamy uwagi. To nieraz wynik błędnych, złych decyzji. W efekcie dochodzi do wypadku, który jest katastrofą. Zarówno dla ofiary, jak i sprawcy.

O jakich błędnych decyzjach mowa? Chodzi np. o nadmierne wciskanie pedału gazu, niezapięcie pasów bezpieczeństwa, jeżdżenie po spożyciu alkoholu lub zażyciu narkotyków.

■ Spot nakręcony w prosektorium

Elementem kampanii społecznej „Raz, dwa, trzy – zginiesz ty!”, prowadzonej przez Komendę

Stołeczną Policji, Okręgowy Inspektorat Służby Więziennej w Warszawie, Wojskowy Instytut Medyczny, stołeczny WORD oraz „Fakt”, jest 35-sekundowy spot z udziałem aktora Janusza Chabiora, który wcielił się w rolę lekarza pracującego w prosektorium. Ubrany w kitel stoi nad śmiertelną ofiarą wypadku drogowego. Potem na ekranie pojawia się sprawca wypadku drogowego i mówi: „Jestem drogowym zabójcą, dokonałem złego wyboru, a ty? Nie jesteś nieśmiertelny”. Spot kończy mocny przekaz. „Podjęmiesz tysiące decyzji każdego dnia. Złe na drodze mogą być śmiertelne. Dokonuj właściwych wyborów. Nie patrz śmierci prosto w twarz”.

– Policjanci nieraz widzą tragiczny finał bra ku wyobraźni na drogach – mówi Paweł Prze strzelski ze stołecznej drogówki. – I choć kolejne lata pracy w sekcji wypadków przyzwyczajają ich do widoków, o których chcieliby jak najszybciej zapomnieć, to upływający czas nie pozwoli im zapomnieć spotkań z najbliższymi



Fot. Travelarz/Wikimedia Commons

Gdynia stawia na wodór

Włodarze Gdyni chcieliby, żeby w niedalekiej przyszłości miejskie autobusy były zasilane wodorem. Pierwszy krok został już wykonany. Na początku kwietnia prezydent Gdyni podpisał list intencyjny z prezesem Grupy Lotos. Chodzi o realizację dostaw wodoru dla miejskiego taboru autobusowego.

Współpraca Gdyni i Grupy Lotos ma umożliwić szersze wykorzystanie bezemisyjnej technologii w komunikacji publicznej.

– Ekologiczny, niskoemisyjny transport to od lat nasza wizytówka – mówi prezydent Gdyni Wojciech Szczurek. – Osiągnięte sukcesy to jednak dla nas za mało, chcemy się dalej rozwijać. Niebawem będziemy testować autobusy bezemisyjne z innowacyjnym napędem elektrycznym na wymienne ogniwa wodorowe. Technologie przyszłości, z wykorzystaniem jako paliwa właśnie wodoru, będą też tematem odbywającej się w czerwcu w Gdyni konferencji. Pierwszej w Polsce poświęconej tej tematyce. Liczymy, że współpraca z Grupą Lotos umożliwi nam szersze wykorzystanie innowacyjnych rozwiązań w transporcie, tak ważnych dla jakości życia. Wdrożenie tej innowacyjnej technologii będzie miało niebagatelny wpływ na środowisko naturalne.

■ Cicha praca silnika i brak zanieczyszczeń

Wodór, będąc najpowszechniejszym pierwiastkiem, jest jednocześnie jedną z kluczowych substancji wykorzystywanych w nowoczesnym

przemśle rafineryjnym i petrochemicznym. Gdańska rafineria Grupy Lotos obecnie produkuje go około 13 t/h, a już niedługo będzie to ponad 16,5 t/h.

Wodór to także alternatywa dla obecnych sposobów napędzania pojazdów komunikacji miejskiej. Autobusy zasilane takimi ogniwami paliwowymi mają wiele zalet. Nie emitują żadnych zanieczyszczeń i zapewniają duży komfort jazdy. Wszystko dzięki cichej pracy silnika. W Polsce mamy obecnie trzech producentów autobusów napędzanych wodorem. To Ursus, Solaris i Autosan.

– Innowacyjne projekty, takie jak ten, to istotny element realizowanej przez firmę strategii – podkreśla Mateusz Bonca, prezes zarządu Grupy Lotos. – Inwestujemy w nowoczesne technologie i współpracujemy z organizacjami, które mówią tym samym językiem co my. Tak właśnie jest z Gdynią. Rozpoczynamy wspólny projekt, który jest unikatowy również w skali europejskiej.

■ Wodór czysty jak pięć dziewiątek

Autobus wodorowy zużywa w ciągu roku taką ilość wodoru, jaką instalacje Grupy Lotos pro-

dukują w ciągu godziny. Jeśli Gdynia zdecydowałaby się na wymianę wszystkich 92 autobusów na pojazdy wodorowe, wówczas potrzebowałyby one ilość wodoru równoważną 3,5 dnia pracy instalacji wodorowych rafinerii, czyli około 1 proc. produkcji. Wodór dla ogniw musi mieć niemal doskonałą czystość 99,999 % (czyli tzw. pięć dziewiątek). Dlatego Lotos planuje budowę instalacji oczyszczania oraz stację dystrybucji i tankowania wodoru w Gdańsku.

– Będziemy budowali stacje do oczyszczania wodoru, tak żeby odpowiadał on parametrom komercyjnym, do wykorzystania w ogniwach paliwowych – mówi Bonca.

– My zaś, mając świadomość infrastruktury i możliwości technologicznych, będziemy szukać producentów. Bądź też, organizując przetargi na zakup nowych jednostek, będziemy formułować zapytania i szukać firm, które zaoferują nam możliwość zasilania pojazdów wodorem. Tylko współpraca może przynieść tu oczekiwane efekty – dodaje Wojciech Szczurek.

Pojazdy zasilane wodorem coraz częściej pojawiają się na ulicach Europy, m.in. w Londynie, Oslo, Mediolanie, Berlinie, Kolonii czy Hamburgu.

Jakub Ziębka

Umiar i rozsądek

Nie zapominajmy, że to my decydujemy, którymi informacjami dzielimy się na Facebooku. Jak we wszystkim, wskazany jest umiar i rozsądek.



czy pojawianie się na naszym feedzie niechcianych treści.

No dobrze, ale jakie w tej sytuacji zmiany czekają właścicieli szkół jazdy, którzy są obecni na Facebooku? Zostaną lub już zostały wprowadzone różnego rodzaju ograniczenia. W tej chwili nie można np. dodać nowych chatbotów (wirtualnych doradców). Dzieje się to ze względu na pogłębioną weryfikację już obecnych.

To nie wszystko. Wkrótce kierowanie reklam do naszych list mailingowych będzie wymagało odrębnego potwierdzenia przez każdego właściciela skrzynki mailowej chęci otrzymywania reklam także na Facebooku. Jeszcze dokładnie nie wiadomo, jak to narzędzie będzie działało. Ale informacja o tym, że coś takiego zacznie funkcjonować, już się pojawiła. Na pewno nie należy panikować, tylko spokojnie śledzić doniesienia branżowe.

■ Dywersyfikacja treści

Jeżeli Facebook jest jedyną wizytówką waszej firmy w sieci, może warto zastanowić się nad stworzeniem własnej strony internetowej i/lub rozpoczęcia działań także w innym serwisie społecznościowym? Nie zachęcam nikogo do nagłego porzucania serwisu stworzonego przez Zuckerberga, jednak jeśli nie chcecie stać się zakładnikami tylko jednego portalu, uwzględnicie poszerzenie kanałów dystrybucji informacji o biznesie. To może pomóc w dywersyfikacji treści oraz w dotarciu do nowych odbiorców. A jeśli będziecie generować ruch na waszej stronie WWW, na której podepniecie pixel Facebooka (kod śledzący, działający w podobny sposób do kodu Google Analytics), możecie docierać ze swoimi reklamami w serwisie do osób, które do tej pory były tylko na stronie. Możliwość jest naprawdę sporo, wszystko zależy od planu.

W jednym z poprzednich artykułów wspominałem o sposobie prowadzenia fanpage'a i odradzałem publikowanie na nim treści niezwiązanych z naszym biznesem. Dotyczy to w równej mierze profili prywatnych. Zachęcam do głębszego przemyślenia treści, które wrzucamy. Pamiętajmy, że w Internecie nic nie ginie.

Hubert Grygielewicz,
community & content manager w agencji
komunikacji interaktywnej SO FINE
Fot. Hamza Butt/Flickr

Nie ma co ukrywać, Facebook ostatnio nie ma zbyt dobrej prasy. Na początku roku gruchnęła wiadomość o ograniczaniu zasięgów organicznych postów publikowanych na fanpage'ach, niedawno media poinformowały o wycieku danych i udziale w tym procederze firmy Cambridge Analytica. Ta ostatnia kwestia miała wpływ na wahania spółki na giełdzie oraz podjęcie akcji #DeleteFacebook, do której dołączyli m.in. Elon Musk i jego Tesla oraz SpaceX czy Playboy.

Na szczęście w Polsce odsetek osób, których dane zostały przejęte, jest marginalny. Nie zmienia to faktu, że zaufanie do największego serwisu społecznościowego spadło. Nie zapominajmy jednak, to my decydujemy, którymi informacjami się dzielimy. Jak we wszystkim, wskazany jest umiar i rozsądek.

■ Bądźmy świadomi!

Jeśli od dawna posiadacie konto na Facebooku, na pewno polubiliście sporo stron marek, zostawiliście lajki pod zdjęciami znajomych czy zameldowaliście się w kinie, na wakacjach lub w swojej pracy. Wszystkie te czynności służą dzieleniu się informacjami z naszymi znajomymi i samym serwisem. Pozwalają też algorytmowi Facebooka na stworzenie naszego „profilu psychologicznego”. To właśnie dzięki danym, które sami dostarczamy, widzimy takie, a nie inne posty i reklamy na swoim news feedzie (głównej, środkowej tabli-

cy, wyświetlającej się po zalogowaniu do Facebooka).

Często zaglądacie na strony motoryzacyjne, zostawiacie uniesione w górę kciuki lub serduszka pod zdjęciami i filmami, na których widać samochody? Kupiliście auto i z rozpędu polubiliście fanpage'a? Prawie na pewno traficie do grup docelowych typu „zainteresowani motoryzacją”, „motoryzacja”, „samochody”. Teraz reklamodawcy, którzy reprezentują inne marki czy sklepy z częściami, oponami, nawet myjnie samochodowe, będą mogli kierować do was konstruowane przez siebie przekazy. Dlaczego? Ponieważ sami na to pozwoliliście. To nie jest oczywiście żaden przytyk, po prostu stwierdzenie faktu. Nie wszyscy wiedzą, że niektórych reklam wcale nie musimy oglądać. Jeżeli podczas scrollowania swojego news feeda ujrzycie posta, który się wam nie podoba, możecie go ukryć i/lub zablokować jego autora. Oczywiście wymaga to jakiejś aktywności, jednak chyba warto poświęcić na taką czynność kilkadziesiąt sekund, prawda?

■ Lista ograniczeń

Jeśli macie trochę wolnego czasu, powinniście zajrzeć na stronę www.facebook.com/ads/preferences. To właśnie tam można dokładnie sprawdzić, do jakich grup docelowych serwis nas dodał. I co? Upprzedzam, możecie się zdziwić. To tylko algorytm, czasami się myli. Usunięcie kategorii, które kompletnie nas nie interesują, ograni-

Auto samo wezwie pomoc

Już od pierwszego kwietnia wszystkie modele nowych samochodów w Unii Europejskiej są obowiązkowo wyposażone w e-call, czyli automatyczny system do wzywania pomocy w razie wypadków.



Jest to rozwiązanie wprowadzone w ramach inicjatywy eSafety, która ma na celu poprawę stanu bezpieczeństwa i efektywności transportu drogowego na terenie Unii Europejskiej. System e-call od 1 kwietnia jest już na wyposażeniu wszystkich homologowanych nowych pojazdów osobowych oraz dostawczych – do 3,5 tony.

System miał być obowiązkowym wyposażeniem nowych aut już pod koniec 2015 roku, jednak długo przeciągały się uzgodnienia unijnych ministrów. Dotyczyły one wymogów technicznych urzędów, montowanych w autach osobowych i lekkich dostawczych.

■ Jak to działa?

Jak działa system e-call? Uruchamia się automatycznie niezwłocznie po zarejestrowaniu poważnego zderzenia przez czujniki zamontowane w pojeździe. Po jego włączeniu system wybiera europejski numer alarmowy 112, nawiązuje połączenie telefoniczne z odpowiednim punktem przyjmowania zgłoszeń o wypadkach i przekazuje służbom ratowniczym informacje dotyczące zdarzenia, w tym momentu zdarzenia, dokładnej lokalizacji rozbitego pojazdu, a także kierunku podróży (co ma szczególne znaczenie na autostradach oraz w tunelach). Ale nie tyl-

ko. Powiadomienie będzie też zawierało dane na temat rodzaju paliwa w aucie, maksymalnej liczby przewożonych pasażerów, numeru identyfikacji auta (VIN). Połączenie e-call może być również aktywowane ręcznie poprzez naciśnięcie przycisku w samochodzie, np. przez świadka poważnego wypadku.

Co ważne, unijni eksperci rozwiewają wątpliwości kierowców – system nie pozwoli na śledzenie pojazdów. Pozostaje w uśpieniu i jest uruchamiany jak poduszka powietrzna – dopiero w momencie wypadku. Informacja wysyłana do ośrodków ratownictwa będzie ograniczona do klasy pojazdu, rodzaju używanego paliwa, czasu wypadku, dokładnej lokalizacji, kierunku jazdy i liczby zapiętych pasów.

■ Krótszy czas reakcji, mniej wypadków

Szacuje się, że dane otrzymywane przez system e-call umożliwią służbom ratowniczym szybsze udzielanie pomocy kierowcom i pasażerom pojazdów. Ma się to przyczynić do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i szybszego zajęcia się rannymi. System e-call może skrócić czas reakcji służb ratowniczych o 40 proc. w miastach i o 50 proc. na obszarach wiejskich, ratując w ten sposób życie nawet 2,5 tys. osób rocznie.

Oprócz zwiększenia bezpieczeństwa drogowego system e-call będzie miał również znaczący wpływ na zmniejszenie zagęszczenia ruchu spowodowanego przez wypadki drogowe i ograniczy liczbę wypadków wtórnych. Ich przyczyną jest brak zabezpieczeń miejsc wypadków. Unijni eksperci podkreślają, że korzyści odniesie również przemysł, a zwłaszcza liczne przedsiębiorstwa, które będą dostarczały technologie, komponenty i usługi wykorzystywane w ramach systemu. Chodzi m.in. o systemy pokładowe, usługi z zakresu bezprzewodowej transmisji danych i systemy punktów przyjmowania zgłoszeń o wypadkach. Ponadto oczekuje się, że urządzenia pokładowe zainstalowane w pojazdach na potrzeby systemu e-call można będzie wykorzystać do uruchomienia dodatkowych usług, np. umożliwiających odszukiwanie skradzionych samochodów.

Według szacunków Brukseli instalacja urządzenia związanego z systemem e-call może podnieść cenę samochodu o ok. 100 euro. Obecnie jedynie 0,7 proc. wszystkich pojazdów osobowych w Unii Europejskiej jest wyposażone w automatyczne systemy powiadamiania służb ratunkowych. Odsetek ten praktycznie nie wzrastał. Systemy są chronione patentem i nie zapewniają funkcjonowania w skali całej UE.

Jakub Ziębka

Zepsute auta, niedoszkaleni funkcjonariusze

Policja ma wciąż za mało służbowych pojazdów, a część z tych, które są wykorzystywane, powinna zostać wycofana z użytkowania. Niepokoi także fakt, że zdecydowana większość policjantów nie przeszła przeszkolenia z technik doskonalenia jazdy. Mało tego, znaczny odsetek funkcjonariuszy nie posiada zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi – takie wnioski płyną z raportu opublikowanego przez Najwyższą Izbę Kontroli.

Kontrola była prowadzona od maja do września ubiegłego roku. Dotyczyła głównie tego, co działo się w latach 2015–2016. Jej wyniki nie napawają optymizmem...

■ Nie ma sprzętu, trzeba jeździć zużyтым

Flota transportowa policji liczy blisko 22 tys. pojazdów. Co ciekawe, jest bardzo zróżnicowana pod względem marek. Najwięcej pojazdów zostało zakupionych w latach 2008–2009. Potem nastąpiło kilka chudych lat. Dopiero od 2014 roku kwoty przeznaczone na zakup policyjnych pojazdów znów zaczęły rosnać. W latach 2015–2016 zakupiono ogółem ponad 3,5 tys. pojazdów (tj. o prawie 180 proc. więcej niż w latach 2012–2013). Wydatki na ten cel wyniosły niemal 286 mln zł! Poza zwiększeniem finansowania z budżetu państwa wzrost ten był możliwy m.in. dzięki wsparciu samorządów lokalnych, które przekazały na ten cel ponad 58 mln zł (umożliwiło to zakup aż 1855 pojazdów).

Niestety, zdecydowana większość skontrolowanych jednostek policji (23 z 25) nie dysponowała sprzętem transportowym na poziomie odpowiadającym ustalonym normom. Największe niedobory dotyczyły furgonów, samochodów terenowych oraz pojazdów specjalistycznych.

Nie jest to jedyna zła wiadomość. Okazało się, że użytkowane przez policję pojazdy są w znacznym stopniu wyeksploatowane. Średni wiek aut osobowych wynosił ok. siedmiu lat, terenowych – niemal osiem, a furgonów – ponad 8,5 roku. Jednocześnie przebieg co czwartego pojazdu w tych grupach przekraczał 200 tys. km.

W 2015 roku zmieniono kryteria uznawania sprzętu za zużyty, co istotnie wpłynęło na obniżenie liczby pojazdów, które powinny zostać wycofane z eksploatacji – z 40 proc. stanu wyposażenia w styczniu 2015 roku do 13 proc. w lipcu 2015 roku. Pomimo to na koniec 2016 roku w jednostkach policji nadal użytkowano 14 proc. pojazdów, które nie nadawały się już do jazdy. Samochody nie były wycofywane automatycznie, gdy spełniały kryteria do wycofa-



nia, i m.in. z powodu braków sprzętowych najczęściej jeździły dalej.

Taką sytuację potwierdzają ankietowani przez NIK policjanci. Ich zdaniem liczba sprzętu transportowego oraz jego stan techniczny nie były wystarczające do prawidłowej realizacji zadań. Ponad 46 proc. ankietowanych funkcjonariuszy wskazuje na ograniczoną dostępność pojazdów służbowych. A to skutkuje koniecznością zmiany terminu realizacji zadań i wydłużeniem czasu reakcji na zgłoszenie.

■ Chcesz się szkolić? Kup ubezpieczenie!

Przy przyjmowaniu do służby w policji od nikogo nie wymaga się posiadania prawa jazdy. Zdaniem NIK, nie jest to jednak poważny problem, gdyż jedynie 3 proc. policjantów nie miało uprawnień do kierowania pojazdami (w dziesięciu skontrolowanych jednostkach). Alarmujące jest już z kolei to, że znaczny odsetek funkcjonariuszy nie może kierować pojazdami uprzywilejowanymi. Ponad połowa policjantów (51 proc.) w komendach wojewódzkich i prawie jed-

na trzecia w powiatowych (31 proc.) nie posiadała odpowiednich zezwoleń. Także system kształcenia i doskonalenia zawodowego w policji nie zapewniał odpowiedniego przygotowania funkcjonariuszy do kierowania takimi pojazdami.

Jeszcze bardziej niepokojący obraz wyłania się z ankiet. Otóż ponad 80 proc. policjantów respondentów używało pojazdów uprzywilejowanych. Co piąty ankietowany włączał sygnały uprzywilejowania pomimo braku wymaganego zezwolenia. Z kolei co dziesiąty nie użył pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego w sytuacjach tego wymagających, gdyż nie miał zezwolenia. A to mogło już mieć negatywny wpływ na skuteczność interwencji!

Problemem były także niezaspokojone potrzeby policjantów w kontekście szkoleń z doskonalenia techniki jazdy. Brali w nich udział głównie funkcjonariusze drogówek. W 2015 roku na kursach centralnych przeszkolono jedynie 153 policjantów, a w 2016 roku – 240 (stanowiło to odpowiednio 9 i ponad 12 proc. zgłoszonego w tych latach zapotrzebowania). W przypadku szkoleń w zakresie doskonalenia techniki kierowania samochodem osobowym

oraz motocyklem wśród kryteriów formalnych, jakie musieli spełniać uczestnicy, było posiadanie dodatkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone w mieniu pracodawcy. Wymóg ten ograniczał dostęp do szkoleń tym policjantom, którzy z własnych środków go nie zakupili!

W procesie szkolenia policjantów nie wykorzystywano ponadto nowoczesnego symulatora kierowania pojazdami, który był na wyposażeniu Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie. Został on skonstruowany w 2014 roku w ramach projektu współfinansowanego przez Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Pochłonęło to niemal 6,5 mln zł. Jednak w kolejnych latach trwały m.in. uzgodnienia międzyresortowe oraz wewnątrzresortowe w sprawie ustalenia podmiotu właściwego do przejęcia autorskich praw majątkowych do wyników projektu. Nie doprowadziły one jednak do ostatecznego rozstrzygnięcia i rozpoczęcia wykorzystania symulatora do szkolenia policjantów.

■ Za co drugą szkodę odpowiadają policjanci

W większości skontrolowanych przez NIK jednostek (poza dwoma: Komendą Miejską Policji w Przemyslu i Komendą Powiatową Policji w Prudniku) przed przekazaniem pojazdów służbowych do użytkowania nie weryfikowano predyspozycji policjantów oraz ich umiejętności kierowania radiowozami. Najwyższa Izba Kontroli podkreśla, że spośród skontrolowanych jednostek wyróżniła się jedynie Komenda Wojewódzka Policji w Opolu. Otóż przed wydaniem po raz pierwszy zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi w jednostkach podległych wprowadziła obowiązek sprawdzenia umiejętności praktycznych prowadzenia radiowozu w typowych warunkach służby.

Nikogo nie może zatem dziwić, że ponad połowa szkód w pojazdach służbowych w latach 2015–2016 (niemal 9 tys. z 16 tys.) powstała z winy funkcjonariuszy oraz pracowników policji. Może to wynikać z braku szkoleń z techniki jazdy oraz nieweryfikowania rzeczywistych umiejętności policjantów za kierownicą. Ale nie tylko. Brakowało także należytej ostrożności, nieprawidłowo wykonane zostały proste manewry, takie jak parkowanie, cofanie i zawracanie. W skontrolowanych jednostkach blisko 90 proc. sprawców zdarzeń nie ukończyło szkolenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Z ustaleń kontrolerów wynika, że jedynie niewielki odsetek szkód – w 2016 roku ok. 10 proc. – powstał podczas używania pojazdów jako uprzywilejowane.

■ Stacje bez podstawowego wyposażenia

Jak już wspominaliśmy wcześniej, flota transportowa policji jest bardzo zróżnicowana. W kontro-



lowanym okresie użytkowano samochody osobowe oraz furgony ponad 40 różnych marek, w sumie ok. 250 modeli. Podejmowane przez Komendę Główną Policji działania na rzecz standaryzacji zakupów okazały się nieskuteczne.

Stan techniczny policyjnych pojazdów, jak również uszkodzenia powstałe w trakcie jego wykorzystania, miały istotny wpływ na liczbę pojazdów pozostających w gotowości do realizacji zadań. Z powodu serwisu i napraw w latach 2015–2016 wyłączonych z eksploatacji było średniorocznie ok. 2 tys. pojazdów (ponad 9 proc. wszystkich). Średni czas wyłączenia z użytkowania objętych kontrolą pojazdów wynosił w 2015 roku dziesięć dni, ale w 2016 roku już dwadzieścia dni.

W ocenie NIK organizacja obsługi i napraw pojazdów była nieefektywna i nie gwarantowała zapewnienia ich sprawności technicznej. Na początku 2017 roku w policji funkcjonowało 35 stacji obsługi pojazdów (wyposażonych w 573 stanowiska do wykonywania obsługi i napraw) oraz 66 punktów obsługi technicznej (ze 134 stanowiskami). Własnych stacji obsługi nie posiadały np. Komenda Stołeczna Policji (największy garnizon w Polsce) oraz Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu.

Wszystkie skontrolowane stacje obsługi pojazdów nie posiadały części podstawowego wyposażenia (określonego przez komendanta głównego policji), specjalistycznych urządzeń oraz narzędzi umożliwiających pełną diagnozę usterek, a następnie naprawę zaawansowanych technologicznie pojazdów. Braki w podstawowym wyposażeniu stwierdzono również w trzech czwartych skontrolowanych policyjnych punktów obsługi technicznej. Izba odnotowała także problemy z zatrudnieniem wykwalifikowanych pracowników w policyjnych warsztatach.

W konsekwencji czas postoju pojazdów w zapleczu obsługowo-naprawczym często przekraczał ustalone terminy. Mało tego, wszystkie

skontrolowane jednostki zlecały wykonanie części obsługi i napraw także serwisom zewnętrznym. W latach 2015–2016 wzrosła liczba takich usług, a wydatki na ten cel w kontrolowanych jednostkach wyniosły blisko 3,8 mln zł (stanowiło to ponad 12 proc. ogółu usług i napraw sprzętu transportowego). Głównymi przyczynami zewnętrznych zleceń były braki specjalistycznego sprzętu warsztatowego i urządzeń umożliwiających identyfikację usterek oraz naprawę pojazdów bardzo wielu marek i modeli użytkowanych w policji, a także brak wykwalifikowanych mechaników i wynikający z warunków gwarancji obowiązek wykonywania obsługi i napraw nowych pojazdów w autoryzowanych serwisach.

■ Co trzeba zmienić?

W związku z przeprowadzoną kontrolą NIK apelował do ministra spraw wewnętrznych i administracji o doprecyzowanie zasad nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów działającymi w obiektach policji. Pismo otrzymał także komendant główny policji. Powinien on zapewnić jednostkom organizacyjnym policji niezbędne wyposażenie, ustandaryzować flotę transportową, zapewnić realizację potrzeb szkoleniowych, zacząć wykorzystywać w procesie szkolenia policjantów symulator kierowania pojazdami oraz dokonać analizy regulacji dotyczących wyposażenia podstawowego zaplecza obsługowo-naprawczego. Uwagi zostały także przekazane komendantom jednostek organizacyjnych policji. Chodzi o podjęcie działań w zakresie wzmocnienia nadzoru nad gospodarką transportową, dokonanie analizy potrzeb dotyczących posiadania zezwoleń do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi oraz zwiększenie dostępu funkcjonariuszy do szkoleń w zakresie doskonalenia techniki jazdy.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

W tym miesiącu przyjrzymy się nowym ekoznakom, pomysłom na uprzywilejowanie kombatanatów na parkingach, a także uchwalonej nowelizacji, która pozwoli niekiedy uniknąć zatrzymania prawa jazdy.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Stało się. W połowie kwietnia Sejm uchwalił ustawę, która dotyczy dostosowania prawa do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 roku, orzekającego, że zatrzymanie prawa jazdy kierowcy przekraczającego dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h ze względu na stan wyższej konieczności związanej z ratowaniem życia lub zdrowia jest niezgodne z Konstytucją RP.

Ustawa przewiduje, że w przypadku popełnienia wykroczenia polegającego na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o ponad 50 km/h na obszarze zabudowanym lub przewożenia zbyt dużej liczby pasażerów prawo jazdy nie byłoby zatrzymywane, jeżeli kierowca działał w stanie wyższej konieczności w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego życiu lub zdrowiu człowieka.

■ Wyższa konieczność, czyli potrzeba ratowania zdrowia i życia

Jest to dostosowanie do wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 11 października 2016 roku (sygn. akt K 24/15), stwierdzającego niezgodność jej art. 102 ust. 1 pkt 4 i ust. 1c w związku z art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym z konstytucją. Trybunał orzekł, że wyżej wymieniony przepis jest niezgodny z ustawą zasadniczą w zakresie, w jakim nie przewiduje sytuacji usprawiedliwiających – ze względu na stan wyższej konieczności – kierowanie pojazdem z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. Trybunał podkreślił jednak, że „powołanie się na stan wyższej konieczności uzasadniający odstąpienie od zatrzymania prawa jazdy osobie, która nadmiernie przekroczyła prędkość, powinno być zastrzeżone przez ustawodawcę tylko dla takiej sytuacji, gdy owo przekroczenie prędkości usprawiedliwione jest potrzebą ratowania życia i zdro-

wia. Niebezpieczeństwo grożące życiu i zdrowiu osoby kierującej pojazdem, osoby przewożonej lub jakiegokolwiek innej osoby musi mieć przy tym charakter bezpośredni i aktualny, a zatem musi realnie istnieć w czasie jazdy z nadmierną prędkością. Jako przykłady takiej sytuacji można podać przewożenie samochodem do szpitala osoby chorej znajdującej się w stanie zagrażającym jej życiu albo kobiety ciężarnej, u której rozpoczęła się akcja porodowa, albo przejazd lekarza do osoby będącej w stanie zagrożenia jej życia i zdrowia”.

Ustawa wprowadza do Prawa o ruchu drogowym przepis, zgodnie z którym zatrzymanie prawa jazdy nie będzie stosowane, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego życiu lub zdrowiu człowieka, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

Zastosować ten przepis będzie mógł zarówno policjant przeprowadzający kontrolę i decydujący o faktycznym zatrzymaniu prawa jazdy, jak również starosta – wydający decyzję administracyjną w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy. Zgodnie z ustawą decyzja taka ma być wydawana w terminie 21 dni. Projekt zakładał 14-dniowy termin. Ma to pozwolić szybko zweryfikować, czy faktyczne zatrzymanie prawa jazdy w trakcie kontroli było słuszne.

■ Zielone znaki

Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która weszła w życie w styczniu, przewiduje tworzenie stref czystego transportu. Ich oznakowanie nie było do tej pory uregulowane, stąd powstały projekty nowelizacji rozporządzeń w sprawie znaków i sygnałów drogowych i w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach, wprowadzające znaki drogowe do oznaczania stref czystego transportu. Doda-



D-54 „strefa czystego transportu”



D-55 „koniec strefy czystego transportu”

wane są dwa nowe pionowe znaki informacyjne: D-54 „strefa czystego transportu” i D-55 „koniec strefy czystego transportu”.

Nowelizacja rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych uwzględniła dodatkowo, że ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych wprowadziła również zmiany dotyczące wyznaczania stanowisk postojowych przy ogólnodostępnych stacjach ładowania dla pojazdów elektrycznych, oznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi, pozwalającymi od-

różnić je od miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów samochodowych.

Oba rozporządzenia wejdą w życie już następnego dnia po ogłoszeniu. Skrócony termin wejścia w życie obu rozporządzeń wynika z faktu, że wymagania dotyczące oznaczania znakami drogowymi stref czystego transportu weszły w życie wraz ustawą z 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych, w związku z czym w chwili obecnej istnieje możliwość tworzenia stref czystego transportu, ale brakuje znaków drogowych oznaczających te strefy.

■ Przywileje dla weteranów

W Sejmie trwają prace nad senackim projektem ustawy, która przyznawałaby kombatantom przywileje w ruchu drogowym, z jakich korzystają osoby niepełnosprawne posiadające karty parkingowe.

Jak czytamy w uzasadnieniu, projekt ustawy stanowi realizację wystąpienia rzecznika praw obywatelskich do marszałka Senatu z 21 stycznia 2017 roku. RPO podjął swoje wystąpienie w związku z napływającymi do jego biura skargami ze środowiska kombatantów, negatywnie oceniających regulację zawartą w ustawie z 23 października 2013 roku o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Zdaniem przedstawicieli środowisk kombatantkich wspomniana nowela w zakresie, w jakim ograniczyła niepełnosprawnym kombatantom uprawnienia do karty parkingowej, powoduje wątpliwości co do jej zgodności z art. 19 Konstytucji RP – „Rzeczpospolita Polska specjalną opieką otacza weteranów walk o niepodległość, zwłaszcza inwalidów wojennych”. Zdaniem rzecznika specjalna pomoc państwa dla weteranów walk o niepodległość powinna odróżniać się in plus od pomocy udzielanej innym grupom społecznym. Osoby, które zasłużyły się w walce o niepodległość kraju, mają bowiem prawo korzystać ze szczególnych przywilejów określonych przez ustawodawcę. Przywileje dla kombatantów stanowią konstytucyjnie dopuszczone odstępstwo od zasady równości ze względu na szczególną wartość konstytucyjną, którą jest udział w walce o niepodległość (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 9 marca 2004 roku, sygn. akt K 12/02).

Od lipca 2014 roku warunkiem wydania karty parkingowej jest przedstawienie orzeczenia o znacznym lub umiarkowanym stopniu nie-

pełnosprawności wraz ze wskazaniem, że osoba niepełnosprawna ma znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się. Taka zmiana spowodowała, że wielu kombatantów przestało spełniać wymogi do uzyskania karty parkingowej. Biorąc pod uwagę szczególne zasługi dla Polski obywateli polskich, którzy walczyli o suwerenność i niepodległość ojczyzny, oraz mając na względzie treść art. 19 Konstytucji RP, nakazującego specjalną opieką otaczać weteranów walk o niepodległość, zwłaszcza inwalidów wojennych, autorzy projektu uznali, że przywilej korzystania z niektórych udogodnień w ruchu drogowym powinien przysługiwać wszystkim kombatantom.

Zgodnie z art. 204 dodawanym do ustawy z 24 stycznia 1991 roku o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego członek Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej legitymujący się kartą kombatanta, kierujący pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą będzie mógł nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju na zasadach określonych dla osoby niepełnosprawnej legitymującej się kartą parkingową, kierującej pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, o której mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym. Art. 8 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym stanowi z kolei, że osoba niepełnosprawna legitymująca się kartą parkingową, kierująca pojazdem samochodowym oznaczonym tą kartą, może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju w zakresie określonym przepisami, o których mowa w art. 7 ust. 2. Kartę kombatanta wydawać będzie członkowi Korpusu Weteranów Walk o Niepodległość Rzeczypospolitej Polskiej szef Urzędu do spraw Kombatantów i Osób Represjonowanych na jego pisemny wniosek.

Karta kombatanta wydawana będzie bezterminowo i nieodpłatnie. Ma zawierać fotografię jej posiadacza oraz hologram, zabezpieczającą ją przed podrobieniem oraz używaniem przez osobę nieuprawnioną. Ponadto w treści aktu wykonawczego należy określić tryb postępowania w razie stwierdzenia braków formalnych wniosku (wezwanie do uzupełnienia braków w określonym terminie pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania). ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!



trendy

nowości

porady

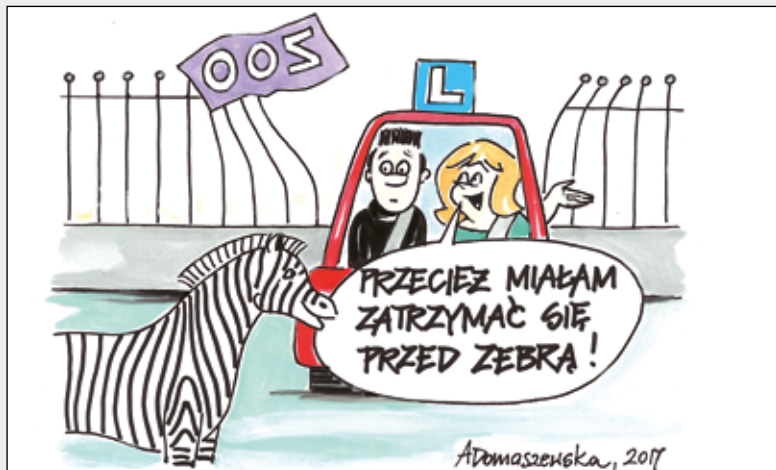
testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

www.trends.com.pl

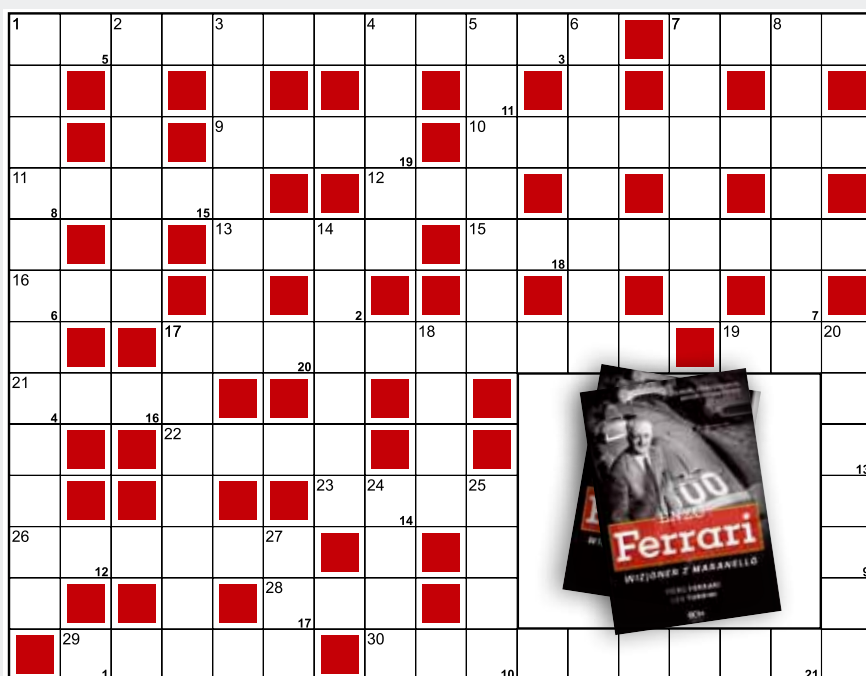
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

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

Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Enzo Ferrari. Wizjoner z Maranello”.

POZIOMO:

- światlina lub kolejowa.
- dziurawe w kuchni.
- unijna waluta.
- napój alkoholowy pobudzający apetyt.
- imię Laskowika, satyryka.
- szczodry prezent.
- izba więzienna lub klasztorna.
- gubienie, trwonienie.
- polski samochód dostawczy.
- ogrodzenie tarasu.
- auto z Korei.
- natchnienie poety.
- dyletant, ignorant.
- przed sędzią.
- starożytna nazwa Hiszpanii.
- zawsze za plecami.
- struś amerykański.
- wzrost temperatury.

PIONOWO:

- miejsce przecięcia się ulic.
- urządzenie do dozowania mieszanki w silniku spalinywym.
- przedstawicielstwo jakiejś instytucji.
- budująca harmonia.
- wynajęcie statku lub samolotu.
- ... Giza, znany z kabaretu Limo.
- sprzysiężenie, zмова.
- stolica Gruzji.
- malunek dla mamy.
- wśród wędlin.
- zbiór pytań i zadań do rozwiązania.
- dochody członków rodziny panującego monarchy.
- zapasowe w bagażniku.
- marka niemieckiego samochodu osobowego.
- jeden z polonozów.

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 Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Małgorzata Tobiasz, Marek Ruppental, 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 Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Albin Sieczkowski, WORD Radom, cyfryzacja.gov.pl, Volvo Trucks, NewsPress, Mercedes Grupa Wróbel Joanna Oleszek/Autodrom Pomorze, Travelarz/Wikimedia Commons, materiały policji, ..

Korekta: Dorota Piechna

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

moje VADEMECUM

WYKŁADOWCY SPS

Przygotuj wykłady
na swoją miarę



Moje Vademecum Wykładowcy:

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



SPS A



SPS B



SPS C, D

Wszystkie kategorie na jednym pendrivie

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

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

