

nr 3/2015 (111)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

PRAKTYCZNY WZROST

NAJLEPSZYM WYNIKIEM ZDAWALNOŚCI EGZAMINU TEORETYCZNEGO NA KATEGORIĘ B MOŻE POSZCZYCIĆ SIĘ WORD W ŁODZI. JEŻELI CHODZI O PRAKTYKĘ, NAJKORZYSTNIEJ WYPADŁA OSTROŁĘKA. NA SZARYM KOŃCU ZNALAZŁY SIĘ ODPOWIEDNIO KIELCE I SZCZECIN. W PORÓWNIANIU Z 2013 ROKIEM W CAŁEJ POLSCE JAZDĘ PO PLACU MANEWROWYM I MIEŚCIE ZDAŁO O 3 PROC. KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW WIĘCEJ – WYNIKA ZE SPORZĄDZONEGO PRZEZ NAS RAPORTU ZDAWALNOŚCI EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH ZA ROK 2014.

str. 7

KOMISJA ZABRAŁA SIĘ ZA WERYFIKACJĘ

KOMISJA DO SPRAW WERYFIKACJI I REKOMENDACJI PYTAŃ STOSOWANYCH NA EGZAMINIE PAŃSTWOWYM NA PRAWO JAZDY ROZPOCZĘŁA JUŻ PRACĘ. EFEKTY BĘDZIE WIDĄC NIEDŁUGO.



ISSN 1895-4472



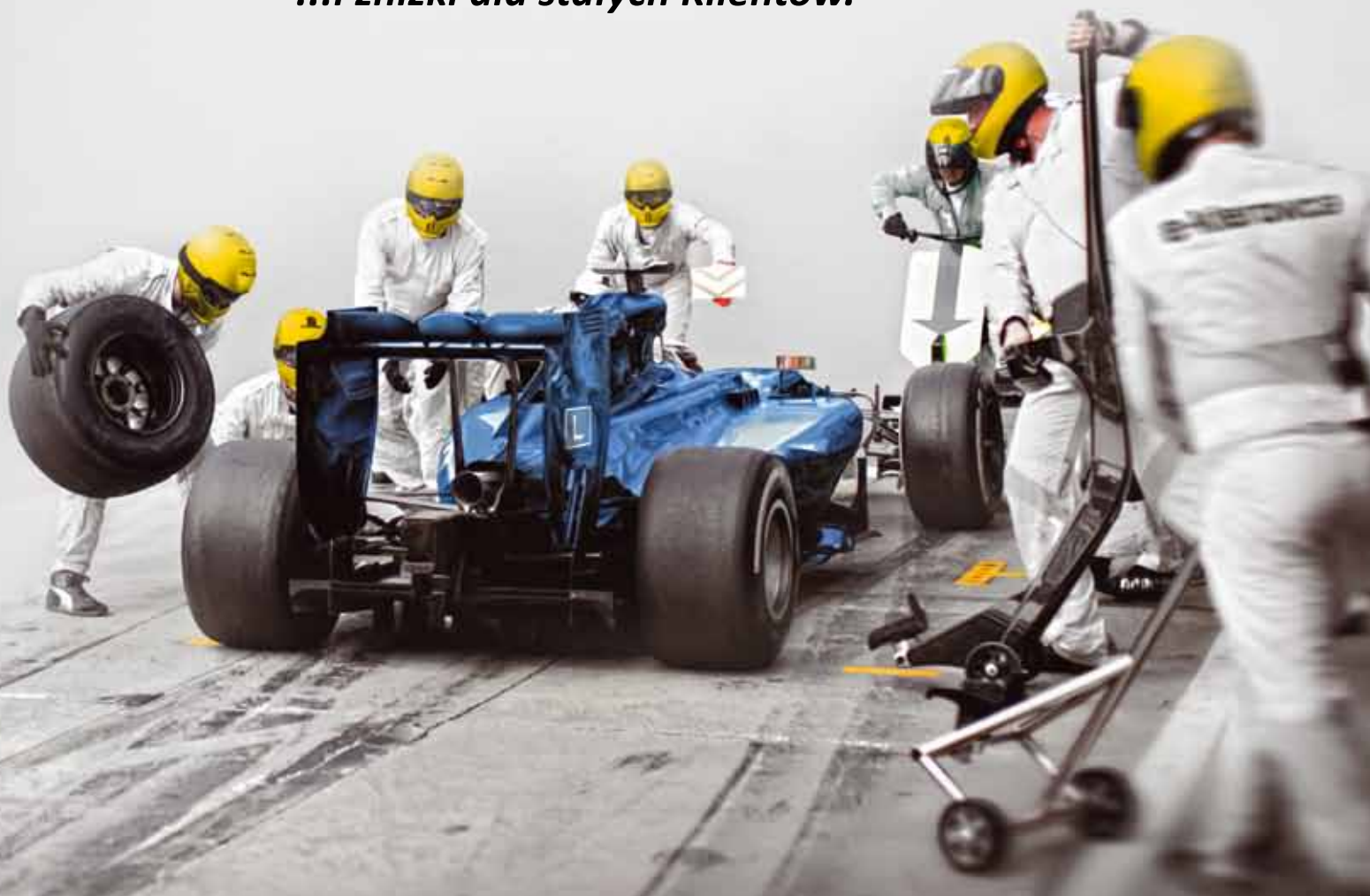
WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



...bo liczy się serwis
...i zniżki dla stałych Klientów.



Statystyczny egzamin



Krzysztof Giżycki

W ubiegłym roku średnia zdawalność egzaminu teoretycznego wyniosła 38,46 proc., praktycznego jeszcze mniej, bo 34,54 proc. Tak wynika z raportu, który przygotowaliśmy specjalnie dla was, drodzy czytelnicy.

Generalnie można zaobserwować ciekawą zależność. Jeśli wyniki teorii z roku na rok są gorsze, to praktyka wygląda coraz lepiej. Proporcje jednak nie są zachowane. Zmiana formy egzaminu teoretycznego, która dokonała się na początku 2013 roku, spowodowała spadek zdawalności rzędu ponad 30 proc., natomiast wyniki z praktyki poprawiły się naprawdę nieznacznie, bo o zaledwie kilka procent. Ciekawe, jakie wnioski będziemy mogli

wyciągnąć, patrząc na tegoroczne statystyki? Bo od początku roku zaszły dwie zmiany. Jedną to zniesienie obowiązku kształcenia teoretycznego w ośrodkach szkolenia kierowców. Czy ta kolejna wprowadzona w ostatnim czasie nowinka nie spowoduje, że zdawalność dalej będzie spadała? Druga kwestia związana jest już z egzaminem praktycznym. Chodzi o ocenianie kandydatów na kierowców z umiejętności tzw. ekojazdy. To też może mieć, niewielki, ale jednak, wpływ na poziom zdawalności praktyki w Polsce.

W najnowszym numerze „Szkół Jazdy” nie zajmujemy się oczywiście tylko i wyłącznie statystykami. Można w nim znaleźć wiele innych ciekawych materiałów. Podejmujemy tematy dotyczące bazy pytań egzaminacyjnych, postulatu wprowadzenia ceny minimalnej za godzinę szkolenia oraz zapowiadanej nowej funkcjonalności systemu CEPIK 2.0. Pochylamy się także nad problemami, z którymi zmagają się ośrodki prowadzące szkolenia dla kierowców zawodowych. Zapraszamy do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

| | | | |
|--|----|---|----|
| Praktyczny wzrost | 4 | Policjant zatrzyma prawo jazdy | 28 |
| Komisja zabrała się za weryfikację | 7 | Bydłę w miejskiej dżungli | 29 |
| Ministerstwo swoje, urzędy swoje | 8 | Czarne, białe? Asfalt czy beton? | 30 |
| Z myślą o przedsiębiorcach | 9 | Mazda 2, czyli jazda bez wyrzeczeń | 32 |
| Egzaminy za „dodatkovą opłatą” | 10 | Ostatnie auto Piłsudskiego | 33 |
| Egzekwowanie prawa czy zwykła bezduszność? | 11 | Polacy inwestują w lepsze samochody | 34 |
| Niszowe kategorie | 12 | Kierowcy pod większym nadzorem | 35 |
| Koniec marzeń o cenie minimalnej? | 13 | Podstawy techniki kierowania samochodem | 36 |
| Nie skreślajcie włoskich aut! | 14 | Pytania z infolinii | 37 |
| Szkoły jazdy w bazie | 16 | Agresywni kierowcy nagrywani. | |
| Medale, dyplomy, wyróżnienia | 18 | Policja dostaje setki filmów | 38 |
| Doceńmy rachunkowość | 20 | Pomysłowość nie ma granic | 39 |
| Bezpieczeństwo pod kontrolą | 22 | Kosztowne wypadki | 40 |
| Policja budzi zaufanie | 24 | Wybory | 41 |
| Protestujcie, a będzie wam dane | 25 | Przegląd legislacyjny | 42 |
| Cieślaka kawałek świata | 26 | Warsztaty dla instruktorów | 44 |
| Po prawko do Gambii? | 27 | | |

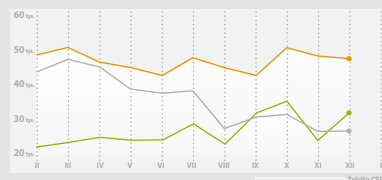
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

GRUDZIEŃ 2014 **33741**

GRUDZIEŃ 2013 **27557**

GRUDZIEŃ 2012 **48930**



W aucie coraz bezpieczniej

Polacy coraz częściej zapinają pasy bezpieczeństwa podczas jazdy samochodem. Z każdym rokiem przybywa również małych pasażerów podróżujących w fotelikach. To najważniejsze ustalenia z badania przeprowadzonego na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jak Polacy korzystają z urządzeń poprawiających bezpieczeństwo w autach? Na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zbadali to specjaliści z Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) oraz firmy Heller Consult (HC). W 16 województwach i 86 punktach pomiarowych sprawdzili ponad 100 tysięcy aut i ich pasażerów. Wyniki? 94 proc. pasażerów podróżujących z przodu miało zapięte pasy. Z tyłu mniej, bo 71 proc. Najczęściej zapinamy pasy na najszybszych drogach – ekspresówkach i autostradach. Rzadziej na wolniejszych – powiatowych.

Choć w Polsce coraz więcej pasażerów zapina pasy bezpieczeństwa, większość unijnych państw ma tu lepsze efekty. Nie brak takich, w których odsetek ten przekracza 95 proc. Coraz bardziej dbamy też o bezpieczeństwo najmłodszych. Prawie wszystkie dzieci do lat 3 jeżdżą w fotelikach. Niestety, wraz z wiekiem ten odsetek maleje. Z badań wynika, że w przypadku fotelików najmniej dzieci jeździ w nich na drogach powiatowych (80 proc.), a najwięcej na ekspresowych (100 proc.) i autostradach (96 proc.). Akcje społeczne KRBRD promujące zapinanie pasów i przewożenie dzieci w fotelikach wspiera policja, która kontroluje i poucza kierowców. W ostatnim czasie kontrole prowadzone w ramach akcji „Pasy” nasiliły się o 23 proc. To zaś niewątpliwie przełożyło się na zwiększenie liczby osób zapinających pasy.

red



Praktyczny wzrost

Najlepszym wynikiem zdawalności egzaminu teoretycznego na kategorię B może poszczycić się WORD w Łodzi. Jeżeli chodzi o praktykę, najkorzystniej wypadła Ostrołęka. Na szarym końcu znalazły się odpowiednio Kielce i Szczecin.

W porównaniu z 2013 rokiem w całej Polsce jazdę po placu manewrowym i mieście zdało o 3 proc. kandydatów na kierowców więcej – wynika ze sporządzonego przez nas raportu zdawalności egzaminów państwowych za rok 2014.

W ubiegłym roku średnia zdawalność egzaminu teoretycznego na kategorię B w całej Polsce wyniosła 38,46 proc. To o ponad 4 punkty procentowe mniej niż rok wcześniej. Jednak to porównanie nie jest w pełni miarodajne. Dlaczego? Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami, która wpłynęła na zmianę formy przeprowadzania państwowego egzaminu teoretycznego, weszła w życie dopiero w drugiej połowie stycznia 2013 roku. Do tego czasu kandydaci na kierowców mogli jeszcze wypełniać testy zgodnie ze starą formułą. Z czego oczywiście duża część z nich korzystała. Zapewne właśnie ta sytuacja wpłynęła na rozbieżności w wynikach za rok 2013 i 2014. Jedno jest jednak pewne. Czasy, kiedy teorię zdawało w WORD-ach ponad 70 proc. podejmujących próbę, bezpowrotnie minęły... A teraz może być jeszcze gorzej. Dlaczego? Od początku roku zniesiony został wszak obowiązek odbywania szkolenia teoretycznego w ośrodkach szkolenia kierowców...

Inaczej ma się rzecz z egzaminem praktycznym. W zeszłym roku, w skali całego kraju,





zdało go 34,54 proc. osób ubiegających się o uzyskanie kategorii B. W porównaniu z 2013 rokiem można zaobserwować wzrost rzędu 3 proc. Ciekawe tylko, czy utrzyma się on w następnych latach? Pamiętajmy o tym, że na początku tego roku szkolenie kandydata na kierowcę zostało poszerzone o umiejętność tzw. ekow jazdy. Jak to przekłada się na zadania egzaminacyjne? W arkuszu znalazły się dwie nowe pozycje: „właściwa zmiana biegów” oraz „hamowanie silnikiem przy zatrzymaniu i zwalnianiu”. Z naszych informacji wynika, że liczba osób nieradzących sobie z tymi zadaniami jest niewielka, ale w ostatecznym rozrachunku może nieznacznie wpłynąć na wyniki zdawalności w 2015 roku.

■ Na górze Łódź, na dole... Kielce

Najlepszym wynikiem zdawalności egzaminu teoretycznego w 2014 roku na kategorię B może poszczycić się WORD w Łodzi (45,23 proc.). Tuż za nim uplasowały się Białystok (43,87 proc.) oraz Suwałki (42,73 proc.). Dobre wyniki w skali ogólnopolskiej zanotowały także: Bielsko-Biała (42,6 proc.), Lublin (42,3 proc.), Wrocław (42 proc.), Krosno (41,74 proc.), Biała Podlaska (41,1 proc.) oraz Gdańsk (41,01 proc.). Z kolei najgorzej z egzaminem teoretycznym radzili sobie kandydaci na kierowców zdający w Kielcach (26 proc.), Lesznie (33,7 proc.), Elblągu (34,36 proc.), Pile i Nowym Sączu (po 34,4 proc.).

Jak wygląda statystyka zdawalności egzaminu teoretycznego w podziale na województwa? Tutaj najlepszy wynik osiągnęło woj. podlaskie (42,4 proc.). Na dalszych miejscach sklasyfikowane zostały województwa: łódzkie (40,92 proc.), lubelskie (40,19 proc.), pod-

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH W WOJEWÓDZKICH OŚRODKACH RUCHU DROGOWEGO

| | 2014 | 2013 | | 2014 | 2013 |
|----------------------|-------|-------|---------------------|-------|-------|
| Łódź | 45,23 | 47,3 | Sieradz | 38,9 | 40 |
| Białystok | 43,87 | 48,9 | Skierzwice | 38,67 | 40,62 |
| Suwałki | 42,73 | 49,57 | Tarnobrzeg | 38,63 | 44,13 |
| Bielsko - Biała | 42,6 | 40,3 | Włocławek | 38,53 | 38,99 |
| Lublin | 42,3 | 44,9 | Częstochowa | 38 | 39,2 |
| Wrocław | 42 | 42 | Katowice | 37,77 | 37,56 |
| Krosno | 41,74 | 54,93 | Siedlce | 37,7 | 37,7 |
| Biała Podlaska | 41,1 | 41,8 | Tarnów | 37,5 | 37,72 |
| Gdańsk | 41,01 | 42,8 | Chełm | 37,28 | 37,29 |
| Kalisz | 40,92 | 50,2 | Wałbrzych | 37,1 | 45,1 |
| Piotrków Trybunalski | 40,9 | 48,2 | Opole | 36,77 | 32,16 |
| Łomża | 40,6 | 52,93 | Zielona Góra | 36,7 | 40,9 |
| Kraków | 40,32 | 41,75 | Płock | 36,12 | 38,63 |
| Ostrołęka | 40,29 | 44,5 | Słupsk | 35,57 | 35,75 |
| Jelenia Góra | 40,28 | 48,35 | Konin | 35,18 | 44,9 |
| Zamość | 40,1 | 46,9 | Gorzów Wielkopolski | 34,97 | 38,89 |
| Bydgoszcz | 40,09 | 41,17 | Legnica | 34,91 | 38,37 |
| Toruń | 40,01 | 39,5 | Ciechanów | 34,79 | 41,68 |
| Przemysł | 39,98 | 44,99 | Radom | 34,42 | 36,46 |
| Olsztyn | 39,88 | 45,25 | Nowy Sącz | 34,4 | 36,24 |
| Warszawa | 39,85 | 37,27 | Piła | 34,4 | 37,4 |
| Rzeszów | 39,58 | 40,58 | Elbląg | 34,36 | 73,47 |
| Poznań | 39,16 | 35,14 | Leszno | 33,7 | 39,4 |
| Szczecin | 39 | 41,1 | Kielce | 26 | 37 |
| Koszalin | 38,93 | 49,09 | | | |

karpackie (39,83 proc.) i kujawsko-pomorskie (39,54 proc.). Kto wypadł najgorzej? Oczywiście woj. świętokrzyskie. Nie może to dziwić, bo na jego wynik wpływ miała zdawalność tylko jednego WORD-u, czyli kieleckiego. Dużo lepszy wynik, choć w kontekście innych województw wciąż niezbyt dobry, zanotowały: lubuskie (35,83 proc.), wielkopolskie (36,67 proc.) oraz opolskie (36,77 proc.).

■ Bezkonkurencyjne podlaskie

Który WORD zanotował natomiast największą zdawalność egzaminów praktycznych? Bezkonkurencyjna okazała się Ostrołęka. Jako jedyna może się poszczycić wynikiem na poziomie ponad 50 proc. (dokładnie 52,87 proc.). Tuż za nią uplasowały się wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego z Łomży (49,45 proc.), Suwałk (44,77 proc.), Rzeszowa (44,54 proc.) oraz Płoc-

ka (43,91 proc.) Najgorzej egzamin praktyczny na kategorię B poszedł kandydatom na kierowców zdającym w Szczecinie. Pozytywną ocenę egzaminatora otrzymała trochę więcej niż jedna czwarta osób (dokładnie 25,4 proc.). Nie wiele lepiej radzili sobie egzaminowani zdający w WORD-ach w Opolu (26,67 proc.), Pile (26,7 proc.), Koszalinie (27 proc.), Gdańsku (27,48 proc.) i Łodzi (27,53 proc.).

Jak wygląda zdawalność w poszczególnych województwach? Najgorzej wypadło zachodniopomorskie (26 proc.), opolskie (26,67 proc.), pomorskie (30,09 proc.), śląskie (30,8 proc.) oraz wielkopolskie (30,92 proc.). A najlepiej? Po raz kolejny podlaskie (42,96 proc.). Tuż za tym województwem znalazły się mazowieckie (40,79 proc.) i podkarpackie (40,47 proc.). Jedynie tam średnia zdawalność nieznacznie przekroczyła 40 proc.

Jakub Ziębka

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH W WOJEWÓDZKICH OŚRODKACH RUCHU DROGOWEGO

| | 2014 | 2013 | | 2014 | 2013 |
|----------------------|-------|-------|-------------|-------|-------|
| Ostrołęka | 52,87 | 47,6 | Toruń | 33,3 | 30,8 |
| Łomża | 49,45 | 46,06 | Olsztyn | 33,27 | 36,32 |
| Suwałki | 44,77 | 41,59 | Nowy Sącz | 32,95 | 34,33 |
| Rzeszów | 44,54 | 37,93 | Ślupsk | 32,7 | 27,28 |
| Płock | 43,91 | 38,62 | Chełm | 32,64 | 29,52 |
| Tarnobrzeg | 41,02 | 33,89 | Warszawa | 32,46 | 29,97 |
| Biała Podlaska | 40,7 | 31,7 | Kielce | 32 | 29 |
| Ciechanów | 39,77 | 32,32 | Kalisz | 31,9 | 30,2 |
| Włocławek | 39,49 | 33,43 | Lublin | 31,8 | 30,65 |
| Krosno | 38,56 | 32,51 | Konin | 31,18 | 30,87 |
| Siedlce | 38,4 | 35,2 | Zamość | 30,9 | 28,7 |
| Jelenia Góra | 38,09 | 32,17 | Poznań | 30,54 | 30,37 |
| Przemysł | 37,76 | 32,52 | Skiernewice | 30,4 | 28,33 |
| Zielona Góra | 37,6 | 36,1 | Częstochowa | 30 | 27,9 |
| Radom | 37,34 | 33,17 | Wrocław | 30 | 30 |
| Elbląg | 35,68 | 32,5 | Bydgoszcz | 28,96 | 25,28 |
| Tarnów | 35,48 | 33,42 | Katowice | 28,5 | 27,74 |
| Legnica | 35,34 | 32,59 | Wałbrzych | 28,09 | 25,73 |
| Sieradz | 35,2 | 30,9 | Łódź | 27,53 | 21,6 |
| Białystok | 34,68 | 28,3 | Gdańsk | 27,48 | 26,61 |
| Kraków | 34,61 | 30,7 | Koszalin | 27 | 23,95 |
| Leszno | 34,3 | 30,3 | Piła | 26,7 | 25,3 |
| Bielsko - Biała | 33,9 | 31,2 | Opole | 26,67 | 27,3 |
| Piotrków Trybunalski | 33,5 | 31,8 | Szczecin | 25,4 | 25,1 |
| Gorzów Wielkopolski | 33,34 | 30,03 | | | |

ŚREDNIA PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH

| 2014 | 2013 |
|-------|-------|
| 34,54 | 31,41 |

ŚREDNIA PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH

| | |
|-------|-------|
| 38,46 | 42,63 |
|-------|-------|

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW PRAKTYCZNYCH W 2014 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

| | |
|---------------------|-------|
| podlaskie | 42,96 |
| mazowieckie | 40,79 |
| podkarpackie | 40,47 |
| lubuskie | 35,47 |
| warmińsko-mazurskie | 34,47 |
| małopolskie | 34,34 |
| lubelskie | 34,01 |
| kujawsko-pomorskie | 33,91 |
| dolnośląskie | 32,88 |
| świętokrzyskie | 32 |
| łódzkie | 31,65 |
| wielkopolskie | 30,92 |
| śląskie | 30,8 |
| pomorskie | 30,09 |
| opolskie | 26,67 |
| zachodniopomorskie | 26,2 |

PROCENTOWA ZDAWALNOŚĆ EGZAMINÓW TEORETYCZNYCH W 2014 R. Z PODZIAŁEM NA WOJEWÓDZTWA

| | |
|---------------------|-------|
| podlaskie | 42,4 |
| łódzkie | 40,92 |
| lubelskie | 40,19 |
| podkarpackie | 39,83 |
| kujawsko-pomorskie | 39,54 |
| śląskie | 39,43 |
| zachodniopomorskie | 38,96 |
| dolnośląskie | 38,57 |
| pomorskie | 38,29 |
| małopolskie | 37,4 |
| mazowieckie | 37,19 |
| warmińsko-mazurskie | 37,12 |
| opolskie | 36,77 |
| wielkopolskie | 36,67 |
| lubuskie | 35,83 |
| świętokrzyskie | 26 |

Komisja zabrała się za weryfikację

Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy rozpoczęła już pracę. Efekty będzie widać niedługo.

Komisję powołał minister infrastruktury i rozwoju 10 grudnia ubiegłego roku na podstawie przepisów ustawy o kierujących pojazdami. Kto w niej zasiada? Tu sprawa jest dużo bardziej skomplikowana. Wiadomo, że jej przewodniczącym został Tomasz Piętka, a sekretarzem – Monika Panasiuk. Oboje pracują w MliR. O pozostałych członkach komisji resort milczy. Pomimo że pytaliśmy o to wielokrotnie, do czasu zamknięcia tego numeru „Szkoły Jazdy” odpowiedzi z biura prasowego nie otrzymaliśmy. Na stronie internetowej resortu możemy jedynie przeczytać, że „w skład komisji weszło sześciu egzaminatorów, sześciu instruktorów nauki jazdy, trzech instruktorów techniki jazdy, pięciu ekspertów w zakresie prawa, dwóch ekspertów w zakresie medycyny ratunkowej, dwóch ekspertów z dziedziny psychologii, trzech ekspertów z dziedziny metodyki i dydaktyki, trzech ekspertów w zakresie języka polskiego, jeden tłumacz języka angielskiego, jeden tłumacz języka niemieckiego oraz trzech ekspertów w dziedzinie języka migowego”.

W tym samym komunikacie znajduje się także informacja, że komisja rozpoczęła już prace.

■ Trzech dostawców

– Z rozmów z osobami z komisji ministerialnej wynika, że w pierwszej kolejności weryfikowane są pytania z bazy, którą przekazał ministrowi dotychczasowy operator, czyli PWPW – mówi Maciej Matuszak z firmy e-kierowca. – W bazie tej znajdują się pytania pochodzące od trzech dostawców: PWPW, ITS-u i spółki e-kierowca. Jesteśmy pierwszą i jak na razie jedyną zewnętrzną firmą, której pytania znalazły się w oficjalnej bazie pytań na egzamin państwowy. Komisja ma czas do maja, żeby przejrzeć i zweryfikować dotychczas funkcjonujące pytania. Tak więc do tej pory raczej nie należy się spodziewać kolejnej partii nowych pytań.

Słowa Matuszaka znajdują potwierdzenie na stronie internetowej resortu infrastruktury i rozwoju. Znajduje się tam informacja o tym, że „od 10 maja 2015 roku wszyscy zainteresowani, w myśl art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 26 czerwca 2014 roku o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz.U. z 2014 r. poz. 970), będą mogli przysyłać propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzą-

cych w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym, które następnie zostaną zweryfikowane przez komisję. Odpowiedni formularz oraz adres, na który będzie można

Jesteśmy pierwszą i jak na razie jedyną zewnętrzną firmą, której pytania znalazły się w oficjalnej bazie pytań na egzamin państwowy

– mówi Maciej Matuszak z firmy e-kierowca.

przesyłać propozycje pytań, zostanie opublikowane na stronie internetowej ministerstwa”.

■ Złożony proces

– Sama weryfikacja to proces złożony – ocenia Matuszak. – Każde pytanie jest poddane ścisłej analizie na wielu poziomach: merytorycznym, językowym i formalnym. Żeby pytanie zostało zatwierdzone i dołączone do państwowej bazy egzaminacyjnej, musi uzyskać akceptację co najmniej siedmiu członków komisji. Już sama ta procedura świadczy o żmudnej i czasochłonnej pracy, obliczonej na ładnych kilka miesięcy.

Co stanie się w momencie, gdy komisja zweryfikuje pytania, a minister je zatwierdzi? Oczywiście będą je wykorzystywały wszystkie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami otworzyła także furtkę dla kandydatów na kierowców. Każda osoba, która nie zaliczy egzaminu teoretycznego, będzie mogła sprawdzić, na jakich pytaniach się wyłożyła.

– Zweryfikowana baza pytań znajdzie się ponadto na internet-

owej stronie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – mówił podczas wrześniowego spotkania z branżowcami Tomasz Piętka. – Będzie ją można w całości przeglądać, ale nie ściągnąć na swój komputer. Jedyny sposób na zdobycie wszystkich pytań to ręczne ich przepisanie. Ale oczywiście nie da się tego zrobić w przypadku filmów. Należy też pamiętać, że prawa własności do poszczególnych pytań dalej będą przysługiwały podmiotom je tworzącym. Nie stają się one własnością ministerstwa. Warto też dodać, że liczba pytań znajdujących się w bazie może różnić się od wykorzystywanej przez WORD-y.

Jakub Ziębka



Ministerstwo swoje, urzędy swoje...

Resort infrastruktury i rozwoju uważa, że to urzędy marszałkowskie i wojewódzkie powinny zawierać umowy z członkami komisji, przeprowadzającymi egzaminy na ADR i kwalifikację wstępną. Te jednak nie chcą o tym słyszeć. Podkreślają, że takiej praktyki nie nakazuje żaden akt prawny.

Zarówno egzaminy ADR, jak i na kwalifikację wstępną organizują urzędy. W pierwszym przypadku marszałkowskie, w drugim – wojewódzkie. Żeby do danego egzaminu doszło, musi zostać powołana komisja. Tym też zajmują się urzędy. Jednak wynagrodzenie, które dostają za swoją pracę, otrzymują już od ośrodków organizujących kursy. To one zajmują się także sporządzaniem umów z członkami komisji.

■ Większa przejrzystość

To praktyka powszechna w całym kraju, ale niepoparta żadnymi aktami prawnymi. Dlatego bełchatowski Ośrodek Doskonalenia Zawodowego Norbert – ADR zwrócił się do resortu infrastruktury i rozwoju z prośbą o wyjaśnienie sprawy.

– Dla nas sporządzenie umów z członkami komisji jest bardzo kłopotliwe – wyjaśnia Norbert Świderek, szef ośrodka. – W sumie rocznie musimy sporządzić ponad 100 PIT-ów, więc jesteśmy zmuszeni zmagać się z papierologią. Dodatkowo dochodzą koszty składek zawieranych przez nas umów. Czemu akurat my musimy za to płacić? Przecież wymagane w aktach prawnych wynagrodzenie dla członków komisji moglibyśmy wpłacać na konto urzędów, a one by się z nimi rozliczały.

Odpowiedź ministerstwa przyszła w styczniu. Sławomir Lewandowski, zastępca dyrektora departamentu transportu drogowego, pisze, że „za uzasadnione należałoby uznać wypłatę wynagrodzeń przez wojewodę/marszałka województwa”. Dlaczego? Jego zdaniem, zwiększa to przejrzystość rozliczeń i pozwoli na sprawniejszą weryfikację, czy wysokość wpłaty, którą uiszcza podmiot prowadzący kursy, jest zgodna ze stawkami obowiązującymi w rozporządzeniu.

■ „Brak podstawy prawnej”

Po otrzymaniu odpowiedzi z ministerstwa Norbert Świderek postanowił działać. Wysłał więc pisma do łódzkich urzędów – marszałkowskiego i wojewódzkiego. Prosił o wskazanie numerów kont bankowych, na które jego ośrodek mógłby przelewać pieniądze za egzamin.

– Patrząc na stanowisko resortu infrastruktury i rozwoju, takie działanie wydało mi się nad wyraz

logiczne – mówi Świderek. – Tym bardziej że chodzi o tu przejrzystość i sprawną weryfikację. Każdemu urzędowi powinno na tym przecież zależeć.

Teoria nie ma jednak wiele wspólnego z praktyką. Urzędy ani myślą zając się zawieraniem umów z członkami komisji.

– Zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 roku o przewozie towarów niebezpiecznych, egzaminy przeprowadzane są w ośrodku szkolenia przez dwuosobową komisję egzaminacyjną powołaną przez marszałka województwa. Art 21 ust. 5 ww. jednoznacznie precyzuje, że „za przeprowadzenie egzaminu osobom wchodzącym w skład komisji przysługuje wynagrodzenie, którego koszt ponosi podmiot prowadzący kurs, w którego ośrodku szkolenia przeprowadzono egzamin” – odpowiada „Szkoła Jazdy” Arnold Lorenc z łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego. – W związku z powyższym do bezspreczynnych obowiązków marszałka województwa w zakresie przeprowadzania egzaminów po kursach ADR należy jedynie powołanie komisji przeprowadzającej czynności egzaminacyjne oraz nadzór nad prawidłowym przebiegiem ww. egzaminów. Zarazem brak jest podstawy prawnej, zgodnie z którą marszałek województwa ma pobierać i przekazywać wynagrodzenie dla komisji egzaminacyjnej.

■ „Opinia resortu nas nie wiąże”

Na podobnym stanowisku stoi łódzki Urząd Wojewódzki. Joanna Kulpińska-Michalak, radca prawny, powołuje się m.in. na rozdział 4 rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 roku w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.

– Ustawodawca nie nałożył na wojewodę żadnych obowiązków dotyczących pobierania opłat od osób szkolących się oraz zapewnienia warunków do przeprowadzenia egzaminu. Zadaniem leżącym po stronie wojewody (Urzędu Wojewódzkiego) jest natomiast wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej osobie szkolonej, która uzyskała pozytywny wynik testu – uważa Kulpińska-Michalak. – Natomiast w ust. 8 i 9 art. 39b1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym ustawodawca stwierdził, iż za przeprowa-

dzenie testu członkom komisji powołanej przez wojewodę przysługuje wynagrodzenie, którego koszt ponosi ośrodek szkolenia.

Jaka jest konkluzja odpowiedzi Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi?

– Wynagrodzenie członków komisji egzaminacyjnej powinno być wypłacane na ich konta bankowe w oparciu o stosowne umowy cywilnoprawne zawierane pomiędzy ośrodkiem szkolenia a członkami komisji, jak również rozliczane ze środków uzyskiwanych przez ośrodki szkolenia – mówi Kulpińska-Michalak. – Na marginesie należy stwierdzić, iż stanowiska ministerstw nie stanowią wiążących opinii prawnych, a są jedynie opiniami danego resortu.

Co o takich stanowiskach urzędów sądzi Norbert Świderek?

– Ręce opadają. Równie dobrze można odwrócić pytanie – gdzie, w którym akcie prawnym napisano, że to ośrodek szkolenia ma zawierać umowy i wypłacać wynagrodzenie egzaminatorom? Ma on ponieść koszty egzaminu. To nie jest tylko wynagrodzenie komisji, ale również wynajęcie lub udostępnienie sali na potrzeby egzaminu. I od poniesienia tych kosztów się nie uchylamy. Jeżeli zatem przepisy szczegółowe, czyli ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych i transporcie drogowym wraz z aktami wykonawczymi nie regulują tych spraw, to należy sięgnąć do przepisów ogólnych. Choćby do kodeksu cywilnego, a konkretnie art. 3531, mówiącego o swobodzie umów. Składają się na nią cztery elementy: swoboda w zawieraniu umowy, wyborze kontrahenta, kształtowaniu treści umowy, formy jej zawarcia. Jeżeli skład komisji wyznacza wojewoda/marszałek województwa bez zasięgnięcia zdania ośrodka szkoleniowego, to mamy naruszoną drugą z wymienionych zasad, czyli swobodę w wyborze kontrahenta. Popatrzmy, jak wyglądają inne egzaminy związane z transportem: na certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika, dla doradców ds. bezpieczeństwa w przewozie towarów niebezpiecznych czy egzamin na instruktorów doskonalenia techniki jazdy. W żadnym z wymienionych przypadków umów z komisją nie zawiera ośrodek szkolenia. I tak samo powinno być z kwalifikacją wstępną i egzaminem ADR.

Jakub Ziębka



Z myślą o przedsiębiorcach

PWPW S.A. wprowadza kolejną aplikację do obsługi płatności w wydziałach komunikacji. Tym razem ma ona ułatwić dokonywanie płatności podczas rejestracji pojazdów przez firmy leasingowe. Rejestrację będzie można opłacić na portalu Info-Car.pl, a nie – jak do tej pory – w wydziale komunikacji.

Dla firm, które zdecydowały się na współpracę z PWPW S.A., w systemie Info-Car.pl prowadzone są rachunki. Zasila się je poprzez dokonanie przelewu z firmowego rachunku bankowego.

■ Kupony i kody

Po zalogowaniu się w portalu Info-Car.pl, pracownik firmy leasingowej uruchamia dedykowane narzędzie, pozwalające na generowanie i pobieranie tzw. „kuponów reprezentujących opłatę”. Opiewają one na wybraną kwotę, odpowiadającą kosztowi realizacji danej sprawy urzędowej. Jeżeli saldo na rachunku klienta jest wystarczające, środki zostają zablokowane, a użytkownik może obrać kupon.

Kupony mają postać specjalnie przygotowanych plików PDF, zawierających unikalny identyfikator dla opłaty, w tym także w postaci kodu dwuwymiarowego (QR-Code). Można generować je wielokrotnie. Przykład? Firma ma zamiar zarejestrować 20 samochodów. Pracownik wybiera określony typ rejestracji i generuje 20 sztuk QR-Code. Wydruki z kodami dołączane są do każdej sprawy. Następnie, urzędnik w wydziale komunikacji wprowadza z kuponu identyfikator płatności i weryfikuje jego ważność w systemie Pojazd. Po otrzymaniu potwierdzenia ważności, urzędnik realizuje sprawę i wysyła do systemu Info-Car.pl raport o wykorzystaniu kuponu. Po wpłynięciu raportu, zablokowana wcześniej kwota zostaje zdjęta z rachunku klienta, prowadzonego na dedykowanych kontaktach w banku BGK.

Takie rozwiązanie całkowicie eliminuje konieczność obrotu gotówką przez pracowników rejestrujących pojazdy dla firm leasingowych. Jednocześnie usprawnia proces rejestracji leasingowanych pojazdów w wydziałach komunikacji, szczególnie jeżeli jednorazowo trzeba zarejestrować większą ich ilość. PWPW S.A. udostępnia kompletną aplikację, w której użytkownicy będą mogli np. generować kupony, zarządzać nimi oraz tworzyć role użytkowników i przydzielać dostępy. Aplikacja posiada wiele modułów, w tym raportowy.

■ Nowoczesny system

Info-Car.pl to kompleksowy system stworzony przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych dla wydziałów komunikacji starostw powiatowych, ośrodków ruchu drogowego, ich klientów, kandydatów na kierowców szkolących się w OSK oraz firm leasingowych. W jego skład wchodzi także platforma internetowa o tej samej nazwie. Znajdują się tam informacje przydatne zarówno dla kandydatów na kierowców jak i osób posiadających już uprawnienia do kierowania pojazdami. Wśród dostępnych funkcjonalności znajdują się m.in.: próbny egzamin na prawo jazdy, możliwość dokonania zapisu na egzamin, opłaty za wydanie dokumentu prawa jazdy czy dowodu rejestracyjnego.

Jednym z najważniejszych udogodnień, które daje system jest integracja systemów Pojazd i Kierowca z terminalami płatniczymi. Pozwala ono na dokonywanie płatności za czynności administracyjne kartą. Umieszczenie terminali bezpośrednio na stanowisku,

przy którym obsługiwany jest interesant spowodowało, że jakość i czas obsługi uległy znacznej poprawie. Dlatego też klienci urzędów bardzo chętnie korzystają z możliwości płacenia kartami płatniczymi.

■ Aplikacja kasowa

Jednak, z przyczyn organizacyjnych albo czysto technicznych, nie zawsze możliwe jest zainstalowanie terminalu płatniczego na stanowisku obsługi klientów w urzędzie. Teraz ten problem został rozwiązany. PWPW przygotowała dodatkowy moduł, będący rozwinięciem systemu Info-Car.pl, czyli aplikację kasową, umożliwiającą pobieranie opłat w kasie, przy jednoczesnym dostępie do funkcjonalności Info-Car.pl w systemach Pojazd i Kierowca oraz WORD.

Najważniejszym atutem tego rozwiązania jest zachowanie możliwości korelacji płatności z daną sprawą, realizację należności za pośrednictwem karty płatniczej przy zachowaniu stałej opłaty manipulacyjnej oraz możliwość wymiany danych o zrealizowanych transakcjach z systemami finansowo-księgowymi urzędu.

Opracowana przez PWPW aplikacja jest dla klientów całkowicie darmowa. System Kasa jest w pełni zintegrowany z systemami Pojazd i Kierowca oraz WORD. Daje to możliwość weryfikacji pobranej opłaty. ■



Egzaminy za „dodatkową opłatą”

Józef P. zarobił ponad 30 tys. zł za gwarancję zdanych egzaminów na prawo jazdy. Łąpówki miały wręczać szkoły jazdy. W zamian za to ich kursanci nie mieli problemów ze zdawaniem.

Po dwóch latach śledztwa zapadł wyrok w sprawie byłego dyrektora Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu. Józef P. został skazany na cztery lata więzienia w zawieszeniu na trzy lata.

■ Dwa lata śledztwa, kilkunastu zatrzymanych

Józef P. objął stanowisko dyrektora MORD w Nowym Sączu w 2007 roku. W styczniu 2012 roku został zatrzymany przez policję w związku z podejrzeniem przyjmowania korzyści majątkowych w zamian za umożliwienie zdania egzaminów na prawo jazdy. Śledztwo w tej sprawie trwało niemal dwa lata, a zatrzymanych w jego wyniku, oprócz byłego dyrektora, zostało także kilkanaście innych osób, m.in. instruktorów i właścicieli szkół jazdy.

■ Zarobił 31 tys. zł

Po zatrzymaniu krakowska prokuratura przedstawiła Józefowi P. zarzuty korupcyjne. W okresie od stycznia 2010 roku do stycznia 2012 roku miał przyjąć łąpówki na kwotę ponad 31 tys. zł. Większość z nich pochodziła z jednego źródła – z krakowskiej szkoły jazdy. To przede wszystkim jej uczniowie, za dodatkową opłatą, mieli mieć zagwarantowany pozytywny wynik na egzaminie.

Właściciel szkoły w tej sprawie dogadał się bezpośrednio z dyrektorem. Zazwyczaj też

osobiście dostarczał mu pieniądze oraz listy z nazwiskami osób, które mają zdać. Józef P., w ramach swoich uprawnień, organizował dodatkowe, popołudniowe terminy egzaminów, na które kierowane były osoby z listy. Oczywiście obsługiwali je odpowiednio przygotowani i dodatkowo opłaceni egzaminatorzy. Kursant za gwarancję zdanego egzaminu musiał zapłacić od 500 do 1500 zł.

■ Cztery lata w zawieszeniu

W chwili zatrzymania dyrektor miał przy sobie ok. 3 tys. zł – pieniądze pochodziły z łąpówek. Jak wynika z relacji prokuratury, Józef P. przyznał się do stawianych zarzutów i okazał skruczę, nie potrafił jednak wyjaśnić przyczyn swojego postępowania. Ostatecznie w połowie stycznia w Sądzie Rejonowym w Nowym Sączu zapadł w tej sprawie wyrok. Józef P. został skazany na cztery lata więzienia w zawieszeniu na trzy lata. Oprócz tego ma także trzyletni zakaz pełnienia jakichkolwiek funkcji w administracji państwowej i samorządowej. Musi też zwrócić pieniądze pochodzące z łąpówek i zapłacić grzywnę.

Sprawa korupcji w Małopolsce miała jednak znacznie szerszy zasięg, a zarzuty, a nawet wyrok usłyszało także kilkanaście innych osób, w tym instruktorzy szkół jazdy z całego województwa, którzy powołując się na wpływy w ośrodkach egzaminacyjnych proponowali kursantom załatwienie egzaminu, oczy-

wiście za odpowiednią zapłatą. W tej dużej sprawie korupcyjnej przesłuchano kilkaset osób, przede wszystkim uczestników kursów i instruktorów.

■ Nowy dyrektor odbudowuje wizerunek

Afera odbiła się głośnym echem w całym województwie i nie przyniosła chluby tamtejszym szkołom jazdy i ośrodkom egzaminacyjnym. Stanowisko dyrektora Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Nowym Sączu po zatrzymanym Józefie P. objął Waldemar Olszyński, który nie chciał jednak komentować afery łąpówkarskiej.

– Bez względu na sytuację i okoliczności musi zostać zachowana ciągłość funkcjonowania takiej instytucji, jak Małopolski Ośrodek Ruchu Drogowego – mówi obecny dyrektor. – Podjąłem się zadania odbudowy dobrego wizerunku naszego ośrodka. Zostały doszczelnione pewne procedury, które mają za zadanie wyeliminowanie nieprawidłowości w trakcie przeprowadzania egzaminów. Jestem przekonany, że udało nam się odzyskać wiarygodność w oczach naszych klientów. Gwarancją tego może być fakt, że przez ostatnie trzy lata nie mieliśmy żadnej sytuacji, która budziłaby wątpliwości czy zastrzeżenia zarówno ze strony osób zdających egzaminy, jak i organów nas nadzorujących.

Anna Łukaszuk

Egzekwowanie prawa czy zwykła bezduszność?

Ze względu na zły stan zdrowia małżonki Stanisław Szaja, instruktor z Kraśnika, postanowił wyjątkowo przejść wraz z nią przez drogę w miejscu do tego niewyznaczonym. Zatrzymała ich policja, chciała ukarać. – Funkcjonariuszom chodzi tylko o nabijanie statystyk – uważa Szaja. Policja się broni i wskazuje, że zachowanie pieszych na jezdni jest priorytetem ich działań.



Do wydarzenia doszło pod koniec stycznia w Kraśniku przy ul. Kościuszki. Po jednej stronie drogi znajduje się tam parking, po drugiej – przychodnia. Właśnie z tego budynku Stanisław Szaja wychodził rankiem wraz z żoną.

– Czują się bardzo źle, musiałem zawieźć ją do szpitala – opowiada instruktor. – Samochód stał na parkingu, trzeba było do niego dojść. Nie chciałem narażać żony na dodatkowy wysiłek, więc postanowiłem, że przetniemy drogę w miejscu, gdzie było najbliżej do auta. W innym przypadku musielibyśmy pokonać kilkadziesiąt metrów do najbliższego przejścia dla pieszych. Przeszliśmy na parking, zachowując ostrożność, upewniając się oczywiście przy tym, że nie jedzie żaden pojazd.

■ Nieubłagana policja

Kiedy państwo Szajowie znaleźli się tuż przy swoim samochodzie, podjechał do nich radiowóz. Jeden z funkcjonariuszy oznajmił, że widział ich przechodzących przez drogę w niedozwolonym miejscu.

– Zaproponował nam przyjęcie mandatu w wysokości 50 zł – mówi Stanisław Szaja. – Tłumaczyłem mu, że nasza decyzja miała uzasadnienie. Opowiadałem o wizycie u lekarza, wymagającej opieki żonie, która zmagająca się z wysoką temperaturą. Jednak funkcjonariusze byli nieubłagani. Powiedzieli, że jeśli odmówię przyjęcia mandatu, sprawa zostanie skierowana do sądu.

Jednak Stanisław Szaja postanowił mandatu nie przyjąć. Powołał się przy tym na przepis odnośnie zachowania kierujących pojazdami, kiedy po drodze przechodzi osoba niepełnosprawna ruchowo.

– Bo przechodząc przez drogę nie biegliśmy, nie poruszaliśmy się szybkim krokiem, tylko wolno kierowaliśmy się w stronę samochodu – zauważa Szaja. – Policjanci jednak nie ustąpili. Stwierdzili, że zarówno u mnie, jak i u mojej żony nie widzą oznak kalectwa, więc nie jesteśmy zwolnieni ze stosowania przepisów o przechodzeniu przez drogę w innych miejscach niż przejście dla pieszych.

Stanisław Szaja czuje się poszkodowany. Uważa, że policjanci dbają przede wszystkim o to, żeby zrealizować swój plan mandatowy.

– Jeśli w podobnej sytuacji znalazłbym się dzisiaj, postąpiłbym tak samo – deklaruje Szaja. – Funkcjonariuszom zabrakło wyobraźni i ludzkiej życzliwości.

■ „Wszyscy tłumaczą się tak samo”

Jak do zarzutów instruktora z Kraśnika odnosi się tamtejsza policja?

– Właściwe zachowanie pieszych na jezdni jest priorytetem działań policji – mówi Janusz Majewski, oficer prasowy komendanta powiatowego policji w Kraśniku. – Jest to wynik przeprowadzonego rozpoznania kwestii zagrożenia na drogach. Jak się okazuje, około 30 proc. zdarzeń drogowych powodują osoby piesze. A jak wiadomo pieszy, jako niechroniony uczestnik ruchu, jest narażony na największe obrażenia. Przechodzenie kilkanaście lub kilkadziesiąt metrów od przejścia to najczęstsze z przewinień. To nie jest tłumaczenie, że ktoś się spieszy, wyszedł od lekarza. Prawo jednoznacznie wskazuje miejsca, gdzie wolno przechodzić przez jezdnię i policjanci właściwie wykonywali swoje obowiązki.

Majewski twierdzi, że przejście dla pieszych przy ul. Kościuszki faktycznie położone jest kilkadziesiąt metrów od przychodni lekarskiej, a policjanci codziennie odnotowują tam przypadki łamania przepisów.

– Ponadto przejście to znajduje się w pobliżu szkoły i osoby dorosłe przechodzące poza pasami dają zły przykład dzieciom obserwującym takie zachowanie – dodaje rzecznik prasowy kraśnickiej policji. – Sprawa nie jest przypadkiem szczególnym. Wszystkie zatrzymane w tamtym miejscu osoby popełniające wykroczenia tłumaczą się w podobny sposób – wychodzą właśnie od lekarza lub spieszą się na wizytę. W przypadkach szczególnych funkcjonariusze wykazują empatię, a nawet pomoc.

Jaki finał będzie miała więc sprawa Stanisława Szai? Nie wiadomo, ale na pewno skończy się w sądzie.

Jakub Ziębka



Niszowe kategorie

Po nowelizacji przepisów kategorie praw jazdy A1 i B1 stały się... mało przydatne. Żeby legalnie zasiąść za kierownicą lekkiego motocykla, wystarczy od trzech lat posiadać uprawnienia kategorii B. Z kolei kategoria B1 przestała uprawniać do kierowania najmniejszymi nawet samochodami – jej posiadacz może prowadzić wyłącznie czterokołowce.

Zmiany w prawie są istotne. Wiele osób wychodzi z założenia, że lepiej poczekać i od razu zdobyć „pełnowartościowe” uprawnienia. Prawa jazdy kategorii A1 i B1 są w zasięgu osób, które ukończyły szesnaście lat. Dwa lata później można starać się o prawo jazdy kategorii B, jak również A2, która uprawnia do kierowania motocyklami z silnikiem o mocy do 48 KM. Decyzja o poczekaniu do pełnoletności zazwyczaj nie należy zresztą do przyszłego kierowcy, tylko jego rodziców, którzy najczęściej płacą za kurs i egzamin oraz wykładają lwią część środków na zakup pierwszego pojazdu.

■ Chłodna kalkulacja

W przypadku kategorii A1 koronnym argumentem najczęściej jest troska o bezpieczeństwo dziecka. W ostatniej dekadzie postrzeganie motocykli diametralnie się zmieniło, jednak w mediach wciąż nie brakuje przemawiających do wyobraźni doniesień o tragicznych wypadkach. Nawet jeżeli przyszedł motocyklista samodzielnie odłożyć środki na kurs i egzamin, ale nie jest pełnoletni – wskóra niewiele. Aby rozpocząć kurs, potrzebuje zgody rodziców bądź opiekunów.

Łatwiej uzyskać pozwolenie na rozpoczęcie szkolenia na kategorię B1. Tutaj czerwonym światłem bywa chłodna kalkulacja. Do 2013 roku posiadacz kategorii B1 mógł prowadzić niektóre samochody osobowe. Limit 550 kg spełniało m.in. „odchudzone” daihatsu cuore.



Obecnie w grę wchodzi wyłącznie czterokołowce, czyli pojazdy samochodowe, które spełniają wymogi homologacji L7e. Są stosunkowo drogie w zakupie – zarówno nowe, jak i używane. W momencie zdobycia uprawnień kategorii B 20,4-konny czterokołowiec na dobrą sprawę staje się bezużyteczny – osiąganymi, komfortem, właściwościami jezdnymi czy poziomem bezpieczeństwa drastycznie odstaje od najmniejszych nawet samochodów.

■ Mniej szkolenia

Szałę potrafią definitywnie przechylić doniesienia o trudnościach ze zdaniem egzaminu na prawo jazdy. Najtrudniejsza do przejścia okazuje się część teoretyczna egzaminu. Warto pamiętać,

że ustawodawca poszedł kierowcom na rękę. Starający się o wyższą kategorię są zwolnieni z części teoretycznej – zarówno kursu, jak i egzaminu. Muszą także odbyć mniejszą liczbę godzin szkolenia praktycznego.

Ułatwienia nie okazują się istotnym argumentem. Zainteresowanie kategorią B1 stanowi promil liczby osób starających się o kategorię B. W przypadku kategorii A1 jest nieco lepiej – statystyki mówią o kilku procentach z ogólnej liczby motocyklowych praw jazdy. Najwięcej jest chętnych na kategorię A. W 2013 roku 60 proc. wydanych uprawnień do prowadzenia motocykli to prawa jazdy tej kategorii. Na jej zdobycie decydowały się najczęściej osoby w wieku od 25 do 44 lat.

Łukasz Szewczyk

Koniec marzeń o cenie minimalnej?

– Resort infrastruktury i rozwoju nie zamierza wprowadzać ceny minimalnej za godzinę szkolenia. Mogłoby to ostatecznie pogryźć przedsiębiorców – stwierdza sekretarz stanu Zbigniew Rynasiewicz, odpowiadając na interpelację posłanki Moniki Wielichowskiej (PO).

O wprowadzeniu ustawowej ceny minimalnej za kurs nauki jazdy w środowisku związanym ze szkoleniem kierowców mówi się już od dawna. Nie szły jednak za tym żadne konkretne działania, więc sprawa ucichła. Do czasu. Niedawno na stronie internetowej Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców pojawiła się ankieta. Poprzedzał ją następujący wstęp: „Pogarszająca się sytuacja finansowa wielu ośrodków szkolenia kierowców z przyczyn niezależnych od nich sprawia, że coraz więcej podmiotów szkolących zastanawia się nad sensem dalszego prowadzenia swoich małych przedsiębiorstw. Jednak jako główną przyczynę poważnych problemów ekonomicznych OSK wymienia się często problem zbyt niskich cen kursów, spowodowany nieuczciwą konkurencją”. A właściwe pytanie brzmi: „Czy jesteś za wprowadzeniem ceny minimalnej za kurs nauki jazdy?”. Zdecydowana większość ankietowanych odpowiedziała na pytanie twierdząco.

Jeśli szkoleniowcy zaczęli myśleć, że postulat w końcu uda się zrealizować, mogą czuć się mocno zawiedzeni. Dlaczego? Pod koniec stycznia wypowiedział się na ten temat wiceminister resortu infrastruktury i rozwoju Zbigniew Rynasiewicz. I nie są to słowa dla zwolenników wprowadzenia ceny minimalnej krzepiące...

■ Wolność nade wszystko

Rynasiewicz poczuł się wywołany do tablicy, gdyż o jego pogląd w tej kwestii zapytała w swojej interpelacji poselskiej Monika Wielichowska. Co możemy wyczytać w odpowiedzi sekretarza stanu?

„Od wielu lat, a tak naprawdę od samego początku wprowadzenia wolnej gospodarki rynkowej, w Polsce w ramach tej działalności gospodarczej pozostawiono przedsiębiorcom wolność w ramach kształtowania ceny za oferowane kursy i szkolenia. Idea ustanowienia ceny minimalnej za godzinę szkolenia, która miałaby być panaceum na poprawę jakości szkolenia, wydaje się jedynie rozwiązaniem zmierzającym do podwyższenia dochodów przedsiębiorców prowadzących przedmiotową działalność gospodarczą”.



Zbigniew Rynasiewicz przyznaje, że rzeczywiście istnieją na rynku podmioty, które oferują niską cenę i oszczędzają na jakości szkolenia. Ale – jak podkreśla wiceminister – nie zawsze oznacza to oszukiwanie klientów. Dlaczego? Bo w ramach wolnej gospodarki rynkowej każdy ma prawo dostosować cenę do ponoszonych kosztów lub zakładanego obrotu. Zdaniem Rynasiewicza, takie działanie jest prokonsumenckie, ponieważ pozwala większej liczbie osób ubiegać się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdami.

■ Gwóźdź do trumny?

Sekretarz stanu odniósł się także do problemów finansowych, z którymi borykają się szkoły jazdy. „Są związane ze znacznym spadkiem (w odniesieniu do lat ubiegłych) zainteresowania uzyskaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Przyczynia się do tego przede wszystkim niż demograficzny. Liczba podmiotów prowadzących dotychczas szkolenia kandydatów na kierowców znacząco przewyższa popyt na szkolenia, co automatycznie prowadzi do intensywnej i niekiedy samoniszczącej walki o klienta. W ocenie resortu tak właśnie działa wolny rynek. Podmioty, które nie potra-

fią lub nie mogą rywalizować na rynku, po prostu są z niego eliminowane”.

Rynasiewicz uważa także, że wprowadzenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia nie przyczyni się do wzrostu liczby klientów zainteresowanych uzyskaniem prawa jazdy. „Zgodnie z propozycją należy założyć, że obecna średnia cena rynkowa za godzinę szkolenia jest za niska, a więc proponowana cena minimalna będzie wyższa. Już teraz nie ma zainteresowania odbywaniem szkoleń. Podwyższenie ceny za szkolenie poprzez określenie ceny minimalnej za godzinę szkolenia paradoksalnie może doprowadzić do sytuacji, w której jeszcze mniejsza liczba osób będzie mogła sobie na to szkolenie pozwolić, co ostatecznie pogryzie przedsiębiorców. Określenie ceny minimalnej faktycznie spowoduje, że wszystkie podmioty prowadzące szkolenie będą oferowały szkolenia w tej samej cenie, ale raczej nie wyeliminuje sytuacji patologicznych, na które powołują się pomysłodawcy. Ci przedsiębiorcy, którzy dzisiaj oszczędzają, skracając czas szkolenia, wydając zaświadczenia bez przeprowadzenia szkolenia czy oferując dodatkowe korzyści za zapisanie się na kurs, będą to robili nadal, tylko zaoszczędzą więcej pieniędzy” – czytamy w odpowiedzi Zbigniewa Rynasiewicza.

Jakub Ziębka

Nie skreślajcie włoskich aut!

Wielu kierowców obawia się włoskich samochodów. To w dużej mierze wina obiegowych opinii. Przed fiatem, lancią czy alfą romeo wzbraniają się nawet osoby, które zdanie na ich temat wyrobiły sobie na podstawie niepotwierdzonych informacji. Jednak skreślanie włoskich aut z listy zakupowej, szczególnie przez początkujących kierowców, jest sporym błędem.

Dlaczego? Szybka utrata wartości oznacza, że za relatywnie małe pieniądze można kupić niezbyt leciwy, dobrze wyposażony samochód z umiarkowanym przebiegiem. Co równie ważne, szerokie spektrum modeli ułatwia znalezienie auta na każdą kieszeń.

■ **Fiat punto II (1999 – 2010); cena od 3 tys. zł**



Jedną z najciekawszych propozycji na rynku wtórnym są fiaty punto II. Za stosunkowo małe pieniądze otrzymamy wciąż nowoczesny, funkcjonalny i tani w utrzymaniu samochód. Prawdopodobieństwo znalezienia bezwypadkowego i regularnie serwisowanego egzemplarza z polskiego salonu jest wysokie.

Nakreślone ostrymi liniami nadwozie fiata punto II nie zdążyło się zestarzeć. Wiele osób twierdzi, że samochody z lat 1999 – 2003 wyglądają lepiej od zmodernizowanych, z doklejoną atrapą chłodnicy i powiększonymi reflektorami. Kolejny face lifting model przeszedł w 2007 roku, ale również nie sposób mówić o zmianach na lepsze. Wnętrze miejskiego fiata nie wygląda źle. Niestety, zostało wykonane z tanich, nieprzyjemnych w dotyku i podatnych na zarysowania tworzyw. Z biegiem czasu przeciera się także tapicerka.

Kilka lat temu punto było jednym z najpopularniejszych samochodów w szkołach jazdy. Z tego powodu warto dokładnie prześwietlać

historię interesującego nas egzemplarza. Jeżeli auto było używane do szkolenia kierowców, ale nie kusi atrakcyjną ceną, warto poszukać innego. Niekończące się parkingowe manewry nie służyły układowi przeniesienia napędu oraz elektrycznemu wspomaganie układu kierowniczego, które potrafi zawieść nawet w zwyczajnie eksploatowanych punto. Naprawa drugiego z wymienionych pochłonie przynajmniej kil-

Dzięki ogromnej bazie zamienników, łatwiej dostępowi do używanych części oraz relatywnie tanim oryginalnym podzespołom fortuny nie kosztuje także jazda mocniejszymi punto. Nie polecamy wersji 1.3 JTD. Jest bardzo oszczędna, ale irytuje skokowym sposobem oddawania mocy i niezbyt trwałym łańcuchem rozrządu. Zdarza się, że nadaje się do wymiany po 100 – 150 tys. km. Amatorzy turbodiesli będą natomiast zadowoleni z oszczędnego i trwałego silnika 1.9 JTD. Wolnościaki 1.9 D z pompą wtryskową nie zachwyca osiąganymi, ale jest solidny i tani w naprawach.

W punto II raczej nie dochodzi do poważnych awarii. Niestety, liczne drobne usterki uprzykrzają eksploatację samochodu. Wystarczy wspomnieć o pękającej obudowie alternatora, łamiących się klamkach, zapiekających się elementach układu hamulcowego czy różnorodnych problemach z elektroniką. Istotnym problemem staje się korozja podłogi i progów.

■ **Alfa romeo 147 (2000 – 2009); cena od 5 tys. zł**

Niektórzy twierdzą, że każdy szanujący się kierowca powinien choć przez chwilę posiadać samochód ze stajni Alfa Romeo, będący kombinacją wyjątkowej stylizacji, dobrze zestrojonego zawieszenia i mocnych silników.

Jedną z najbardziej zdroworozsądkowych propozycji jest kompaktowa alfa romeo 147 – względnie tania w zakupie i późniejszym utrzymaniu. Twórcy samochodu skupili się na stylu. Ucierpięła na tym przestronność wnętrza i pojemność bagażnika. Włosi proponowali klientom dwie wersje nadwoziowe – trzydrzwiową i pięćdrzwiową. Na pierwszy rzut oka wyglądają podobnie. Klamki dodatkowych drzwi ukryto w ramach okien. Lepiej dobrymi porcjami może jednak poszczycić się trzydrzwiowa odmiana. Sylwetka nie uległa zmianie, jednak inaczej ukształtowany tylny słupek dachu oraz dłuższe drzwi przednie sprawiają, że wygląda bardziej dynamicznie.

Mocną stroną używanych alfa romeo 147 jest bogate wyposażenie. Kubełkowe fotele, klimatyzację, elektrycznie sterowane szyby czy obszytą skórą kierownicę znajdziemy w wielu egzemplarzach z podstawowym silnikiem, co w przy-



kaset złotych, co przy niskiej wartości pojazdu jest znaczną kwotą.

Przestrzegamy przed rzadko spotykanymi egzemplarzami z bezstopniową skrzynią Speedgear – trudną i kosztowną w naprawie. Odradzamy też zakup ubogo wyposażonego punto II. Brak klimatyzacji, ABS-u czy najprostszego systemu audio poważnie utrudni odsprzedaż samochodu za rozsądne pieniądze. Przeszkody nie będzie natomiast stanowiła bazowa wersja silnikowa. Wręcz przeciwnie. 60-konne punto 1.2 świetnie znosi obecność instalacji LPG i jest bardzo proste, a zarazem tanie w naprawach.



padku kompaktów z niemieckim rodowodem jest wykluczone.

Alfa Romeo, jak przystało na markę z wysokimi aspiracjami, nawet w najmniejszym modelu oferowała wiele jednostek napędowych – benzynowe 1.6 (105 i 120 KM), 2.0 (150 KM) i 3.2 (250 KM) oraz wysokoprężne 1.9 (100 – 170 KM). W benzynowych silnikach w grę wchodzi problemy z wariatorem faz rozrządu czy zacierającymi się panewkami. Za najbezpieczniejszy wybór uchodzą motory 1.6 TS. Oba warianty (105 i 120 KM) zapewniają osiągi, które będą w stanie usatysfakcjonować początkującego kierowcę. Diesle, przy należytej dbałości serwisowej, pozostają bezawaryjne przez setki tysięcy kilometrów.

Sprężycie zestrojone, niezależne zawieszenie obu osi sprawia, że alfa romeo 147 prowadzi się stabilniej i bardziej przewidywalnie od większości samochodów z pierwszych lat XXI wieku. Pod jednym warunkiem – niezależne zawieszenie obu osi musi być w dobrym stanie. Lepiej na to nie liczyć, kupując egzemplarz z drugiej ręki. Warto również wiedzieć, że remont może pochłonąć 2 – 3 tys. zł. Kosztowny i trudny w naprawach jest także system odpowiadający za wysprężnianie i przepinanie biegów w zautomatyzowanej skrzyni Selespeed. Sprawnego auta, jeżeli będzie oferowane za rozsądne pieniądze, nie warto skreślać. Jeżeli pojawią się problemy, Selespeed można zastąpić manualną skrzynią.

■ Lancia delta (2008 – 2014); cena od 25 tys. zł

Ciekawą propozycją dla amatorów nowoczesnych i niebanalnych samochodów kompaktowych jest lancia delta. Wiele wskazuje, że nieprodukowany model wkrótce przeżyje drugą młodość. Z powodu szybko postępującej utraty wartości używaną deltę można kupić za bardzo rozsądną cenę.

W parze z atrakcyjnie stylizowanym nadwoziem idzie wysmakowane wnętrze, w którym



nie brakuje materiałów wysokiej jakości. Dzięki dużemu rozstawowi osi miejsca na nogi nie brakuje. Ceną za opadającą linię dachu jest jednak przeciętna ilość przestrzeni na głowy jadących na tylnej kanapie, która jest przesuwana i pozwala na powiększenie bagażnika kosztem przedziału pasażerskiego.

Delta pierwszej generacji była samochodem ze sportowym zacięciem, którego flagowa wersja HF Integrale wielokrotnie sięgała po rajdowe mistrzostwo świata. Współczesna delta jest modelem szybkim, ale pozbawionym sportowego zacięcia. Trudno uznać to za istotną wadę. Kompaktowa lancia dobrze tłumi nierówności, a dłuższe podróże uprzyjemnia dobre wyciszenie wnętrza.

Dla delty przewidziano benzynowe silniki 1.4 TurboJet (120 – 150 KM), 1.4 MultiAir (140 KM) oraz 1.8 TurboJet (200 KM). Ciekawostkę sta-



nowi wersja 1.4 TurboJet EcoChic – fabrycznie przystosowana do spalania LPG. Najłatwiej będzie ją znaleźć we włoskich i niemieckich serwisach ogłoszeniowych. Duża liczba używanych egzemplarzy jest wyposażona w udane i trwałe turbodiesle 1.6 MultiJet (105 – 120 KM), 1.9 MultiJet TwinTurbo (190 KM) oraz 2.0 MultiJet (165 KM). W tak szerokiej ofercie każdy znajdzie coś dla siebie.

Oryginalność delty nie oznacza przesadnie trudnej obsługi serwisowej. Model jest blisko spokrewniony z fiatem bravo, co owocuje dobrym dostępem do wielu części zamiennych – szczególnie do napraw jednostek napędowych, zawieszenia czy układu hamulcowego. Większym wyzwaniem będą naprawy blacharskie, bo podaż zamienników i używanych elementów jest ograniczona.

Delty nie można polecić osobom, które szukają samochodu wybitnie taniego w utrzymaniu. Rozbudowana elektronika, wyłącznie turbodoładowane silniki czy chociażby koła o dużych średnicach powodują koszty zarówno przy rutynowych przeglądach, jak i naprawach. Poważnym wydatkiem może okazać się np. wymiana stosowanych w niektórych wersjach aktywnych amortyzatorów.

Eksploatacja kilkuletniej delty z udokumentowanym przebiegiem powinna przebiegać bezproblemowo. Kilka tysięcy złotych mogą pochłonąć wymiany części eksploatacyjnych, m.in. napędu rozrządu czy sprzęgła z dwumasowym kołem zamachowym. W ostatnich latach Fiat zadbował o jakość swoich produktów. Najbardziej prawdopodobne są drobne usterki – np. wycieki oleju z zespołu napędowego, problemy z elektroniką.

Lukasz Szewczyk



Szkoły jazdy w bazie

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zapowiada, że w 2016 roku uruchomi kolejną funkcjonalność w systemie CEPiK 2.0. Nowa usługa ma się nazywać „Sprawdź szkołę jazdy”.



■ Dane z rejestrów

Rozszerzenie zakresu danych wprowadzanych do Centralnej Ewidencji Pojazdów pozwoli na udostępnianie większej liczby informacji. Dzięki zmianom będzie można online sprawdzić informacje dotyczące badań technicznych pojazdów (zakłada się gromadzenie informacji o wszystkich wykonywanych badaniach technicznych: zakończonych wynikiem pozytywnym, negatywnym). Projekt założeń do ustawy przewiduje również możliwość sprawdzenia, czy pojazd nie uległ istotnej szkodzi.

Resort spraw wewnętrznych twierdzi, że wprowadzone zostaną nowe mechanizmy, które znacznie zmniejszą ryzyko powstawania błędów w ewidencjach. Na podmioty przekazujące dane do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców nałożony zostanie obowiązek ich weryfikowania przed przekazaniem oraz obowiązek wyjaśniania niezgodności. Dla poprawy jakości danych planowane jest również wykorzystanie i udostępnianie danych z rejestrów PESEL i REGON. Chodzi o jednoznaczny identyfikację osób i podmiotów. Planowane jest także ujednoczenie formy wprowadzania danych do ewidencji oraz szczegółowe określenie warunków i trybu współdziałania podmiotów zobowiązanych do przekazywania informacji.

■ Nowe oblicze CEPIK-u

Projekt CEPIK 2.0 jest realizowany wspólnie przez MSW i Centralny Ośrodek Informatyki (COI). Polega na modernizacji systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Prace zakończą się w 2016 roku. Jednak w związku z podziałem projektu na etapy stopniowo uruchamiane są kolejne elementy zmodernizowanego systemu. 30 kwietnia 2014 roku uruchomiono międzynarodową wymianę o kierowcach, w czerwcu 2014 roku zostały udostępnione pierwsze dwie e-usługi „Historia pojazdu” i „Bezpieczny autobus”. Dzięki nim można sprawdzić niektóre informacje o kupowanym samochodzie oraz wstępnie zwerifikować autobus, którym zamierzamy wyruszyć w podróż. Z kolei w listopadzie 2014 roku uruchomiony został moduł RESPER, pozwalający na wymianę danych o prawach jazdy z państwami członkowskimi.

Jakub Ziębka

Ministerstwo tłumaczy, że usługa umożliwi sprawdzenie przez kandydata na kierowcę informacji statystycznych na temat szkół jazdy znajdujących się np. w jego okolicy. Informacja pozwoli mu na zweryfikowanie, który ośrodek szkolenia kierowców jest najlepszy. Resort uważa, że usługa ta może również zwiększyć konkurencyjność szkół, a co za tym idzie – podwyższyć poziom świadczonych przez nie usług.

■ Szkoły i statystyki

Jakie interesujące potencjalnych kursantów dane będzie można znaleźć w bazie?


Informacje na temat szkół jazdy, instruktorów i wykładowców będą gromadzone w Centralnej Ewidencji Kierowców na podstawie art. 100a i 100b ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym – informuje wydział prasowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Zostaną opracowane na podstawie takich danych, jak nazwa szkoły jazdy, jej siedziba, numer ewidencyjny, zakres przeprowadzanych przez nią szkoleń, poziom zdawalności egzaminów, liczba osób prze-

szkolonych, ilość szkód spowodowanych przez osoby przeszkolone, statystyki dotyczące liczby wykroczeń popełnianych przez kursantów oraz średni czas, jaki upłynął od rozpoczęcia kursu do zdania egzaminu przez kursanta.

■ Uprawnienia, punkty karne

To niejedyna nowa funkcjonalność, o którą MSW planuje wzbogacić CEPIK. Chodzi także o usługi „Sprawdź moje uprawnienia” oraz „Sprawdź informację o punktach karnych”, czyli dostęp online dla kierowców do własnych danych. Umożliwią one bieżące monitorowanie informacji na temat swoich uprawnień, popełnionych naruszeń i uzyskanych w związku z nimi punktów karnych. Bez wychodzenia z domu. W przyszłości planowane jest również umożliwienie opłacenia mandatu online. To nie wszystko. Kolejna usługa – „Udostępnij dane pracodawcy” – ma umożliwić weryfikację uprawnień kierowcy. Tym samym pozwoli uniknąć sytuacji, w których przedsiębiorcy udostępniają służbowe samochody swoim pracownikom, którzy nie posiadają ważnych uprawnień.

Przychodzi kursant do OSK...



Chcę zrobić prawo,
ale nie chcę chodzić
na wykłady, bo podobno
już nie muszę.

*Czy na pewno zostanie
Twoim kursantem?*



Medale, dyplomy, wyróżnienia

Pod koniec stycznia w sali audytornej Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej w Gorzowie Wielkopolskim odbyło się spotkanie podsumowujące ubiegły rok pod kątem szkolenia i egzaminowania. Uczestniczyli w nim m.in. przedstawiciele tamtejszego WORD-u oraz OSK.

Rok 2014 był na pewno trudny, rynek koryguje liczbę szkół jazdy oraz kandydatów na kierowców – mówił Zbigniew Józefowski, dyrektor WORD-u w Gorzowie. – Widać to po liczbie przeprowadzonych egzaminów. W porównaniu z 2014 rokiem spadła ona o ok. 50 proc. Tym bardziej cieszy mnie więc doskonała praca ośrodków szkolenia kierowców. Są szkoły jazdy, które mogą pochwalić się zdawalnością egzaminów praktycznych nawet na poziomie 54 – 66 proc. Ale duża część pozostałych też radzi sobie dobrze. Aż 40 szkół jazdy osiągnęło wynik lepszy niż średnia zdawalność, czyli 35 proc.

Wszystkie te ośrodki zostały przez gorzowski WORD nagrodzone. Jednak nie tylko wojewódzki ośrodek ruchu drogowego postanowił nagrodzić najlepszych. Prezes Gorzowskiemu Stowarzyszenia Wykładowców i Instruktorów Szkolenia Kierowców Władysław Drzazga wyróżnił pucharami oraz dyplomami: Pawła Sobczaka, Arkadiusza Teleśnickiego oraz Jana Skrodziuka. Z kolei listy gratulacyjne wręczono: Damianowi Badurze, Grzegorzowi Kuchcińskiemu, Andrzejowi Kawalcowi, Januszowi Badurze, Mirosławowi Chudemu oraz Walentemu Reszkowskiemu.

Podczas spotkania doszło także do nadania odznaczeń państwowych. W imieniu prezydenta Bronisława Komorowskiego dokonał tego wicewojewoda lubuski Jan Świrepo. Medalem Złotym za Długoletnią Służbę uhonorowani zostali: Andrzej Bednarek, Piotr Brończyk, Izydor Piter i Zenon Saja, Medalem Srebrnym za Długoletnią Służbę – Dorothea Bobik i Paweł Sobczak, Medalem Brązowym za Długoletnią Służbę – Damian Badura oraz Rafał Nowosielecki.

Dodatkowo trzy osoby zostały także odznaczone odznakami honorowymi „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej”. Są to: Andrzej Kawalec, Aleksander Pawlak i Walenty Reszkowski.

Jakub Ziębka



Zapisz klienta na e-kurs „Teoria w domu”.



*Natychmiast zostanie
Twoim kursantem.*

Doceńmy rachunkowość

W ostatnim artykule dużo uwagi poświęciłem współczesnym problemom zarządzania OSK. Skupiłem się głównie na potrzebie edukacji ekonomicznej instruktorów. Sugerowałem, że jest ważna, ponieważ stanowi dla nas, przedsiębiorców, właścicieli szkół jazdy, niezbędnik, poradnik służący do realizacji efektywnego zarządzania.



Paweł Żuraw

Uprogu wiosny w marcowym numerze „Szkoły Jazdy” chciałbym zwrócić uwagę czytelników na problematykę rachunkowości, która stanowi kompleksowy system informacyjny wspomagający zarządzanie.

■ Dziedzina praktyczna

Definicji rachunkowości można znaleźć bardzo wiele. Ich różnorodność związana jest z etapami jej rozwoju. Na początku były to działania praktyczne (prowadzenie ksiąg, stąd określenie księgowość, rejestrowanie wpływów i wydatków). Dopiero znacznie później powstało jej naukowe uzasadnienie. Każde następne pokolenie naukowców i praktyków, w miarę rozwoju ekonomii i procesów gospodarczych, zaczęło dostrzegać potrzebę zwiększania zapotrzebowania na nowe rodzaje i formy informacji ekonomicznych, umożliwiających efektywne zarządzanie. Wraz z tym rozwojem stopniowo rozszerzała się treść pojęcia „rachunkowość”.

Powszechnie przyjmuje się, że rachunkowość jest nauką, ale także dziedziną praktyczną, mierzącą i ewidencjonującą procesy gospodarcze i ich skuteczność. Najważniejszym celem rachunkowości jest dostarczanie odpowiedniej, rzetelnej, a zwłaszcza wiarygodnej informacji wszystkim potencjalnym zainteresowanym osobom lub instytucjom. W zwięzłej formie można powiedzieć, że rachunkowość z jednej strony jest sztuką rejestrowania, klasyfikowania i przedstawiania w kategoriach pieniężnych transakcji i zdarzeń o charakterze finansowym, z drugiej zaś stanowi system interpretujący uzyskane w ten sposób wyniki.

■ Komu to potrzebne?

Użytkowników informacji ekonomicznych można podzielić na wewnętrznych i zewnętrznych. Zaczynijmy od wewnętrznych. Właściciel firmy – biorąc pod uwagę specyfikę funkcjonowania polskich OSK – jest najczęściej jej zarządcą. W dużych przedsiębiorstwach, które zwykle się nazywać korporacjami, właściciele niekoniecznie są zarządcami. Tacy korporacyjni właściciele przekazują kierowanie firmą zarządowi. My, jako właściciele OSK, najczęściej przekazujemy kierowanie naszą firmą biurom rachunkowym. Nie ma w tym nic dziwnego, bowiem powierzamy swoje księgi podatkowe profesjonalistom. Ale czy faktycznie umiemy korzystać z gotowych danych, które są opracowywane przez księgowego? Czy

umiemy czytać nasze sprawozdania finansowe, deklaracje podatkowe? Czy umiemy wykorzystać te informacje do efektywnego zarządzania?

Oddając dokumentację do biura rachunkowego jako wewnętrzni użytkownicy informacji ekonomicznej powinniśmy oczekiwać konkretnych, tzw. twardych danych o swoich efektach pracy. Powinniśmy być zainteresowani takimi informacjami, jak np.: kształtowanie się naszego kapitału firmowego, ocena, czy nasza firma w ogóle przynosi zyski, a więc czy jest rentowna. Istotna jest również wiedza, czy następuje wzrost wartości naszego przedsiębiorstwa. Używając języka ekonomicznego można powiedzieć, że my, jako właściciele OSK, jesteśmy zarządem, a każdy zarząd, aby mógł podejmować racjonalne decyzje, potrzebuje wiedzy o sytuacji finan-



sowej, a więc np. o przychodach i kosztach, a także o perspektywach rozwoju.

■ Księgowy nie jest niezbędny

Nie mniej zainteresowani wynikami pracy naszej firmy (a może najbardziej zainteresowani) są użytkownicy zewnętrzni – poczynając od pracowników urzędów (skarbowego, ZUS, starostwa powiatowego), na obecnych oraz potencjalnych współpracownikach oraz kontrahentach naszej firmy kończąc. Mijamy również świadomość tego, że szczególnie zainteresowane naszymi informacjami ekonomicznymi są banki oraz instytucje ubezpieczeniowe w momencie, kiedy ubiegamy się o kredyt lub ubezpieczenie.

To wszystko pokazuje, że informacje o firmie są bardzo potrzebne, wręcz niezbędne. Oznacza to, że ktoś za pomocą określonych narzędzi musi te dane zebrać, przetworzyć i przedstawić w odpowiedniej, wymaganej prawem formie. Osobą sporządzającą tego rodzaju raporty jest najczęściej księgowy. Jednak tego rodzaju praca, zwłaszcza przy małej działalności gospodarczej, nie musi być domeną wyłącznie księgowych. Wbrew pozorom, prostych rozliczeń podatkowych oraz prostych narzędzi analitycznych można się nauczyć samemu. Niewątpliwie taka nauka stanowi wyzwanie. Przy dużym samozaparciu, dużej motywacji, jest to jak najbardziej możliwe.

■ Zadania rachunkowości

Zadania rachunkowości niekiedy nazywane są jej funkcjami. Jedną z nich jest funkcja kontro-

lino-informacyjna (tj. dostarczająca informacji dla kontroli), realizowana w celu kontroli przebiegu procesu gospodarczego, a zwłaszcza bezpieczeństwa majątku przedsiębiorstwa. Kontrola obejmuje też weryfikację danych źródłowych i ich ewidencji (przetworzenia) zgodnie z regulacjami prawnymi. Przetworzona informacja przedstawiana jest zazwyczaj w postaci określonych sprawozdań. Sprawozdania te podlegają analizie, której celem jest np. wykrycie niewykorzystanych przez firmę możliwości. I właśnie tutaj otwiera się potencjał analityczny dla nas – właścicieli OSK.

Dlatego powyższą funkcję można przekształcić w tzw. sprawozdawczo-analityczną. O czym ona informuje? Przykładowo o tym, że pewne nasze firmowe wydatki należy zredukować, co powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w procesie planowania.

Jako przedsiębiorcy doskonale wiemy, że ściśle określone dane o firmie muszą być regularnie przekazywane do Urzędu Statystycznego czy ZUS-u. W taki sposób realizuje się planistyczno-statystyczna funkcja rachunkowości.

Do najważniejszych funkcji rachunkowości należy funkcja motywacyjna. Motywacja materialna pożądana jest przez każdego pracownika, bez względu na miejsce, jakie zajmuje on w hierarchii firmy. Właściciel firmy, np. właściciel OSK, nie mniej niż zatrudnieni przez niego instruktorzy cieszy się z zarobionych pieniędzy. To właśnie na podstawie danych rachunkowych można przykładowo wyliczyć, ile firma zarobi w wyniku bardziej efektywnej pracy pracownika oraz czym, w sensie finansowym, firma mogłaby się wówczas z tym pracownikiem podzie-

lić. Skuteczna motywacja jest w prowadzeniu naszej działalności bardzo istotna, o czym już wielokrotnie na łamach „Szkoły Jazdy” pisałem.

Podsumowując wątek opisujący funkcje rachunkowości, można powiedzieć, że bez odpowiedniej informacji nie można podejmować świadomych decyzji, co oznacza, że najważniejszą w rachunkowości jest funkcja, którą można określić mianem zarządczej. Praktycy zarządzania mówią nawet o tzw. rachunkowości zarządczej, czyli części całościowego systemu rachunkowości zorientowanej przede wszystkim na wspomaganie zarządzania oraz użytkowników wewnętrznych.

■ Rachunkowość, czyli sztuka

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że zasady wykorzystywane w księgowości są wysoko sformalizowane poprzez różnorodne przepisy prawne, jak np.: ustawę o podatku dochodowym od osób fizycznych, rozporządzenie w sprawie prowadzenia podatkowej księgi przychodów i rozchodów, ustawę o podatku VAT, ustawę o rachunkowości, ustawę o swobodzie prowadzenia działalności gospodarczej. Modele, wzory liczenia dochodu, czyli wypracowanego zysku, podatku dochodowego, składek ZUS-owskich są stałe i niezmiennie. Oczywiście komplikują się w miarę wzrostu liczby operacji gospodarczych. Modele te ze swej natury muszą być porównywalne. Na przykład zysk (jako różnica przychodów i kosztów) jednego przedsiębiorstwa powinien być liczony w sposób analogiczny dla każdego innego przedsiębiorstwa bez względu na branżę lub siedzibę. Dzięki temu w przypadku np. dużych korporacji inwestor ma możliwość dokonania świadomego wyboru, z kolei Urząd Skarbowy może pobierać właściwe podatki. Ścisła reglamentacja prawna w większym stopniu dotyczy rachunkowości finansowej, tj. dostarczającej informacji użytkownikom zewnętrznym.

Pisząc o rachunkowości, chcę zwrócić uwagę czytelników prowadzących własny OSK na konieczność myślenia w kategoriach ekonomicznych. Jednocześnie pragnę podkreślić zawarte w przytoczonej definicji rachunkowości określenie „sztuka”. Oznacza to, że rachunkowość, jak i każda inna sztuka, dziedzina ma swych gorących wielbicieli, postronnych obserwatorów, zajadłych przeciwników i ignorantów. Do której z tych grup będę należał jako właściciel, kierownik, księgowy czy szeregowy pracownik firmy będzie zależało od zrozumienia przeze mnie sensu rachunkowości oraz jej zasad i metod. Wystarczy poznać proste zasady, proste słowa, które mają unaoocnić mi, jak z kartką papieru i ołówkiem w rękę mogę przedstawić i opisać swój biznes. Ale... czy faktycznie jest to jeszcze biznes, czy tylko jego pozory? Obyśmy nie mieli tego dyblematu. Życzę tego każdemu. ■





Bezpieczeństwo pod kontrolą

Współczesne samochody zapewniają wysoki poziom ochrony. Zarówno osobom jadącym wewnątrz, jak i potraconym pieszym. Komisja Europejska oraz niezależne organizacje dokładają starań, żeby jeszcze bardziej ograniczyć skutki wypadków.

Wprawiony w ruch samochód dysponuje ogromną energią kinetyczną. Podczas wypadku powinna zostać zaabsorbowana przez kilkudziesięciocentymetrowe strefy zgniotu. Zadanie do łatwych nie należy. EuroNCAP, czyli niezależna organizacja ds. bezpieczeństwa pojazdów, rozpoczęła działalność w 1997 roku. Wyniki pierwszych crash testów były szokujące. Nawet limuzyny cenionych marek nie wychodziły bez szwanku z prób zderzeniowych. Lekcja nie poszła na marne. Odpowiedzialni za przygotowanie nowych modeli inżynierowie przeanalizowali przebieg laboratoryjnych wypadków. Efekt? Samochody oferowane od pierwszych lat XXI wieku są znacznie solidniejsze od poprzedników.

Kluczem do uzyskania wysokiej noty w testach zderzeniowych jest sztywność szkieletu nadwozia – m.in. przedniej ściany grodziowej, słupków dachu i progów. Gwarantuje to ochronę pasażerów, a jednocześnie ułatwia opuszczenie pojazdu przez niezakleszczone drzwi. Karoserie wielu samochodów z końca lat 90. traciły sztywność podczas uderzenia. Zginające się słupki dachu utrudniały otwarcie drzwi. Wciskane do wnętrza (nawet na 30 centymetrów!) pedały i kolumny kierownicze istotnie zwiększały prawdopodobieństwo zakleszczenia osób w pojeździe oraz powstania obrażeń zagrażających zdrowiu i życiu. Testy obnażyły także mniejsze niedociągnięcia. Chociażby twardych struktur w dolnych częściach kokpitu (np. stacyjek, dźwigni do regulacji położenia kolumny kierownicy), które podczas kolizji kaleczyły kolana kierowcy. Aktualnie żaden z wiodących producentów nie



pozwala sobie na podobne wpadki. W miejscu nie stoi też EuroNCAP, którego eksperci zaczęli zwracać uwagę na działanie innych elementów – m.in. zagłówków, mocowań fotelików, ESP oraz innych systemów redukujących ryzyko zdarzeń drogowych.

Nie brakuje głosów, że samochody są wręcz konstruowane „pod testy zderzeniowe”. W twierdzeniu jest ziarno prawdy. W ubiegłym roku renault megane straciło punkt za sygnał przypominający o konieczności zapięcia pasów

przez pasażerów tylnej kanapy – nie był dostępny we wszystkich językach. Przeprogramowano elektronikę, získano jeden punkt, a EuroNCAP podniosło ocenę megane z trzech do czterech gwiazdek przy identycznych ocenach cząstkowych za ochronę pasażerów.

Dodatkowe punkty przewidziano także za obecność urządzeń wspomagających kierowcę. Premiowane są programowalne ograniczniki prędkości oraz systemy informujące o przekroczeniu dozwolonej prędkości, ostrze-

gające o opuszczeniu pasa ruchu czy niebezpiecznie małym dystansie od poprzedzającego pojazdu wraz z procedurą awaryjnego hamowania w krytycznej sytuacji. Im więcej dodatków w standardzie lub na liście opcji, tym wyższa ocena. Pozwala to przypuszczać, że w najbliższych latach będziemy świadkami popularyzacji elektronicznych asystentów kierowcy nawet w miejskich samochodach.

Naciskając na elementy pasa przedniego współczesnych samochodów – np. błotniki, atrapę chłodnicy czy zderzak – odkrywamy, że części odkształcają się w odwracalny sposób pod naporem dłoni. To następstwo rosnących standardów bezpieczeństwa i coraz surowszych kryteriów testów. Plastyczność pasa przedniego poprawia ochronę pieszego. Do niedawna karoserie większości samochodów wykonywano z jednego gatunku stali o zróżnicowanej grubości. Sytuacja uległa zmianie. Systematycznie rośnie udział wysokogatunkowych stali o zwiększonej wytrzymałości. Nawet w popularnych modelach wykonywana jest z nich większość kluczowych partii nadwozia (podłużnice, kielichy zawieszania, ściany grodziowe itd.). Usztywniona karoseria jest bezpieczniejsza. Zapewnia też wyższą precyzję prowadzenia oraz lepszy komfort – minimalizowana jest skala odkształceń i wibracji w trakcie jazdy po nierównościach. Solidniejsze materiały dają też możliwość obniżenia masy pojazdów. Jest też prozaiczna przyczyna zmiany sposobu konstruowania samochodów. Każdy kilogram stali kosztuje. Per saldo okazuje się, że warto sięgnąć po droższy, wysokogatunkowy materiał, ale zużyć go mniej.

Mimo że ostatnie dwie dekady upłynęły pod znakiem imponującego wzrostu poziomu ochrony pasażerów, wciąż jest wiele do zrobienia. EuroNCAP analizuje skutki uderzeń 40 proc. długości pasa czołowego. Amerykańskie NHTSA proponowało 25-procentowy offset, który w większym stopniu symuluje realia prawdziwych zderzeń. Wiele modeli miało problem z przejściem równie surowego testu. Niewiadomą pozostają też skutki uderzeń w tył – szczególnie istotne w samochodach z trzecim rzędem siedzeń. W kompaktowych vanach oraz mniejszych SUV-ach oparcia dodatkowych foteli dzieli od klapy bagażnika zaledwie kilkanaście centymetrów. Czy przy takim rozwiązaniu można mówić o bezpieczeństwie? Konstruktorzy aut unikają odpowiedzi wprost, zasłaniając się stwierdzeniem, że samochód spełnia wszelkie normy. Dość pobieżnie oceniane są skutki kolizji samochodów osobowych z pojazdami dostawczymi i ciężarówkami, jak również przyczepami. Badania wykazały, że istniejące regulacje oraz wynikające z nich rozwiązania nie zapewniają optymalnej ochrony. Elementy przyjmujące uderzenie są zbyt małe lub nie absorbują sił w należyty sposób.

Coraz większy odsetek kierowców zdaje sobie sprawę, że bezpieczeństwo nie jest luksusem i zwraca uwagę na raporty EuroNCAP. Zdarza się,



że z powodu małej liczby gwiazdek dany model jest skreślany z listy potencjalnych zakupów. Mało kto zdaje sobie sprawę, że... gwiazdka gwiazdce nierówna. Uderzenie w odkształcalną przeszkodę przy 55 km/h dwóch samochodów o zbliżonych masach. Świetnie ocenione auto miejskie może mieć problem z ochroną pasażerów podczas kolizji z limuzyną bądź SUV-em. Kilkaset kilogramów różnicy w masach własnych oznacza, że mniejszy pojazd zostanie odrzucony, co spowoduje wzrost przeciążeń. Kolejnym mankamentem jest niekompatybilność stref zgniotu. Podłużnice i absorbery energii w małych samochodach znajdują się nisko. W większych pojazdach montowane są w większej odległości od drogi. Już kilkanaście centymetrów różnicy sprawia, że mniejsze auto jest uderzane ponad strefą zgniotu, co prowadzi do powstania poważnych uszkodzeń oraz sił nieuwzględnianych na etapie projektowania pojazdu. W efekcie większy pojazd wbija się w nadwozie mniejszego, dokonując w nim poważnych zniszczeń. Wyjątkiem od reguły jest smart. Niemiecki mikrosamochód ma ultrasztywny szkielet nadwozia Tridion, który nie odkształca się podczas zderzenia. Testy wykazały, że jest w stanie przetrwać kontakt z betonowym blokiem przy 112 km/h. Projekt smarta zakłada rozproszenie energii zderzenia w strefie zgniotu pojazdu o konwencjonalnej konstrukcji. Problem pojawia się, gdy smart uderza w nieodkształcalną przeszkodę. Klatka Tridion zachowuje kształt, co oznacza, że ciała kierowcy i pasażera są poddawane olbrzymim przeciążeniom.

Kierowca i pasażerowie powinni mieć świadomość, że nawet najdoskonalsze systemy ochro-

ny nie zadziałają poprawnie, jeżeli swoim zachowaniem nie stworzą im optymalnych warunków pracy. Oparcia foteli powinny być ustawione możliwie pionowo, by potylicca znajdowała się w małej odległości od zagłówka. Konieczne jest także właściwe ustawienie samego zagłówka. Wiele osób zapomina o czynności, która powinna wejść w krew każdemu użytkownikowi samochodu – dociąganiu zapiętego pasa bezpieczeństwa. Podczas wypadku luz zostanie skompensowany przez napinacz pasa bezpieczeństwa, przez co nie spełni on swojej podstawowej funkcji, polegającej na dociągnięciu ciała pasażera do fotela podczas zderzenia. Analogicznym błędem jest układanie pasa na grubej kurtce lub swetrze zamiast pod nim. Sposób ustawienia foteli musi zapewnić 25 – 30 cm wolnej przestrzeni między obudową poduszki powietrznej i ciałem. W przeciwnym razie napędzający się gazem airbag może spowodować obrażenia ciała. W grę wchodzi także poparzenie gazami z ładunku pirotechnicznego poduszki.

Samochody stają się coraz bardziej bezpieczne. Niezmiernie istotne było wprowadzenie stref kontrolowanego zgniotu, poduszek powietrznych, ABS i ESP. W październiku bieżącego roku na liście niezbędnych elementów znajdzie się system eCall, który automatycznie wezwie pomoc, informując o miejscu wypadku, a nawet modelu pojazdu. Rozwiązanie skróci czas dotarcia do poszkodowanych o 50 proc. W skrajnej sytuacji – zdarzenie bez świadków czy wyraźnych śladów na drodze, nieprzytomny kierowca – będzie jedyną szansą na szybką pomoc.

Lukasz Szewczyk

Policja budzi zaufanie

Policja cieszy się zaufaniem Polaków. Większość respondentów (72 proc.) zadeklarowała, że zdecydowanie lub raczej ufa tej instytucji – wynika z badania społecznego przygotowanego na zlecenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przez Ipsos.

Częściej taką deklarację składają kobiety (79 proc.) niż mężczyźni (64 proc.). Wyraźnie mniejsze zaufanie do policji mają ludzie młodzi (60 proc.). Dwie trzecie pytaných zgodziło się, że obecność patroli sprawia, że czują się bezpiecznie. Taką deklarację także częściej składały kobiety (68 proc.) niż mężczyźni (59 proc.). Najwięcej pozytywnych odpowiedzi udzieliły osoby w przedziale wiekowym od 35 do 54 lat. Nieco rzadziej zdanie to podzielały osoby z najmłodszej grupy wiekowej (59 proc.).

■ Zdecydowanie karać!

Respondenci ocenili również liczbę przeprowadzanych przez policję kontroli trzeźwości. Przypomnijmy, że ostatnio znacząco została zwiększona ich liczba. W 2014 roku policjanci przeprowadzili 15,4 mln kontroli. To prawie dwa razy więcej niż w 2013 roku (8,8 mln). Mimo tej znaczącej różnicy w ocenie prawie połowy respondentów (46 proc.) kontrole trzeźwości kierowców są przeprowadzane za rzadko. Tylko 7 proc. pytaných miało całkiem odmienną opinię, twierdząc, że odbywają się one za często.

Polacy mają natomiast bardzo zdecydowane zdanie dotyczące karnia nietrzeźwych kierowców. Prawie wszyscy respondenci (96 proc.) opowiedzieli się za natychmiastowym odbieraniem prawa jazdy za recydywę w jeździe pod wpływem alkoholu.

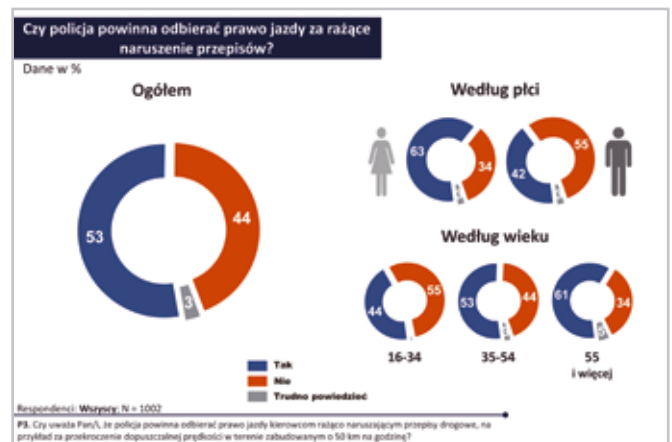
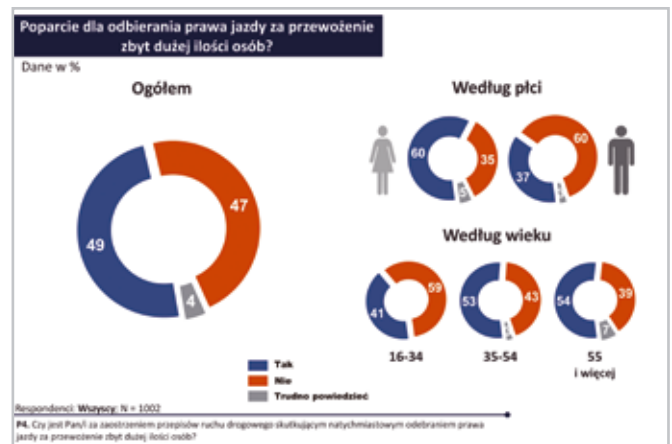
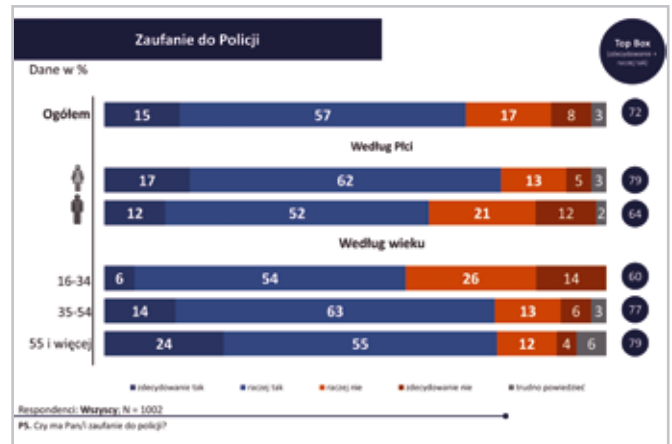
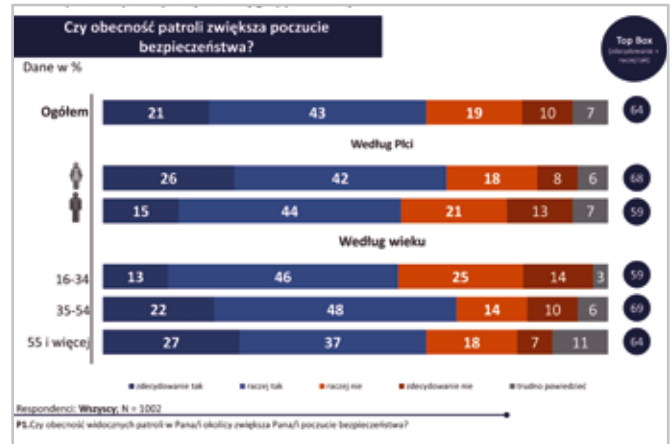
■ Nie odbierać?

Zdania respondentów były natomiast podzielone w sprawie propozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, dotyczącej odbierania prawa jazdy za przewożenie zbyt dużej liczby osób. W tym przypadku za ostrzeżenie przepisów miało prawie tyle samo zwolenników (49 proc.), co przeciwników (47 proc.).

Polacy, zapytani o opinię w sprawie obierania kierowcom prawa jazdy za rażące naruszenie przepisów, nieco częściej opowiadali się za (53 proc.) niż przeciw (44 proc.) takiej sankcji. Niemniej jednak w grupie mężczyzn i ludzi młodych więcej jest przeciwników niż zwolenników tego rozwiązania.

Sondaż „Opinie Polaków na temat bezpieczeństwa wewnętrznego” został przeprowadzony w dniach 10 – 13 grudnia 2014 roku metodą wywiadów telefonicznych (CATI) na ogólnopolskiej próbie reprezentatywnej 16+, liczącej 1002 osoby. Kwestionariusz zawierał pięć pytań. Dotyczyły one zaufania do policji, poczucia bezpieczeństwa, a także opinii na temat częstości kontroli trzeźwości oraz zaostżenia przepisów ruchu drogowego.

Jakub Ziębka



Protestujcie, a będzie wam dane

Mam taki zwyczaj, że rano na śniadanie jem coś słodkiego, wypijam kawę i oglądam programy publicystyczne. Wydawać by się mogło, że mało co i kto może popsuć mi nastrój. Jednak przestają się uśmiechać, gdy tylko pomyślę, że nie protestuję, tylko uczciwie zarabiam na utrzymanie i... protestujących.

Z wykształcenia jestem politologiem. Interesuję się bardzo sprawami polityczno-społecznymi i doskonale zdaję sobie sprawę, że rok 2015 jest wręcz wymarzony do protestów. Czeka nas przecież wybory. Ale mój podziw budzi kompletne oderwanie liderów związkowych od rzeczywistości. Na hałdach zalega podobno 8 milionów ton węgla, którego nie ma komu sprzedać, a ci ludzie, którzy często zarabiają więcej niż prezesi spółek węglowych i są praktycznie nieusuwalni, wmawiają biednym górnikom, że pieniędzy jest mnóstwo, a wszystkie przywileje im się należą niezależnie od tego, czy na rynku węgla jest dobrze, czy źle.

■ Górnicza dola

Mam znajomego, który pracuje w kopalni. Jego ciągłe narzekanie wywołuje u mnie ból głowy. Pracuje pod ziemią, jego praca jest bardzo niebezpieczna i ciężka. Szczerze? Nie chciałbym jej wykonywać. Ale on sam, przez nikogo niezmuszany, zaczął pracę w kopalni, wiedząc, że będzie ciężko. Zarabia ponad 6 tys. zł netto. Posiada górnicze mieszkanie, za które nic nie płaci, otrzymuje zwrot kosztów dojazdów do pracy. Ma dwoje dzieci. Na nie również otrzymuje od kopalni pieniądze. Niemałe, bo w praktyce prawie 1 tys. zł. Nie liczę trzynastej i czternastej pensji oraz barbórki. To pokaźny zastrzyk pieniędzy. W pracy zjada posiłki regeneracyjne. Nie jest to zupka z paczki, zalewana gorącą wodą. Jego żona również pracuje w górnictwie, ale na stanowisku biurowym. Znamy się i czasami odwiedzamy. Zawsze narzeka, jest przesiąknięty marazmem. Zastanawiam się, czy to przez brak słońca pod ziemią.

Mój kolega oczywiście protestuje, bo mu źle, bo mu chcą zabrać jego pieniądze. On, tak jak i jego liderzy związkowi, nie widzi, że kopalnia, w której pracuje, generuje olbrzymie straty, które budżet państwa lata z naszych, moich podatków. Kiedyś mu powiedziałem: „skoro tak ci źle, zwolnij się i pracuj w innej branży”. Obraził się. Stwierdził, że „nam, kapitalistom” w głowach się poprzewracało.

■ Walka o prawa

Druga solidarnie protestująca grupa to rolnicy. W zimie pracy na roli i w gospodarstwie mało, to pojechali się spotkać pod domem ministra



Sawickiego. Oczywiście jak przystało na biednych polskich rolników pojechali ciągnikami wartymi od trzystu tysięcy do pół miliona złotych. Ale mówią, że wszystko finansowane jest z kredytów. Znam wielu rolników. Mają tendencję do typowo polskiego narzekania, ale właśnie teraz, w zimie, kupują nowe maszyny, korzystają z dopłat i preferencyjnych kredytów. Rolnik otrzymuje dopłatę do maszyny w wysokości 50 proc. oraz zwrot całego podatku VAT. Program „Rolnik szuka żony” pokazał, jak się żyje na wsi. Osoba pracowita i mająca głowę na karku żyje dobrze i dostatnio.

Silne państwo to silne organizacje branżowe. Na przykładzie górników i rolników widać, że potrafią walczyć o swoje prawa. Walczyć skutecznie, z całą siłą i mocą swoich słusznych i niesłusznych argumentów. Wyjść na ulice i protestować. Jeśli argumenty słowne nie skutkują, zawsze pozostaje siła...

■ Wybierajmy świadomie!

Właściciele OSK oraz instruktorzy nauki i techniki jazdy mogą tylko pomarzyć o takich silnych, nie-

rozdrobnionych organizacjach branżowych, których mogłaby bać się pani premier, a właściwy minister zmieniałby miejsce zamieszkania w obawie, że pod jego domem pojawiają się tysiące pojazdów elek. A powodów, żeby protestować, nie brakuje. Przepisy, na podstawie których musimy funkcjonować, są tak głupie, że aż śmieszne. Właśnie przez to pozamykały się szkoły jazdy, kursanci boją się rozpoczynać naukę. Kwitnie turystyka egzaminacyjna do krajów sąsiednich. Polscy politycy jakoś tego nie zauważają. Wręczając sobie orderki i poklepując się po plecach myślą już o miejscu w ławie poselskiej.

Nie mam charakteru społecznika, nie należę do żadnej organizacji oraz partii politycznej, ale uczestniczę i świadomie głosuję w każdych wyborach. Może niech każdy z nas, właściciele szkół jazdy oraz instruktorów, w ramach protestu zagłosuje w tych wyborach. Bo to my możemy dać politykom żółtą lub czerwoną kartkę. Wybierajmy świadomie, rozliczajmy z obietnic przedwyborczych!

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP

Cieślaka

kawałek świata

– Wolę jechać autem po Europie niż latać. Nie cierpię lotnisk, odpraw, tłoku, szukania bagaży, rozbierania przed kontrolą, macania na bramkach. Wsiadam do auta i to jest kawałek mojej niezależności, mojego świata, gdzieś tysiące kilometrów od domu – mówi Mikołaj Cieślak z Kabaretu Moralnego Niepokoju.

Jakub Ziębka: Czy polscy kierowcy są wdzięcznym tematem do żartów?

Mikołaj Cieślak: Tak, choć w naszym przypadku za dużo takich skeczy, choćby „Autostop” z kierowcą wożącym gruz...

Korzystacie z tego tematu?

– Zapraszam na „Jerzyk dzisiaj nie pije” (program Kabaretu Moralnego Niepokoju – przyp. red.), nie będę zdradzał puent...

Interesuje się pan motoryzacją?

– Bardzo lubię samochody, ale traktuję je użytkowo, dlatego cholernie nie lubię, jak się psują. Lubię samochody mocne i szybkie, nie będę uprawiał kryptoreklamy, ale niewiele marek takie oferuje. Te sensowne oczywiście. Nie to, że moc 130 koni mechanicznych za 100 tys. zł. To nie dla mnie...

A prawo jazdy kategorii wyższych niż B? Czy porusza się pan tylko osobówkami?

– To drugie, chociaż od dziesiątego roku życia jeździłem traktorem, pracując na wakacjach u dziadka. Także osobówka – traktor z przyczepą.

Idealny samochód osobowy to...

– Wolę kupić samochód używany, ale wyższej klasy niż w tej samej cenie nowy, dwie – trzy klasy niżej. Jeżdżę od niedawna czteroletnim bmw 530xd, 258 koni mechanicznych. I o innym samochodzie nie marzę, a jeździłem wieloma. Mam tylko nadzieję, że się nie będzie psuł. Jeśli jednak chciałbym mieć jakiś, byłoby to bmw M3, w mocnej wersji. To auto idealne.

Samochód nie może być ani za mały, ani za duży. Musi być odpowiednio skalibrowany, wyważony, tak żeby dobrze się prowadził. Bez bujania, przechylów. Nie lubię dużych gablot ani małych twardych wyścigowców. Te pierwsze są nudne, drugie na dłuższą metę męczące. Dla mnie najważniejsza nie jest prędkość maksymalna, ale przyśpieszenie, moc i kop auta. To nie do końca wynika też z mocy na papierze, ale ze sposobu przeniesienia napędu w konkret. Może się narażę, ale dla przykładu bmw 3.0d



i audi 3.0d to są te same parametry, ale zupełnie inna jazda.

Od jakiego samochodu zaczął pan swoją przygodę z motoryzacją?

– Mitsubishi carisma 1.6. Legendarny samochód gwiazd Hollywood. Bardzo miło go wspominam. To był początek swobody...

Jest jakiś model, do którego nie wsiadłby pan za żadne skarby?

– Nie ma takich, jestem ciekawy samochodów. Nie lubię nudnych aut, a taka jest niestety większość.

Zostały panu jeszcze jakieś wspomnienia z egzaminu na prawo jazdy?

– Tak, zdawałem w 1992 roku, na maluchu, czyli fiacie 126p. Bardzo zjeżdżony, uciążliwy w jeździe, nie można było zredukować na je-dynkę, ciężko było zmienić pas ruchu, bo ten

samochód stał w miejscu... Ale jakoś się udało. Za drugim razem, bo za pierwszym nie zdałem parkowania. Nie włączyłem kierunkowskazu na placu i out z egzaminu.

Warto było się zmagać?

– Posiadanie prawa jazdy to przyjemność i przede wszystkim poczucie swobody. Można jechać bez oglądania się na godziny odjazdów, przyjazdów. Samemu można decydować, o której się pojedzie i wróci, jaką drogą... Dla mnie to jest jeszcze dodatkowy walor, bo lubię jeździć samochodem. Wolę też jechać autem po Europie niż latać. Nie cierpię lotnisk, odpraw, tłoku, szukania bagaży, rozbierania przed kontrolą, macania na bramkach. Wsiadam do auta i to jest kawałek mojej niezależności, mojego świata, gdzie tysiące kilometrów od domu.

Życie kabareciarza to życie w trasie, na wialkach. Dobrze pan to znosi?

– Ja uwielbiam jeździć i podróżować. To daje dystans i odpręża, choć dla niewprawnych osób jest strasznie męczące. Audiobooki na długą podróż to jest to...

A drogówka? Wzbudza jakieś uczucia? A może dzięki rozpoznawalności z policjantami łatwiej się rozmawia?

– Generalnie oceniam ich pozytywnie, naprawdę. Czasem mnie poznają, czasem nie. Ale ja wiem, że jeśli się jedzie się 100 km/h przy ograniczeniu do 50 km/h, to jest źle i nie ma dyskusji. Czasem chodzę na szkolenia. Wszystkim polecam.

Zatem działania drogówki nie wyprowadzają pana z równowagi. Jest w ogóle coś takiego?

– Korek, czyli coś, na co nie mam wpływu. Mogę jechać dwanaście godzin i to mnie tak nie zmęczy, jak piętnaście minut w korku.

Uważa się pan za dobrego kierowcę?

– Nigdy nie należy czuć się za pewnie, dlatego nigdy tak nie powiem. Zawsze trzeba wyjść poza rutynę. Uważać na drodze, tak jakby się jechało pierwszy raz. Tego wszystkim, również sobie, życzę.

A jak to jest z innymi Polakami?

– Generalnie nie jest źle. Choć czasem może za dużo złości, za mało życzliwości. Ale to nie tylko nasza cecha. Taksówkarze w Paryżu to mądra. ■

MIKOŁAJ CIEŚLAK

– artysta, współtwórca Kabaretu Moralnego Niepokoju. Jest absolwentem polonistyki na Uniwersytecie Warszawskim. W swoim dorobku ma wiele wyrazistych i charakterystycznych ról, m.in.: Gwidona, Bogdana, Bożydara, dresiarza w skeczu „Galeria”. Wraz z Przemysławem Borkowskim i Robertem Górskim opublikował tomik wierszy zatytułowany „Zeszyt w trzy linie”.

Po prawko do Gambii?

Gambia to kraj dla przeciętnego Polaka zupełnie nieznan. Jednak ponoć można tam w bardzo łatwy sposób zdobyć prawo jazdy. Tak przynajmniej usłyszeł dziennikarze „Głosu Wielkopolskiego”.



W ostatnim numerze „Szkoły Jazdy” podjęliśmy temat turystyki egzaminacyjnej Polaków, którzy zamiast w naszym kraju, wolą w łatwy i przyjemny sposób uzyskać dokument uprawniający do kierowania pojazdami u naszych sąsiadów – w Czechach, Niemczech i na Ukrainie. Jednak o najbardziej egzotycznym miejscu napisał „Głos Wielkopolski”. Chodzi o Gambię.

Ten kraj położony jest w zachodniej części afrykańskiego kontynentu. Od północy, południa i wschodu graniczy z Senegalem, od zachodu posiada dostęp do Oceanu Atlantyckiego, przy ujściu rzeki Gambii. Stolicą państwa, które uzyskało niepodległość w 1965 roku (wcześniej była to kolonia brytyjska) jest Bandżul.

W jaki sposób dziennikarze „Głosu Wielkopolskiego” dowiedzieli się o tym, że można tam bezproblemowo uzyskać prawo jazdy? W jednym z serwisów internetowych zamieścili ogłoszenie. Brzmiało ono: „Kupię prawo jazdy kat. B z wpisem. Tylko poważne oferty. Kontakt przez maila, szybka płatność, oczywiście bez zaliczek”.

Po kilku godzinach od zamieszczenia ogłoszenia odzywa się Marek. Pisze, że zajmuje się turystyką, od kilku lat mieszka

właśnie w Gambii. Co proponuje? Pomoc w uzyskaniu międzynarodowego gambijskiego prawa jazdy.

– Wiąże się to z minimum 7-dniowym pobytom w tym kraju i przejściem legalnej procedury prowadzącej do otrzymania dokumentu – tłumaczy cytowany przez „Głos Wielkopolski”. – Cena kursu, opłat rządowych i za wystawienie dokumentu oraz dwutygodniowy pobyt w Gambii z wyżywieniem i opieką na miejscu to koszt 6 tys. zł. Do tego należy doliczyć jeszcze bilet samolotowy w obie strony, którego cena wynosi ok. 1,4 tys. zł.

Marek oferuje nawet pomoc w zabukowaniu biletu. Twierdzi, że egzaminy to czysta formalność, a dokument jest już w Polsce przetestowany. Żeby potwierdzić prawdziwość swoich słów, Marek wysłał skan dokumentu. Jest nowy – wystawiony 27 stycznia 2015 roku na Polaka (nazwisko zamazane). Wygląda bardzo wiarygodnie i profesjonalnie, z kartą czipową, biometryczną, zdjęciem siatkówki oka oraz odciskiem palca – czytamy w „Głosie Wielkopolskim”.

Dziennikarze poznańskiego dziennika oczywiście z oferty nie skorzystali.

red

Policjant zatrzyma prawo jazdy

Polska wciąż znajduje się w europejskiej czołówce statystyk śmiertelnych wypadków. Posłowie właśnie zaostřejają przepisy ruchu drogowego. Zmiany są dość znaczące.

Ponad rok temu w wypadku w Kamieniu Pomorskim zginęło sześć osób. Sprawca tragedii był pijany i pod wpływem narkotyków. Tragedia zapoczątkowała prace nad zaostřejaniem kar dla pijanych kierowców. Efektem jest nowelizacja przepisów, którą przyjął Sejm.

■ Bez komunikacji miejskiej

Do najważniejszych zmian należy możliwość zatrzymania na trzy miesiące prawa jazdy kierowcy, który przekroczy dopuszczalną prędkość w terenie zabudowanym o co najmniej 50 km/h. Teraz popełniający to wykroczenie otrzymuje 10 punktów karnych i mandat w wysokości do 500 zł. Po zakończeniu ścieżki legislacyjnej – prawo jazdy odbierze na drodze podczas kontroli policjant. Jeśli sprawca w ciągu trzech miesięcy ponownie popełni to samo wykroczenie i zostanie zatrzymany przez policję, zakaz prowadzenia auta zostanie przedłużony do pół roku. Wówczas decyduje o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdem wyda starosta. By je odzyskać, trzeba będzie ponownie zdać egzamin państwowy.

– Już teraz mamy sporo pracy – mówi Marcin Kiwit z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie. – W 2014 roku do ponownego egzaminu, jaki odbywa się po zatrzymaniu prawa jazdy decyzją administracyjną lub wyrokiem sądu, przystąpiło 446 osób.

Prawo jazdy tracą też kierowcy, którzy przewożą zbyt dużo pasażerów w samochodzie. Jeśli liczba osób w pojeździe będzie o co najmniej dwie większa niż dopuszczalna, kierowca straci prawo jazdy na trzy miesiące. Wyjątkiem będą pojazdy komunikacji miejskiej, w których kierowca nie ma możliwości kontrolowania liczby pasażerów.

■ Wyroki w biuletynach

Kierowcy, którzy prowadzili w stanie nietrzeźwości (pow. 0,5 promila alkoholu we krwi), będą traciли prawo jazdy. Gdy zostaną złapani po raz pierwszy, utracą prawo jazdy na okres od trzech do piętnastu lat. Recydywiści – dożywotnio. Ponadto wobec takich kierowców sąd będzie orzekał obowiązek wpłaty na fundusz pomocy pokrzywdzonym lub pomocy postpenitencjarnej co najmniej 5 tys. zł (osoby złapane po raz pierwszy) lub co najmniej

10 tys. zł (osoby złapane kolejny raz). Kierowca, który po alkoholu spowodował wypadek ze skutkiem śmiertelnym, dożywotnio straci prawo jazdy. Taka sama kara ma dotyczyć sytuacji, gdy wypadek doprowadzi do czyjegoś kalectwa. Ponadto sprawcy będą musieli zapłacić nawiązkę w wysokości co najmniej 10 tys. zł na rzecz pokrzywdzonego lub jego najbliższych.

Osoby z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów będą mogły – o ile sąd uzna, że nie zagrażają bezpieczeństwu w komunikacji – po pewnym czasie usiąść za kierownicą samochodu, pod warunkiem, że będzie on wyposażony w tzw. blokadę alkoholową. Urządzenie to ma uniemożliwić włączenie silnika, gdy poziom alkoholu w powietrzu wydychanym przez kierowcę wyniesie 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. Jeżeli zakaz był czasowy, możliwe to będzie najwcześniej po upływie połowy czasu, na który orzeczono zakaz, a w przypadku zakazów dożywotnich – po upływie dziesięciu lat.

Zgodnie z ustawą, jazda bez prawa jazdy, które wcześniej zostało odebrane, będzie uznana za przestępstwo. Karą za jego popełnienie będzie grzywna, ograniczenie wolności lub do dwóch lat więzienia. Z kolei wobec osób złapanych na prowadzeniu samochodu bez uprawnień możliwe ma być orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów.

Wyroki sądów w sprawach objętych ustawą będą mogły być publikowane w biuletynach informacji publicznej.

Teraz ustawa trafi do Senatu, a później do podpisu prezydenta. Zmiany wejdą w życie po upływie trzydziestu dni po opublikowaniu ich w Dzienniku Ustaw.

■ Kolejne zmiany czekają w Sejmie

To nie koniec zmian, jakie czekają kierowców. Parlamentarzyści z Platformy Obywatelskiej są zdania, że mandaty w Polsce w porównaniu z innymi państwami Unii Europejskiej są za niskie, a liczba ofiar wypadków zbyt wysoka. Stąd poselski projekt zaostřejania kar, co miało by zwiększyć bezpieczeństwo na drogach.

Posłowie chcą, by wysokość mandatu była zależna od przeciętnego wynagrodzenia GUS (za III kwartał 2014 roku to 3781 zł). Przekroczenie prędkości w terenie niezabudowanym

o 50 km/h skutkowałoby mandatem w wysokości 20 proc. średniej pensji, czyli 760 zł.

– Projekt był gotowy w zeszłym roku. Wtedy wiele uwag do niego miał resort spraw wewnętrznych, ale udało nam się porozumieć – mówi poseł PO Stanisław Żmijan, współautor projektu.

Zgłoszony przez grupę parlamentarzystów projekt porządkuje też kwestię fotoradarów.

– Chcemy odebrać gminom uprawnienia do rejestrowania wykroczeń – mówi Żmijan. – Mandaty z fotoradarów przestaną zasilać gminne budżety i pieniądze popłyną do Skarbu Państwa.

Wraz z wejściem w życie ustawy skończą się przypadki jak ze słynnej pomorskiej gminy Kobylnica. Karano w niej kierowców nawet za minimalne przekroczenie prędkości. Z raportu NIK wynika, że w 2009 roku straż miejska tej gminy nałożyła 47 tys. mandatów na blisko 7,5 mln zł. Rok później mandatów było już 62 tys., a ich wartość wzrosła do niemal 8,5 mln zł. To jedna piąta budżetu gminy.

Czy dzięki nowemu taryfikatorowi na drogach będzie bezpieczniej?

– Każde zwiększenie kary sprawia, że zaczynamy myśleć – stwierdził w Radiu TOK FM prof. Adam Tarnowski, psycholog transportu z Uniwersytetu Warszawskiego. – Jeśli kara jest w cenie baku paliwa, możemy to sobie wliczyć w koszty. Ale jeśli zaczyna realnie ograniczać nasze wydatki, zaczynamy to odczuwać. Zwiększenie mandatów na pewno sprawi, że zaczniemy myśleć o tym, co dzieje się na drodze. Ale i przyczyni się do frustracji, bo w Polsce mamy poczucie, że my jesteśmy po jednej stronie, a zarządcy drogi, policja i straż miejska po drugiej.

Psycholog podkreśla, że kierowcy często są przeświadczeni, że ograniczenia służą nie bezpieczeństwu, ale wyciąganiu od nich pieniędzy.

Anita Chudzińska

Z badań przeprowadzonych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wynika, że w 2013 roku 80 proc. kierowców przekraczało dopuszczalną prędkość na obszarze zabudowanym. To główna przyczyna wypadków.

Bydlę w miejskiej dżungli

Przedzierając się przez miejską dżunglę widzę bestię, prawdziwego miejskiego zwierza – pasiastą zebbrę. Bydlę w paski jest tak wściekle i wstrętnie wygląda, że kierowcy nie chcą, wręcz boją się przed nim zatrzymać.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Czasem, gdy przychodzi weekend, chcemy zostawić samochody i pokonać jakąś trasę na piechotę. Tak też zrobiłem. W dobie wyprzedazowo-zakupowej gorączki postanowiłem wyciszyć się i odstresować. Najlepszym pomysłem, jaki przyszedł mi do głowy, był kilkukilometrowy spacer.

Szedłem jednak przez zakorkowane, głośnie miasto. Spacerując wzdłuż ulic obserwowałem zachowania kierowców. Nie wiem, czy mam jakąś obsesję, bzik na punkcie kultury na drodze, ale co chwilę zauważałem coś, co mi nie pasowało.

Na przykład wciskane do oporu klaksony. W większości przypadków bez uzasadnionej przyczyny. Kolejna sprawa – podobno wszystkim się spieszy, ale jak na sygnalizatorze pojawia się zielone światło, to kierowcy zastanawiają się, co ono oznacza. Dopiero po chwili decydują się na powolny ruch do przodu. Wiem, wiem, znowu się czepiam, ale po prostu chcę, żeby na naszych drogach wszyscy wzajemnie się szanowali.

■ Terror na ulicach

Przedzierając się przez miejską dżunglę docieram do bestii, prawdziwego miejskiego zwierza – pasiastej zebry. Bydlę w paski jest tak wściekle i wstrętnie wygląda, że kierowcy nie chcą, wręcz boją się przed nim zatrzymać. Jest tak straszne, że terroryzuje 99 procent z nich. Niektórzy tylko dodają gazu, żeby je czym prędzej rozjechać i pojechać dalej. Podchodzę i czekam. Pierwszeństwo mam tylko wtedy, gdy jestem na pasach, a nie przed nimi. Kierowcy doskonale o tym wiedzą. Dlatego ani myślą się zatrzymać i skonfrontować się z pasiastą zebbrą.

Odczekałem dwie minuty, zanim wreszcie zlitowała się elka. Mogłem spokojnie przejść na drugą stronę jezdni. Oczywiście podziękowałem za to podniesieniem ręki. Miła i śliczna kursantka odpowiedziała uśmiechem. Na szczęście była to droga jednokierunkowa i jeden pas



ruchu. Skoro więc elka się zatrzymała, to sznur pędzących za nią pojazdów również.

■ Nieustanna walka

Wielki problem pojawił się kilometr dalej. Droga dwukierunkowa, ale jezdnia jednokierunkowa z dwoma pasami ruchu. Takie miejsca są najgorsze. Najbardziej niebezpieczne dla pieszych. Nierzadko trzeba tam odczekać dobrych kilka minut. Przejścia na dwupasmowych jezdniach są o tyle niebezpieczne, że gdy już przeleci chmara 99 aut, i w końcu nadjedzie kulturalny kierowca, który zatrzymując się przed przejściem dla pieszych będzie chciał nam umożliwić dalszy marsz, jak zwykle pozostanie w tym działaniu osamotniony. Zatrzymuje się, ale na drugim pasie nikt o tym nawet przez chwilę nie pomyśli. Kierowcy zapominają, jak drogo kosztuje wyprzedzanie kogoś, kto zatrzymał się, żeby przepuścić ludzi na pasach.

Jeżeli pieszy ma trochę oleju w głowie, to będzie czekał, aż ktoś się zlituje i zatrzyma. Gorzej, jeśli postępuje w myśl zasady „jestem już na pasach, więc zawsze mogę przejść, bo mam pierwszeństwo”. To igranie ze śmiercią. Nie wszy-

scy znają przepisy i ich przestrzegają. Dziwne, bo każdy kierowca powinien mieć o nich pojęcie. W końcu ma ten cholerny plastik, nazwany prawem jazdy.

■ Bezcenne zdziwienie

Najgorzej sytuacja wygląda, gdy w takim momencie przez pasy chcą przejść dzieci. Są one, jak wiemy, niskie i nieraz nawet głową nie sięgają ponad maskę dużego SUV-a. Wtedy sumienie niekulturalnego kierowcy nie będzie czyste.

Przydałaby się akcja, kampania w mediach. Jedna, ale żeby trafiała zarówno do pieszych (tych, którzy nie uważają i strasznie ryzykują), jak i do kierowców mogących stracić to, co najważniejsze – wolność. Niezmiernie smutne jest to, że gdzieś mamy innych uczestników ruchu, zwłaszcza pieszych, którzy nie dysponują klaksonami. Niestety, na drodze jest jak w dżungli. Pierwszeństwo ma i generalnie wygrywa każdy, kto jest szybszy, większy, mocniejszy. Przeważnie kierowca samochodu, rzadziej pieszy. To zdziwienie pieszych, gdy zatrzymamy się przed pasami... Bezcenne... ■



Czarne, białe?

Asfalt czy beton?

Z końcem stycznia upłynął termin zgłaszania uwag i wniosków do projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju ogłosiło go rzutem na taśmę. Stało się to pod koniec 2014 roku. Był on jednocześnie... pierwszym rokiem jego realizacji, o czym m.in. informowaliśmy w poprzednim numerze „Szkoły Jazdy”. W całym procesie, określanym jako „konsultacje społeczne projektu”, zgłoszono jedynie niewiele ponad... 20 tys. wniosków!

Na opracowanie sprawozdania z konsultacji resort ma trzydzieści dni. Zatem podsumowania uwag i postulatów należy spodziewać się w pierwszej dekadzie marca, kiedy aktualny numer miesięcznika trafi już do czytelników. Czy ministerstwo zdąży? Z pewnością tak, bo przeanalizowanie ponad 20 tys. dokumentów to żaden problem dla połączonych sił dwóch odrębnych wcześniej ministerstw. Nie wnikajmy jednak w organizację pracy resortu w oczekiwaniu na wnikliwą analizę dokumentów i rezultat konsultacji. Bo w konsekwencji z projektu programu powstanie przecież kiedyś ostateczny program. Im wcześniej, tym lepiej. Czas na realizację programu biegnie już nieubłaganie od... 1 stycznia ubiegłego roku!

■ Firmy nie nadążą

Szereg postulatów zgłosiły poszczególne samorządy. Są one zainteresowane lepszym dostępem do sieci dróg krajowych. Ale nie tylko. Zrobiły to też organizacje zrzeszające drogowców, w tym przedstawiciele firm wykonawczych.

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa zwróciła uwagę, że przy realizacji programu najwięcej wydatków ponoszonych będzie



w latach 2016 – 2018. W tak krótkim czasie dostawcy sprzętu, materiałów i firmy wykonawcze nie będą w stanie sprostać zamówieniom. Kumulacja prac ziemnych, a następnie popyt na kruszywa szybko może powodować wzrost cen maszyn, materiałów i robocizny. Ponadto mogą wystąpić problemy z zaangażowaniem w proces inwestycyjny wykwalifiko-

wanej kadry. Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia organizacja proponuje położyć nacisk na lepsze przygotowanie projektów i bardziej równomierny rozkład środków finansowych na ich realizację w czasie. Niezbędne jest przygotowanie harmonogramu finansowania i realizacji inwestycji dla programu z uwzględnieniem rozstrzygnięcia w czasie terminów rozpo-

częcia poszczególnych etapów robót dla kolejnych inwestycji.

Polski Kongres Drogowy apeluje z kolei o wydzielenie środków z przeznaczeniem na naprawę dróg lokalnych, zdegradowanych w trakcie budowy tras ekspresowych i autostrad, a także wskazuje na systemową potrzebę planowania i finansowania modernizacji dróg służących do rozprowadzania ruchu z węzłów autostrad i dróg ekspresowych.

■ Czas betonu?

Niezależnie od efektów konsultacji Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad planuje budowę w ramach programu ok. 855 km dróg z nawierzchnią betonową, co stanowi blisko 1/3 dróg nim objętych. Nawierzchnie betonową mają mieć m.in. drogi: A1 Tuszyn – Częstochowa – Pyrzowice (138,5 km), S2 Południowa Obwodnica Warszawy i dalej przedłużenie do obwodnicy Mińska Mazowieckiego (łącznie 33,1 km), S7 od granicy woj. mazowieckiego/warmińsko-mazurskiego przez Płońsk do Warszawy (128,3 km) i od granicy woj. świętokrzyskiego/małopolskiego do Krakowa (109,2 km), S17 Warszawa – Kurów (114,5 km) i S61 Ostrów Mazowiecka – Łomża – Budzisko (186,6 km). Przy tak przyjętych założeniach już w roku 2020 nawierzchnie betonowe stanowią będą ok. 27 proc. długości autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Specjaliści z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oszacowali, że na takiej długości dróg o nawierzchni betonowej oszczędności na robotach budowlanych wyniosą 670 mln zł, tj. blisko 15 proc. w stosunku do technologii asfaltowej. Ponadto o ok.

20 proc. mniejsze będą koszty utrzymania takich nawierzchni przy uwzględnieniu ich większej trwałości (przeciętnie 30 – 50 lat). Na takich nawierzchniach nie tworzą się koleiny, ale np. regularnie należy wymieniać wypełnienia dylatacyjne między płytami. Będzie to powodowało okresowe utrudnienia w ruchu, podobne do występujących przy remontach cząstkowych nawierzchni bitumicznych.

■ Wzrośnie poziom hałasu?

Bez takich regularnych i dokładnych zabiegów betonowa droga może przypominać schody, które pewnie jeszcze pamiętamy z eksploatacji odcinka poniemieckiej autostrady pod Wrocławiem – podczas jazdy nim można było pogubić wszystkie plomby. Nie tak dawno nawet skrupulatni i precyzyjni Niemcy mieli problem z podnoszeniem się płyt betonowych na autostradach i wyłamywaniem ich krawędzi. Jest to bardziej niebezpieczne niż plastyczne odkształcenia asfaltu. Ponadto wciąż popularny w Polsce środek odladzający nawierzchnię zawiera sól, która szybko i skutecznie niszczy beton. Fachowcy z GDDKiA zapewniają jednak, że przy zachowaniu odpowiedniego udziału cementu i napowietrzeniu betonu powinien być on odporny na sól. Ponadto dysponują wynikami badań, które wskazują, że nawierzchnie betonowe wbrew powszechnym opiniom generują jedynie nieznacznie większy hałas niż bitumiczne. Czy rzeczywiście? Warto przy tym zaznaczyć, że różnica zaledwie 3 dB stanowi odczuwalną różnicę dla ucha. Czy zatem wskazane wyżej oszczędności nie wymuszają

budowy kolejnych szpalerów ekranów i ich kosztownego utrzymania?

■ Beton, asfalt i bezpieczeństwo

Optymizmu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad nie podzielają potencjalni wykonawcy planowanych odcinków dróg, którzy ostatnio sporo zainwestowali w rozwój technologii asfaltowych, aby sprostać wymaganiom jakościowym.

A co sądzą o tych planach użytkownicy dróg? Dotychczas nikt ich nie pytał, czy np. oczekują dróg o nawierzchniach jednorodnych w przebiegu międzyregionalnym (taką funkcję pełnią drogi krajowe), czy zaakceptują zmianę warunków jazdy (m.in. większy hałas) na poszczególnych odcinkach trasy, czy zaakceptują zdecydowanie mniejszy kontrast oznakowania poziomego na nawierzchni betonowej w porównaniu do asfaltowej i jak to wpłynie na bezpieczeństwo ruchu.

Podobnych pytań może być dużo więcej, zatem proponuję minisondę wśród czytelników miesięcznika. Czy chcecie jeździć po czarnym, czy białym? Czy jest to całkowicie obojętne?

Nie spodziewam się naturalnie tysięcy opinii, jak w przypadku konsultacji społecznych projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023, ale zachęcam do ich wyrażania. Wasze opinie chętnie prześlemy specjalistom z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Marek Wierzchowski,
inżynier ruchu drogowego,
audytor BRD,
biegły sądowy z zakresu
inżynierii ruchu drogowego



Mazda 2, czyli jazda bez wyrzeczeń

Kupując samochód segmentu B nie musimy rezygnować z komfortu, bogatego wyposażenia, dobrych właściwości jezdnych i niezłych osiągnięć. Nowe modele są coraz bardziej dopracowane. W stawce może sporo namieszać najświeższa propozycja z Japonii – mazda 2. Samochód właśnie trafił do polskich salonów.

Nowość czerpie pełnymi garściami z rozwiązań zastosowanych w większych modelach mazdy. Najważniejszy jest pakiet technologii Skyactiv. Strategia zakłada optymalizację istniejących już rozwiązań oraz usuwanie zbędnych kilogramów ze wszystkich podzespołów. Japońscy inżynierowie znaleźli sposób na odciążenie nadwozia, zespołów napędowych, elementów zawieszenia, foteli czy wiązek elektrycznych. Walka z masą opłaca się. Mniejsza liczba kilogramów przekłada się na bardziej neutralne prowadzenie, lepsze osiągi oraz niższe spalanie.

Pod maskami większości współczesnych samochodów pracują małe silniki z doładowaniem. Rekompensowanie ubytku pojemności turbospężarką to downsizing. Mazda deklaruje, że postawiła na „rightsizing”. Opracowała 1,5-litrowy silnik, który rozwija 75, 90 lub 115 KM. Wysoka sprawność jednostki jest m.in. zasługą rekordowego stopnia sprężania (14:1),

bezpośredniego wtrysku paliwa, zoptymalizowanych kolektorów, regulowanych faz zaworowych oraz ograniczonych oporów – zarówno na pierścieniach tłokowych i trzonkach zaworów, jak i w układzie smarowania.

W samochodzie ważącym niecałą tonę egzamin zdaje nawet 75-konny silnik. Rozpędza mazdę 2 do setki w 12,1 sekundy i pozwala na uzyskanie 171 km/h. 115 KM zapewnia niemal sportowe wrażenia z jazdy. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h jest kwestią 8,7 s. Typ silnika nie ma istotnego wpływu na zużycie paliwa. W cyklu mieszanym mazda 2 powinny zużywać 4,5 – 4,9 l/100 km. Homologowane wartości nie są oderwane od rzeczywistości. Bez specjalnych starań uzyskaliśmy 5,5 l/100 km. Co równie ważne, wolnossące silniki okazują się mało wrażliwe na styl jazdy. Nawet podczas dynamicznego pokonywania górskich serpentyn silnik 1.5 Skyactiv-G pobierał poniżej 8 l/100 km.

Kolejnym zaskoczeniem jest wysoki komfort jazdy. Za kierownicą mazdy 2 szybko zapominamy, że podróżujemy miejskim samochodem. Silniki, szumy powietrza i odgłosy pracującego zawieszenia zostały należycie wyciszone. Jeździe po nierównościach nie towarzyszą irytujące wstrząsy i wibracje. Poczucie obcowania z samochodem z wyższej półki potęguje wyposażenie. „Dwójka” może mieć system multimedialny z wielofunkcyjnym pokrętelem, a nawet obszyte skórą fotele i elementy rozdzielczej. Duży nacisk położono na bezpieczeństwo. Dostępne są systemy zapobiegające kolizji z poprzedzającym samochodem czy ostrzegające o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu, obecności innych pojazdów w martwym polu oraz ruchu poprzecznym podczas cofania.

Wnętrze zostało wykończony twardej tworzywami. W segmencie B tylko Audi i Volkswagen pozwalają sobie na lepsze materiały. Mazda dołożyła jednak starań, by wszystkie plastiki cieszyły oko. Należycie dobrane kolory i faktury sprawiają, że kabina wygląda świetnie. Nietypo-



Ostatnie auto Piłsudskiego

Książka autorstwa Jana Tarczyńskiego i Maksymiliana Sokoła-Potockiego przybliży losy najciekawszego pojazdu Kolumny Samochodowej Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, który przetrwał historię zawieruchę i jest dzisiaj eksponatem stołecznego Muzeum Techniki i Przemysłu Naczelnej Organizacji Technicznej – Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych.

wym, ale udanym rozwiązaniem jest wyraźna asymetria kokpitu. Przed kierowcą umieszczono tylko wskaźniki i przyciski związane z prowadzeniem pojazdu. Konsolę środkową przeznaczono na komunikację, której sercem jest rozbudowany system multimedialny. Korzystanie z nawigacji, odtwarzacza audio czy przeróżnych aplikacji odwraca uwagę kierowcy od drogi, co ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo. Aby ograniczyć skalę zjawiska, inżynierowie Mazdy zoptymalizowali poszczególne elementy wyposażenia. Ikony na ekranie są duże, a liczba prezentowanych informacji nie przytłacza. Na tunelu środkowym zamontowano wielofunkcyjne pokrętko z przyciskami funkcyjnymi, które pozwalają na szybką zmianę ustawień lub wprowadzenie nowego celu w nawigacji. Wisienką na torcie stanowi wyświetlacz przezierny nad panelem wskaźników – na przezroczystej płycie prezentowane są wskaźniki systemu nawigacyjnego oraz aktualna prędkość.

Cennik mazdy 2 otwiera wersja SkyGo z 75-konnym silnikiem, manualną klimatyzacją, sześcioma poduszkami powietrznymi i systemem audio. Trzeba na nią przeznaczyć 50.900 zł. To rozsądna oferta. Otrzymujemy w zamian przemyślany, przyjemny w prowadzeniu, bezpieczny i oszczędny samochód. Kto nie potrzebuje przepastnego bagażnika oraz dużej ilości miejsca w drugim rzędzie foteli, z pewnością zada sobie pytanie, czy warto wydawać więcej na auto klasy kompaktowej.

Lukasz Szewczyk

Ten unikatowy samochód to amerykański Cadillac 355D Series 30 Fleetwood 7 Passengers Limousine, zamówiony w końcu 1934 roku dla marszałka Józefa Piłsudskiego, generalnego inspektora Sił Zbrojnych i ministra spraw wojskowych, a sprowadzony do kraju w początku następnego roku.

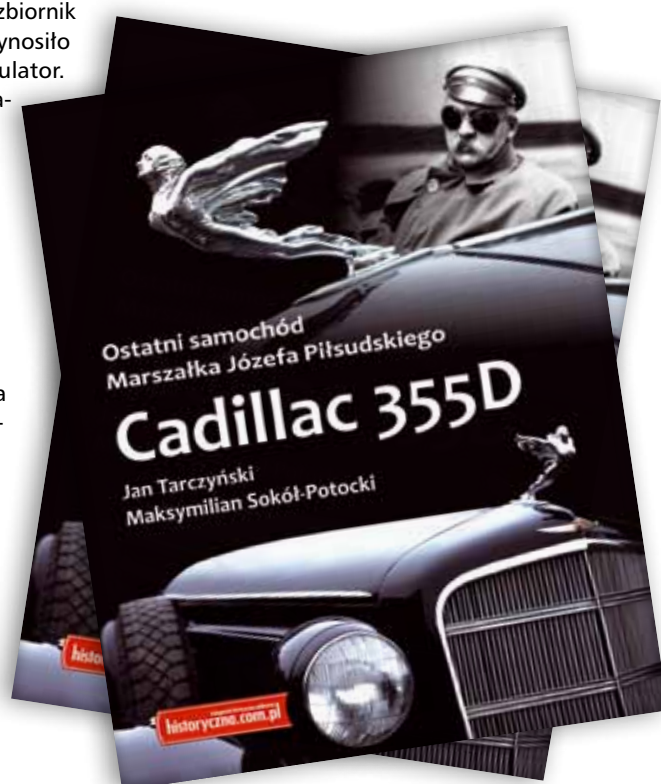
W porównaniu do seryjnego samochodu nadwozie podwyższono o 10 cm, żeby schorowany już wówczas marszałek mógł wsiadać do auta, nie schylając się. Dokonanie takiej przeróbki było czymś wyjątkowym. Jak bowiem stwierdził cytowany przez autorów inż. Adolf Skwarczewski, którego firma zajęła się realizacją zamówienia, nie robiono tego nawet na usilne żądania bogatych klientów.

Samochód został wyposażony w kulo odporne szyby, dodatkowy zbiornik benzyny (zużycie paliwa wynosiło 25 l/100 km), drugi akumulator. Opancerzenia drzwi dokonano już w Polsce.

Nie wiadomo, czy marszałek używał swego ostatniego auta. Oglądał go jednak, zapytał o prędkość maksymalną (140 km/h) wsiadł do samochodu i stwierdził, że ma u siebie wygodniejsze fotele. Autorzy piszą, że uwaga ta spowodowała przebudowanie siedzenia w kabinie pasażerskiej, do czego zużyto 4,5 kg sprężyn, 7,5 kg włośia końskiego oraz 1,65 kg waty. Po śmierci marszałka Cadillac był nadal w kolumnie samochodowej GISZ. Przez jakiś czas używała go Aleksandra Piłsudska. Jan Tarczyński i Maksymilian Sokół-Po-

tockci przypuszczają, że we wrześniu 1939 roku samochód mógł służyć marszałkowi Edwardowi Rydzowi-Śmigłemu. Samochód trafił wówczas do Rumunii, skąd wkrótce po wojnie wrócił do Polski.

Książkę zamykają informacje o najnowszym rozdziale historii samochodu. Z inicjatywą jego odrestaurowania wystąpił prezydent Bronisław Komorowski. Na czele powołanego w 2013 roku społecznego komitetu ds. opracowania inwentaryzacji i dokumentacji konserwatorskiej stanął Jan Tarczyński, dyrektor Centralnej Biblioteki Wojskowej. Renowacji dokonano w poznańskiej firmie Classic Cars Paweł Stawiński. Koszty pokryła Fundacja PZU. *red*





Polacy inwestują w lepsze samochody

Rosnąca liczba zamożnych i bogatych Polaków przekłada się na wzrost popytu na dobra luksusowe w Polsce, m.in. na samochody z wyższej półki. W 2014 roku odnotowano w Polsce rekordową liczbę rejestracji aut wyższej klasy – 31,5 tys. z segmentu premium (wzrost o 28 proc.) oraz 94 luksusowe (wzrost o 52 proc.) – wynika z raportu KPMG.

Okazuje się, że segment premium i luksusowy to obecnie najlepiej rozwijająca się i najbardziej stabilna część polskiego rynku nowych samochodów osobowych. W 2014 roku co dziesiąte nowe auto osobowe zarejestrowane w Polsce należało do klasy premium lub luksusowej.

– W 2014 roku, bardzo dobrym dla rynku motoryzacyjnego w Polsce, zarejestrowano 31,5 tys. nowych samochodów osobowych segmentu premium – mówi Mirosław Michna, partner w dziale doradztwa podatkowego, szef zespołu doradców dla branży motoryzacyjnej w KPMG w Polsce. – Jeżeli doliczymy do tego marki z pogranicza segmentu standardowego i najwyższej klasy samochody terenowe, możemy mówić o blisko 34 tys. pojazdów.

■ Bmw, audi i mercedesy

Jak wynika z raportu KPMG, wśród 31,5 tys. zarejestrowanych w 2014 roku samochodów klasy premium najwięcej znalazło się aut marek BMW (7,7 tys. rejestracji), Audi (7,0 tys. rejestracji) i Mercedes (7,0 tys. rejestracji). W ujęciu procentowym największy wzrost liczby rejestracji w porównaniu z 2013 rokiem odnotowało Infiniti (o 150 proc.) oraz Lexus (o 109 proc.). Porównując poszczególne modele, najwięcej zarejestrowano volvo XC60 (2,8 tys. rejestracji), audi Q5 (1,7 tys. rejestracji) i bmw X5 (1,4 tys. rejestracji). W kategorii luksusowej spośród 94 zarejestrowanych samochodów najwięcej stanowiły auta marki Maserati (37 reje-

stracji) oraz Ferrari (22 rejestracje). Największy wzrost procentowy liczby rejestracji w porównaniu do 2013 roku odnotowało Lamborghini (o 400 proc.) oraz Rolls-Royce (o 167 proc.). Najpopularniejszymi modelami były auta marki Maserati – ghibli (dziewiętnaście rejestracji) oraz quattroporcie (czternaście rejestracji).

– Znaczący wpływ na wzrost popytu na auta z kategorii premium miały zmiany prawne – komentuje Andrzej Marczał, partner w dziale doradztwa podatkowego w KPMG w Polsce. W pierwszym kwartale 2014 roku istniało w Polsce tzw. okienko derogacyjne, czyli możliwość odliczenia VAT-u od samochodów z homologacją ciężarową. W rezultacie wartość rynku samochodów luksusowych i premium w Polsce w 2014 roku przekroczyła 5,6 mld zł.

■ Płynna granica

Wraz ze wzrostem poziomu zamożności rośnie odsetek Polaków, którzy deklarują, że posiadają luksusowy samochód. W grupie osób zamożnych na pytanie o posiadanie luksusowego auta twierdząco odpowiedziało 41 proc. respondentów, w grupie bardzo zamożnych było to 51 proc., a w grupie bogatych już 65 proc. Niezależnie od poziomu dochodów badanych większość nabywa luksusowe samochody w Polsce. Osoby, które zadeklarowały, że kupują luksusowe auta poza granicami kraju, najczęściej jako kraj zakupu wskazywały Niemcy. Największa część respondentów odpowiedziała, że nowy samochód nabywa raz na trzy lata.

– Tak wysoki odsetek zamożnych i bogatych Polaków deklarujących posiadanie luksusowego samochodu wynika z kilku powodów – komentuje Tomasz Wiśniewski, partner w dziale doradztwa finansowego w KPMG w Polsce. – Po pierwsze, jak pokazuje badanie KPMG, część respondentów o ponadprzeciętnych dochodach dość nisko ustawia próg cenowy samochodu luksusowego. 31 proc. osób zamożnych uważa, że kupno takiego auta to wydatek nie większy niż 100 tys. zł. Niejednokrotnie granica między tym, co jest produktem premium, a co luksusowym, jest płynna. Warto też zwrócić uwagę, że część segmentu samochodów luksusowych to nie zakupy prywatne, lecz korporacyjne. Użytkownicy takich aut mogą podświadomie deklarować, że posiadają luksusowy samochód.

Jakub Ziębka

O raporcie

Raport „Samochody luksusowe i premium” jest aktualizacją i rozszerzeniem raportu KPMG „Rynek dóbr luksusowych w Polsce. Edycja 2014”. Dane dotyczące rejestracji samochodów luksusowych i premium pochodzą z PZPM/CEP. Dane dotyczące postrzegania samochodów luksusowych przez Polaków o ponadprzeciętnych dochodach zostały zaczerpnięte z raportu „Rynek dóbr luksusowych w Polsce. Edycja 2014”.

Kierowcy pod większym nadzorem

Po blisko trzydziestu latach obowiązywania przepisów określających zasady używania, instalowania i legalizowania tachografów nastąpi zmiana aktu prawnego.



■ Marek Rupental

Już 2 marca zaczynają częściowo obowiązywać zapisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym. Zastąpi ono akt z 1985 roku, czyli rozporządzenie nr 3821/85. Na powyższy fakt złożyło się wiele zmian, które w nim dokonano, a także niewątpliwie postęp techniczny, otwierający nowe możliwości dokumentowania i nadzorowania prawidłowości rejestracji zapisów czasu pracy kierowców.

■ Audyty warsztatów

Celem nowego rozporządzenia jest zapewnienie maksymalnego poziomu przestrzegania przepisów prawa. Mają to zagwarantować wprowadzone poprawki, odnoszące się zarówno do elementów technicznych samego urządzenia, jak również do stosowanych procedur kontrolnych. Pierwsze zmiany związane są z obowiązkiem zwiększonego nadzoru państwa nad działalnością instalatorów tachografów, warsztatów obsługujących te urządzenia oraz producentami pojazdów. Na państwa członkowskie nałożony zostaje obowiązek zapewnienia kompetentności i rzetelności instalatorów, polegający m.in. na właściwym przeszkalaniu oraz zapewnieniu nieposzlakowanej reputacji instalatorów i warsztatów. Na państwa sygnatariuszy ustawodawca nakłada obowiązek prowadzenia audytów (co najmniej raz na dwa lata) warsztatów obsługujących tachografy oraz zatrudnionych w nich instalatorów. Cel audytu koncentrować się ma w szczególności na środkach zabezpieczeń i posługiwaniu się kartami warsztatowymi.

■ Przerwy i odpoczynek

Znowelizowano w przedmiotowym rozporządzeniu brzmienie starego art. 15 z rozporządzenia 3821/85, dostosowując go do rejestracji aktywności kierowców zarówno przez tachograf analogowy, jak i cyfrowy. Ponadto nowe brzmienie tego artykułu zezwala na re-



jestację pod piktogramem łóżka już nie tylko przerw w pracy i odpoczynków dziennych (jak zezwalało na to rozporządzenie 3821/85). Uogólniony zapis w nowym brzmieniu wskazuje na rejestrację przerw w pracy i odpoczynków, co ewidentnie wskazuje na możliwość również zapisu odpoczynków tygodniowych. Z uwagi na ograniczony zapis czasowy na wykresówce (do 24 godzin), rejestracja odpoczynku tygodniowego możliwa będzie tylko i wyłącznie przez tachograf cyfrowy. Pozwoli to na efektywniejsze wykorzystanie zapisów wytycznych nr 5 do Decyzji nr 2007/230/WE, nakładającej obowiązek posiadania świadectwa działalności kierowcy w przypadku nieposiadania zapisów aktywności kierowcy przez tachograf.

■ Większy promień

Ujednolicono kategorię pojazdów zwolnionych z obowiązku poruszania się w transporcie drogowym według norm określonych w rozporządzeniu (WE) 561/2006. Stało się to poprzez dodanie nowej kategorii pojazdów, nieobjętej zastosowaniem norm czasu pracy z rozporządzenia w przypadku pojazdów bądź zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej

nieprzekraczającej 7,5 tony, używanych do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, które to pojazdy są użytkowane wyłącznie w promieniu 100 km od bazy przedsiębiorstwa oraz pod warunkiem, że prowadzenie takich pojazdów nie stanowi głównego zajęcia kierowcy.

Kolejna zmiana dotyczy pojazdów wymienionych w art. 13 ust. 1 lit. d – f oraz lit. p, poprzez zwiększenie promienia do 100 km (wcześniej było do 50 km) w przypadku przewozów pojazdami używanymi przez operatorów świadczących usługi powszechne, określone w art. 2 ust. 13 dyrektywy 97/67/WE Parlamentu Europejskiego. Chodzi o te do przewozu materiałów, sprzętu lub urządzeń do użytku kierowcy w trakcie pracy, używane do przewozu rzeczy, z napędem na gaz ziemny lub ciekły lub z napędem elektrycznym, o dopuszczalnej masie całkowitej wraz z przyczepami lub naczepami nieprzekraczającymi 7,5 tony, oraz wykorzystywane do przewozu żywych zwierząt z gospodarstw na miejscowe targowiska i z powrotem lub z targowisk do miejscowych rzeźni.

Pozostałe zmiany zapisów rozporządzenia 165/2014 wchodzi w życie 2 marca 2016 roku. ■

Podstawy techniki kierowania samochodem

Od dłuższego czasu obserwuję, że często instruktorzy nauki jazdy zbyt wiele uwagi poświęcają na tłumaczenie zasad mających rzekomo pomóc w zdaniu egzaminu państwowego. Tym samym po macoszemu traktują podstawy techniki kierowania, których umiejętność jest niezbędna do tego, żeby przyjemnie i bez większych trudów przebrnąć przez egzamin praktyczny.



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

W ostatnim czasie wiele mówi się o jeździe energooszczędnej i hamowaniu silnikiem jako dodatkowych zadaniach ocenianych podczas egzaminu państwowego. Nie rozumiem, dlaczego wprowadzenie tych zasad jest tak głośno komentowane, skoro są to właśnie podstawy techniki jazdy samochodem.

■ Ustawienie fotela to nie wszystko

Większość instruktorów prawidłowo instruuje osoby wsiadające za kierownicę. Wskazuje, jak ważne jest ustawienie właściwej odległości siedziska od pedałów w samochodzie oraz oparcia od kierownicy. Zasady lekko ugiętej nogi po wciśnięciu pedału sprzęgła oraz nadgarstka opartego na szczycie kierownicy, podczas gdy plecy cały czas są oparte, wydają się wszystkim znane. Dlaczego więc tak wielu kursantów nie potrafi swobodnie ruszać i operować kierownicą? Wielu egzaminatorów, z którymi miałem okazję rozmawiać, skarży się na to, że osoby przystępujące do egzaminu nie są samodzielne.

Zadaniem instruktora jest pokazać osobie szkolonej nie tylko prawidłowe ustawienie fotela i kierownicy, ale także to, jak korzystać z mechanizmów sterowania pojazdem. Na co zwrócić szczególną uwagę?

Żeby prawidłowo i precyzyjnie operować pedałem przyspieszenia, hamulca i sprzęgła, wystarczy oprzeć obie pięty o podłogę samochodu. Daje to stabilny punkt podparcia, szczególnie wtedy, gdy trzeba manewrować przy niewielkich prędkościach, używając delikatnie sprzęgła i hamulca samochodu. Niby takie oczywiste, ale zwróćcie uwagę, jak wiele osób wciska sprzęgło, trzymając stopę w powietrzu i tym samym nie mając pełnej kontroli nad mechanizmem załączania i rozłączania napędu.



Dźwignie i przełączniki są konstruowane tak, żeby ich używanie było bardzo ergonomiczne. Czasy, kiedy do włączenia biegu lub kierunku trzeba było używać siły, są już dawno za nami. W nowoczesnym samochodzie można czasem odnieść wrażenie, że przełączniki są bardzo delikatne. Prawda, ich używanie ma być wręcz intuicyjne. To kolejna rzecz, którą osobom rozpoczynającym naukę jazdy trzeba wytłumaczyć. Nie chodzi o to, żeby wbijać dźwignię na siłę, trzeba przesunąć ją na właściwą pozycję.

Uczymy tylko ruszać, hamować i skręcać czy jednak jak jeździć samochodem? Jeżeli tego drugiego, to nie zapominajcie o tym, żeby każdy, kto siada za kierownicą, potrafił również obsłużyć układ przewietrzania wnętrza, klimatyzację czy inne systemy, w które wyposażony jest samochód. To ważne! Przecież w przyszłości nie chcecie jechać z kierowcą, który nie potrafi otworzyć okna lub zwiększyć temperatury w kabinie pojazdu, prawda?

■ Operowanie sprzęgłem

Wiem z doświadczenia, że wytłumaczenie, jak działa mechanizm sprzęgła oraz dopilnowanie, żeby pięta lewej stopy była oparta o podłogę samochodu podczas operowania sprzęgłem dają doskonałe rezultaty i uczą, jak prawidłowo ruszać i kontrolować samochód podczas jazdy. Prosty instruktaż z reguły zapobiega gaśnięciu samochodu przy próbie ruszenia i skutkuje perfekcyjnym ruszeniem na wnie-

sieniu. O czym mówię? Jak ten instruktaż powinien wyglądać?

Ja mówię tak: wyobraź sobie, że sprzęgło to, w dużym uproszczeniu, dwie tarcze kręcące się w jednej osi. Jedna z nich jest przymocowana do kół. To ogromne uproszczenie, ale działa! Druga tarcza jest przymocowana do silnika – znów duże uproszczenie, ale bardzo skuteczne. Kiedy wciskasz całkowicie pedał sprzęgła, to obie tarcze odsuwasz od siebie, dlatego wówczas możliwa jest jednoczesna praca silnika i zatrzymanie kół samochodu. Kiedy pedał sprzęgła unosisz do góry, tarcze zbliżają się do siebie – i mamy najważniejszy moment ruszania. Musisz dopilnować, żeby tarcza, która się kręci (przymocowana do silnika) nie została brutalnie zatrzymana przez tarczę, stojącą z miejsca (razem ze stojącymi kołami, stawiającymi znaczny opór). Gdy obie tarcze zaczną się obracać razem, możesz puścić sprzęgło i samochód jedzie. To wystarczy, żeby problemy przy ruszaniu zniwelować do zera. Trzeba tylko wielokrotnie jeszcze przypomnieć o pięcie lewej stopy opartej o podłogę samochodu.

Zapewne wielu z was uzna te zasady za „oczywistą oczywistość”, ale w takim razie dlaczego tak wielu kursantom problem sprawia prawidłowe ruszenie samochodem, chociażby podczas egzaminu państwowego lub dodatkowych jazd w innym OSK? Mam oczywiście nadzieję, że nikomu nie muszą tłumaczyć, że nogi instruktora dotyczą dodatkowych pedałów tylko i wyłącznie w sytuacjach awaryjnych, a nie przy każdej próbie ruszenia czy zmiany biegów. ■

Pytania z infolinii

Prowadzę działalność gospodarczą. Głównie wiąże się ona z transportem drogowym towarów oraz przewoźnikami. Przewozy wykonuję pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej równej 3,5 tony. Mam zamiar zakupić większe auto, powyżej 3,5 tony, tylko do przewozu towarów zakupionych przeze mnie do dalszej odsprzedaży. Pojazd będę prowadził osobiście. Czy przy takiej koligacji typów działalności gospodarczej wystarczy mi tylko zaświadczenie przewoźnika na potrzeby własne, czy muszę wystąpić o licencję na przewóz rzeczy? Czy osobiście prowadząc własny pojazd, załadowany zakupionym przeze mnie towarem, muszę posiadać ukończony kurs kwalifikacji wstępnej?

Z opisu działalności, jaką ma pan zamiar prowadzić, nie wynika jednoznacznie, czy będzie to wyłącznie przewóz rzeczy przez pana nabytych, wytworzonych, przetworzonych. Wówczas wystarczające byłoby posiadanie zaświadczenia na przewozy na potrzeby własne. Jeśli ma pan zamiar realizować stricte transport drogowy, tj. wykonywanie przewozu na zlecenie jednego podmiotu na rzecz innego, winien pan wystąpić o zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika (uprawnienie, które zastąpiło licencję). W kwestii szkolenia informuję, że musi pan odbyć odpowiednie szkolenie, tj. kwalifikację wstępną, jeśli uzyskał pan prawo jazdy kat. C po 10 września 2009 roku. Jeśli wcześniej, to potrzebne jest szkolenie okresowe.

Uprzejmie proszę o pomoc w interpretacji zmienionej Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (Dz.U. 2011 nr 30 poz. 151) – art. 6 ust. 1 punkt 12 oraz art. 6 ust. 3 punkt 2: Czy kierujący kategorii B+E może kierować ciągnikiem rolniczym z przyczepami bez żadnych ograniczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej? Czy wprowadzone ograniczenie dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy do 3,5 t nie ma zastosowania na terenie Polski?

Zgodnie z treścią art. 6 ust. 3 punkt 2 ustawy o kierujących osoba posiadająca prawo jazdy kategorii B+E może kierować ciągnikiem rolniczym z przyczepą lub przyczepami bez żadnych ograniczeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Oczywiście jest, że przepis art. 6 ust. 1 punkt 12 ustawy o kierujących obowiązuje na terenie RP, jednak nie ma on powiązania z przywołanym wyżej ust. 3 pkt. 2.

Posiadam naczepę – chłodnię o ładowności 25 t. Pojazd ten często wynajmuję albo wy-

pożyczam moim podwykonawcom. Kto poniesie odpowiedzialność w przypadku braku wniesienia opłaty viaTOLL za moją naczepę w przypadku, gdy była podpięta do zestawu mojego podwykonawcy?

Do końca 2014 roku odpowiedzialność za nieuiszczenie opłaty elektronicznej ponosił kierujący pojazdem. Natomiast od 2 stycznia 2015 roku kara za naruszenie obowiązku uiszczenia opłaty elektronicznej wymierzona zostanie na właściciela pojazdu samochodowego. W przypadku zespołu pojazdów – właścicielowi pojazdu złączonego z przyczepą lub naczepą. Jeżeli właściciel nie jest posiadaczem pojazdu, to kary nakłada się na podmiot, na rzecz którego przeniesiono posiadanie tego pojazdu. Chodzi o art. 1 pkt 3 ustawy z 29 sierpnia 2014 roku o zmianie ustawy o drogach publicznych, ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. z 2014 roku, poz. 1310).

Jaki jest minimalny wiek potrzebny do wykonywania zawodu kierowcy, jeśli ma się za sobą kwalifikację wstępną?

18 lat. Jednoznacznie wynika to z treści art. 39a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. (tj. Dz.U. z 2013r. poz. 1414 z późn.zm):

Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta:

- 1) ukończyła:
 - a) 18 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - b) 21 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:
 - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,
 - D1 lub D1+E, o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,
 - c) 23 lata – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jaz-

**INFOLINIA EKSPERCKA
801 27 28 27**



MAREK RUPENTAL

Ekspert transportu drogowego, zachodniopomorski wojewódzki inspektor transportu drogowego w Szczecinie, autor oraz współautor podręczników dla kandydatów na kierowców kat. A, B, C, D, a także wielu wydawnictw dla kierowców zawodowych (między innymi „Kwalifikacja wstępna” na C i D). Emerytowany zastępca naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Szczecinie.

Wtorek, środa, piątek, godz. 16.00–18.00



MONIKA ŁASKI

Ekspert transportu drogowego i prawa administracyjnego. Naczelnik Wydziału Prawnego w WITD w Szczecinie, specjalista prawa transportowego,

administracyjnego oraz w zakresie postępowań egzekucyjnych i mandatowych, absolwentka Wydziału Prawa Uniwersytetu Szczecińskiego, z Inspekcją Transportu Drogowego w Szczecinie związana od 2003 r.

Poniedziałek 16.00–18.00

Czwartek 16.00–18.00

- dy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną;
- 2) posiada odpowiednio uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, z zastrzeżeniem ust. 1a;
- 3) nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 4) nie ma przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 5) uzyskała kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną, zwane dalej „kwalifikacją”;
- 6) ukończyła szkolenie okresowe. ■



Agresywni kierowcy nagrywani. Policja dostaje setki filmów

W ramach akcji „Stop agresji drogowej” każdy kierowca może przesłać policji film dokumentujący łamanie przepisów przez innych użytkowników ruchu. Zainteresowanie jest ogromne. Co miesiąc w całej Polsce do komend trafia ponad tysiąc nagrań.

Pomysł narodził się w Komendzie Głównej Policji w Warszawie w 2013 roku. Poleciała ona komendom wojewódzkim, żeby założyły skrzynkę e-mailową i zachęcały kierowców do przysyłania filmów, przedstawiających agresywne zachowania na drodze lub rażące wykroczenia. Okazuje się, że pomysł się przyjął. Na e-maile wydziałów ruchu drogowego przychodzi miesięcznie po kilkadziesiąt, a nawet kilkakaset filmów.

■ Pierwsze były Katowice

Jako pierwsza akcję zaczęła śląska komenda wojewódzka w grudniu 2013 roku. Filmy zaczęły spływać błyskawicznie. W 2014 roku przyszło ich około 800. Przez pierwsze półtora miesiąca tego roku nadesłano do katowickiego wydziału ruchu drogowego 90 nagrań.

– Większość filmów, wbrew nazwie, nie dotyczy strictly agresywnych zachowań kierowców, raczej łamania przepisów – mówi Mirosław Dybich z Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach. – Od parkowania na zieleńcu przez igno-

Koszt podstawowego wideorejestratora to około 200 zł – mówi Janusz Nowobilski z Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

rowanie sygnalizacji świetlnej po wyprzedzaniu na podwójnej ciągłej czy „na trzeciego”.

Jak mówi Dybich, zdarzają się też nagrania sytuacji ekstremalnych.

– W zeszłym roku dostaliśmy nagranie z autostrady A4, pokazujące, jak kierowca bmw jedzie po autostradzie lewym pasem za samochodem wyprzedzającym rząd tirów – opowiada. – Mruga światłami, dając znaki, żeby zjechał. Kierowca, który wyprzedzał prawidłowo, nie miał możliwości wjechania między tiry, więc gdy wyprzedził ostatniego, zjechał na prawy pas, dając bmw możliwość dalszej jazdy. Co zrobił kierowca bmw? Wyprzedził go, zjechał mu drogę i się zatrzymał. Po prostu stanął na autostradzie. Doprowadził tym samym do zderzenia dwóch tirów i osobówki. Sprawę przekazaliśmy do komendy w Gliwicach zgodnie z właściwością miejscową.

■ Wideorejestrator dla własnego bezpieczeństwa

Pomysł montowania kamer w prywatnych samochodach przyszedł do nas z Rosji. Na popularnych serwisach można zobaczyć tysiące filmów dokumentujących niewłaściwe zachowania kierowców. Jedne są kręcone przez kierowców, którzy są tego świadkami, inne przez samych bohaterów, chcących się swoimi drogowymi wyczynami popisać przed internautami.

– Koszt podstawowego wideorejestratora to około 200 zł – mówi Janusz Nowobilski z Komendy Wojewódzkiej Policji w Krakowie, gdzie akcja „Stop agresji na drodze” trwa od września zeszłego roku. – Zamontowanie takiego urządzenia pozwala nie tylko dokumentować wykroczenia, które popełniają inni kierowcy. Zazwyczaj ludzie montują je dla własnego bezpieczeństwa, bo często nagranie pozwala np. dużo szybciej rozwiązać spór o to, czyją winą była kolizja, jeżeli strony się nie zgadzają. To także nam ułatwia pracę.

Do krakowskiej komendy wojewódzkiej od początku roku trafiło około 200 nagrań. Wśród nich nielegalne wyścigi na autostradzie, kierowcy pokonujący ulicę miasta z prędkością, która przekracza dozwoloną o 100 km/h, piraci drogowi przejeżdżający na czerwonym świetle czy wymuszający pierwszeństwo.

– Mieliśmy takie nagranie, które nas przeraziło – w Modlinicy rozpędzony kierowca volkswagena tourana przejechał przez przejście dla pieszych na czerwonym świetle, o mały włos nie wjeżdżając w dwoje pieszych – mówi Nowobilski. – Ale takich filmów jest więcej.

■ Nagranie trafia do skrzynki. Co dalej?

Policja w walce z piratami drogowymi liczy na filmy innych kierowców, ale też sama szuka nagrań. Na przykład na popularnym serwisie YouTube. Co dalej dzieje się z nagraniami?

– Analizujemy, gdzie i kiedy został zrobiony film – wyjaśnia Nowobilski. – Zazwyczaj kierowcy piszą to w e-mailach, jest też data na nagraniu. Jeżeli widać tablice rejestracyjne osoby popełniającej wykroczenie, to sprawa jest prosta. My filmy zbieramy i rozsyłamy do właściwych komend powiatowych, na których terenie doszło do zdarzenia. One wzywają kie-

Policja w walce z piratami drogowymi liczy na filmy innych kierowców, ale też sama szuka nagrań. Na przykład na popularnym serwisie YouTube.

rowcę do siebie. I ten albo wskazuje osobę, która danego dnia kierowała i dopuściła się wykroczenia, albo zostaje ukarany jako właściciel. Wniosek o ukaranie jest zazwyczaj kierowany do sądu.

■ Wysyła, bo jest przerażony

Dotarliśmy do internauty z Poznania, który do tamtejszej komendy wysłał już sześć filmów.

– Posiadam wideorejestrator, bo mam firmowy samochód i zależy mi na tym, żeby w razie ewentualnych kolizji szybko wyjaśnić sprawę – mówi Andrus (to nick, nie chce podać nazwiska). – Ale jak widzę, co dzieje się na drogach, to jestem przerażony. I mnie się zdarza złamać przepisy, przekroczyć prędkość. Ale nie o 200 proc. Ludzie potrafią pędzić 160 km/h przez centrum Poznania. I jeszcze do tego trąbić i zajeżdżać drogę innym. Jazda na czerwonym świetle to u nas norma. Mam nadzieję, że udało się ukarać tych kierowców, których nagrałem.

■ Każdy może wysłać nagranie. Jak to zrobić?

Wystarczy wejść na stronę komendy wojewódzkiej właściwej dla terenu, na którym mieszkamy. Każda z nich ma zakładkę „Stop agresji drogowej”. Tam jest podany adres i opis, w jaki sposób najlepiej dostarczyć film. Policja zapewnia anonimowość.

Anna Łukaszuk

Pomysłowość nie ma granic

Niepozorny garaż, stodoła, chlewnia... Miejsca, do których trafiają skradzione pojazdy, potrafią zaskoczyć nawet policjantów.



Kradzież auta to zwykle operacja przygotowana w najmniejszych szczegółach. Tylko amatorzy pozwalają sobie na odjechanie cudzym samochodem i pozostawienie go w pobliżu własnego miejsca zamieszkania albo u znajomych. Profesjonaliści dbają o swoje bezpieczeństwo i minimalizują ryzyko wpadki. Po kradzieży pojazd trafia na parking (czasem nawet strzeżony) lub do garażu wytypowanego wcześniej przez grupę przestępczą. Na pewien czas. Do „ostygnięcia”.

■ Rozbieranie, zmiana numerów

Za przejechanie autem z miejsca przestępstwa do upatrzonej lokalizacji odpowiedzialny jest tzw. wozak. Następnie samochód jest pozostawiany na kilka dni i obserwowany na wypadek, gdyby zainstalowano w nim zaawansowany alarm połączony z systemem namierzania.

– Złodzieje wiedzą, że usługi lokalizacji są coraz popularniejsze i starają się wyeliminować ryzyko namierzenia za ich pośrednictwem. Między innymi dlatego powszechnie używają zagłuszarek sygnałów GPS/GSM, na których opiera się większość systemów monitoringu – mówi Mirosław Marianowski z firmy Gannet Guard System, zajmującej się namierzaniem i odnajdywaniem skradzionych obiektów.

Jeśli wokół samochodu nie kręcą się osoby podejrzane z punktu widzenia złodziei, pojazd trafia do tzw. dziupli. To miejsce, w którym, w zależności od przeznaczenia auta, jest ono rozbierane na części albo przygotowywane do sprze-

daży m.in. poprzez zmianę numerów seryjnych. Dziupla musi być niepozorna z wyglądu, by nie przyciągać uwagi osób postronnych (w tym policjantów), albo stanowić przykrycie na prowadzonej działalności przestępczej.

■ Japonki i truskawki

Dziuple organizowane są w różnych miejscach. Mogą być usytuowane na osiedlach w dużych miastach, najczęściej w jednym z wielu przylegających do siebie garaży. Takie miejsce nie wyróżnia się dla niewprawnego oka niczym szczególnym. Czasami pojazdy są umieszczane w pomieszczeniach warsztatowych zakładów usługowych zajmujących się naprawami.

– Kilka lat temu namierzaliśmy skradzioną maszynę Caterpillar w takim podwarszawskim warsztacie – opowiada Mirosław Marianowski. – Sytuacja była dość zabawna, ponieważ przebywający na miejscu panowie, których było ośmiu, zostali na tyle zaskoczeni pojawieniem się naszej ekipy w towarzystwie policji, że nie bardzo byli w stanie wyjaśnić swoją obecność. Jeden z dżentelmenów w japonkach tłumaczył się, że przyjechał z Poznania na truskawki i nie wie, dlaczego mundurowi go legitymują.

Poza aglomeracjami miejskimi rolę dziupli pełni często różnego typu pomieszczenia gospodarcze. Są to stodoły drewniane lub murowane, garaże, a nawet chlewy. Bywają też dziuple wyspecjalizowane, czyli takie, w których pracują pojedynczo lub w kilkusobowych zespołach spe-

Pomysłowe dziuple

Bunkier:

poznajscy policjanci odkryli dziuplę samochodową z trzema skradzionymi pojazdami ukrytymi w starych bunkrach. Były to: polonez, citroen oraz volkswagen, które kilka dni wcześniej zniknęły z parkingów na terenie miasta.

Stodoła:

w stodole w powiecie kutnowskim mundurowi namierzili skradzionego VW tourana i bmw serii 1. W dziupli rozbierano na części auta kradzione w Łodzi, Pabianicach, Zgierz i innych miastach województwa łódzkiego. Znajdowały się tam elementy m.in. bmw, renault i audi.

Chlewnia:

młody mężczyzna wynajął chlewnię pod Świdnicą i zrobił w niej składowisko części kradzionych aut. Domontował w nich m.in. volkswageny, audi i bmw. W sumie rozebrał na części ponad dwadzieścia aut.

Piwnica:

w piwnicy budynku znajdującego się na posesji na terenie powiatu kłodzkiego policjanci znaleźli kilkadziesiąt części samochodowych. Zabezpieczyli również trzy silniki. Już po wstępnym sprawdzeniu w bazach danych okazało się, że pochodzą one z co najmniej kilku pojazdów skradzionych poza granicami naszego kraju.

Skup złomu i metali kolorowych:

w dziupli policjanci z wydziału do walki z przestępczością samochodową w Łodzi znaleźli fiata ducato i mercedesa sprintera o wartości ok. 155 tys. zł.

Polana w lesie:

mazowieccy policjanci namierzili dziuplę samochodową w środku lasu. Na miejscu kryminalni zatrzymali trzech złodziei i zabezpieczyli dwa auta: kradzione suzuki vitara oraz toyotę auris.

cjaliści od demontażu na części skradzionych pojazdów. Są to pomieszczenia z dobrym oświetleniem, aby praca była efektywna – dlatego zwykle są pozbawione okien, aby wścibscy sąsiedzi nie mieli szansy nic dostrzec. Niektórzy wyposażają je w zagłuszarki, mające za zadanie uniemożliwić lokalizację skradzionego pojazdu.

Jakub Ziębka

Kosztowne wypadki

Według najnowszych danych, przygotowanych na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce w 2013 roku oszacowano na 49,1 mld złotych. Łącznie to prawie 3 proc. PKB.

Na sumę kosztów zdarzeń drogowych składają się koszty wypadków drogowych, które wyniosły 34,2 mld zł, oraz koszty kolizji drogowych – 14,9 mld zł. Badanie pokazało, że koszt ofiary ciężko rannej (2,21 mln zł) przewyższa koszt ofiary śmiertelnej – 1,97 mln zł.

■ Terapia i opieka medyczna

Jak to możliwe? Mniejsze tempo spadku liczby ofiar rannych względem liczby zabitych, zmiana wskaźników nadumieralności w poszczególnych grupach wiekowych wraz ze zmianą kosztów jednostkowych hospitalizacji między ofiarami śmiertelnymi a rannymi wpłynęły na zmianę udziału kosztów osób rannych (wzrost) i ofiar śmiertelnych (spadek). Oznacza to, że społeczne koszty ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych są większym obciążeniem dla państwa w przeciwieństwie do ofiar śmiertelnych, które obniżają wielkość gospodarki. Ofiary ciężko ranne nie powiększają jej wartości, ale równocześnie obciążają dodatkowymi wydatkami w postaci długoletniej opieki medycznej, socjalnej czy terapeutycznej.

■ Tracą pracodawcy

Analiza kosztów zdarzeń drogowych w Polsce w 2013 roku w podziale na województwa wykazała, że największe obciążenie ekonomiczne generują województwa mazowieckie, małopolskie, łódzkie, śląskie oraz dolnośląskie. Najwyższy koszt jednostkowy ofiar śmiertelnych wykazano w województwach lubuskim, pomorskim i zachodniopomorskim, natomiast najwyższy koszt osoby ciężko rannej w województwach dolnośląskim, pomorskim oraz śląskim.

W tym roku metoda badań została zmodyfikowana. Przeprowadzono także badanie ankietowe wśród pracodawców. Wszystko po to, żeby oszacować globalne straty z tytułu utraty życia bądź zdrowia pracowników. – Niebagatelna kwota, którą oszacowano na niecałe 14 mld zł, tracona przez pracodawców na skutek fluktuacji kadr w wyniku wypadków drogowych, pozwala wskazać nowy obszar problemu ekonomicznego w aspekcie trudnej społecznej kwestii polskich przedsiębiorców – wskazuje Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Podstawowym założeniem wyceny kapitału ludzkiego w kontekście kosztów pracodawców jest



określenie ich strat na skutek krótkotrwałej lub długotrwałej niedyspozycji pracownika bądź całkowitej jego utraty na skutek śmierci albo trwałego kalectwa. Aż 12,2 mld – czyli zdecydowaną większość – stanowią straty z tytułu zwolnień lekarskich.

■ Narodowy program lekiem na zło?

Zdaniem Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, polskiego społeczeństwa nie stać na ponoszenie tak wysokich kosztów zdarzeń drogowych. Dlatego działania skupiają się przede wszystkim na zmniejszeniu liczby ofiar. Szansy na zmianę sytuacji upatruje się w realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020. Wskazuje się tam jeden istotny cel: obniżenie liczby zabitych o 50 proc. i ciężko rannych o 40 proc. w 2020 roku w stosunku do roku 2010, czyli nie więcej niż 2 tys. zabitych i 6,9 tys. ciężko rannych. Oznaczałoby to oszczędności rzędu kilkunastu mld zł (ok. 13) w roku 2020 w porównaniu do roku 2013.

W realizację Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020

zaangażowanych jest wiele podmiotów. Na przykład Sekretariat Krajowej Rady BRD na poziomie operacyjnym realizuje m.in. działania z zakresu programowania i monitoringu, badań i analiz (jak raport na temat kosztów wypadków), edukacji i promocji, szkoleń kadr oraz rozwijania współpracy z regionami, organizacjami pozarządowymi i instytucjami zagranicznymi.

Jakub Ziębka

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego została powołana 1 stycznia 2002 roku na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów. Przewodniczącym KRBRD jest minister właściwy do spraw transportu, jednostką wykonawczą – Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Prowadzi on m.in. działania promujące bezpieczeństwo na polskich drogach.

Wybory

W zeszłym miesiącu przedstawiłem naszych czterech bohaterów, którzy zdecydowali się uczęszczać na kurs prawa jazdy. Decyzja została już podjęta, następnym krokiem jest wybór ośrodka.

Nasi bohaterowie wiedzą, że kurs będzie dla nich ważnym wydarzeniem. Jednak każda osoba ma inną motywację oraz finansowe zaplecze.

■ Szybko, bezboleśnie?

Pierwszy z bohaterów cyklu wkrótce skończy osiemnaście lat. Dlatego rodzice zafundowali mu kurs. Jest tylko dodatkiem do samochodu, który został już zamówiony. Wybór OSK sprowadza się do otwarcia przeglądarki internetowej i wystukania na klawiaturze „szkoła jazdy”. Na ekranie monitora pojawiło się kilkanaście ośrodków. Dla rodziców najważniejsza była cena kursu. Im taniej, tym lepiej. Dlaczego? Bo przecież ich ukochany syn umie już jeździć. Odbył przejażdżkę z ojcem i nikogo nie potrącił. Tata był dumny z syna, ponieważ pięknie wyglądał w jego bmw. Do tego naprawdę dobrze sobie radził.

Rodzice wybrali więc szkołę jazdy, której sponsorowana reklama znalazła się na samej górze strony. Zadzwoili pod podany numer. Telefon odebrała sekretarka. Poinformowała, że syn może zacząć zajęcia praktyczne już po dokonaniu wpłaty. O teorii nawet się nie zająknęła. Oznajmiła od razu, że w ich szkole każdy kursant otrzymuje dostęp do platformy e-learningowej.

Rodzice przez telefon zapisali więc syna na kurs. Byli z siebie dumni. Załatwili przecież sprawę w kilka minut, nie wychodząc z domu. Gdy syn przyszedł ze szkoły, pochwalili mu się tym. On jednak zadał ważne z jego punktu widzenia pytanie: czy będzie musiał uczęszczać na „głupie wykłady”. Gdy dowiedział się, że nie, uszczęśliwiony założył słuchawki na uszy i poszedł do swojego pokoju.

■ PKK za dodatkową opłatą

Sytuacja drugiego bohatera jest nieco inna. Ma nóż na gardle. Sześć dał mu ultimatum: prawo jazdy albo zwolnienie z pracy lub przesunięcie na mało znaczące stanowisko. Szukał więc szkoły blisko domu. Takiego przedsiębiorcy, który będzie podjeżdżał po niego do pracy. Najbardziej zależy mu na czasie. Najlepiej, żeby mógł się zapisać na egzamin już w trakcie kursu. Szukał ofert w internecie oraz pobieżnie przeglądał forum internetowe dotyczące kursów na prawo jazdy. Wybrał kilka szkół jazdy znajdujących się blisko jego domu oraz pracy, mających na swoich stronach internetowych informacje, że jazdy można zaczynać i kończyć w dowolnie przez siebie wybranym miejscu.

W końcu obdzwoił kilka ośrodków szkolenia kierowców i zdecydował się na jeden z nich. Z rozmowy telefonicznej, jaką przeprowadził, wynikało, że wszystko się zgadza. Jednak szef szkoły sam zaproponował spotkanie. Chciał uzgodnić szczegóły kursu. Nasz bohater w rozmowie telefonicznej zaznaczył tylko, że chciałby się zapisać na egzamin w trakcie kursu, bo ma napiętą sytuację w pracy.

Spotkanie odbyło w firmie naszego kursanta. Sześć szkoły i jednocześnie instruktor podjechał do niego. Uzgodnili, że kursant musi wyrobić profil PKK. Właśnie od tego momentu zaczęła kurs. Jeżeli wyraża zgodę, to szkoła jazdy wyrobi profil za niego. Oczywiście za dodatkową opłatą. Nasz bohater zgodził się, ponieważ zależy mu na czasie. Branie dnia wolnego z pracy mu się nie uśmiecha.



■ Świadomy wybór

Nasza trzecia bohaterka, czyli studentka politechniki, już od dawna szukała właściwej dla siebie szkoły jazdy. Przeglądała portale zajmujące się tematyką szkolenia kierowców. Czytała fora internetowe, z uwagą śledziła rankingi szkół jazdy umieszczane w internecie. Studiowała uważnie wpisy kursantów, sprawdzała, co zamieszczają szkoły jazdy na swoich stronach. Z kilkudziesięciu OSK wybrała cztery ośrodki. To te, które na bieżąco aktualizowały informacje w sieci oraz wszystko jasno i przejrzysto opisywały. Znalazła jednak także szkoły, które miały na swoich stronach informacje z roku 2012. Zaskoczyło ją to i zdziwiło. Jak można tak funkcjonować? Czy te szkoły mają kursantów?

Studentka wyrobiła sobie już profil kandydata na kierowcę, ma pieniądze na kurs. Zadzwoiła do pierwszej szkoły jazdy. Ku jej zdziwieniu sekretarka oznajmiła, że w ośrodku nie są prowadzone zajęcia teoretyczne, bo od 2015 roku teoria nie jest obowiązkowa. Dziewczyna usłyszała, że to strata czasu. Otrzymała za to płytę z pytaniami, które rzekomo w stu procentach pokrywają się z tymi, które mogą wystąpić na egzaminie. Studentka podziękowała za informację i zadzwoniła do następnej szkoły. Odebrał jej właściciel. Wszystko wyjaśnił i odpowiedział na zadane pytania. Oznajmił, że zajęcia teoretyczne są obowiązkowe. Dopiero po ich zakończeniu rozpoczynają się zajęcia praktyczne. Poinformował o cenie kursu. Dziewczyna zdecydowała się odbyć kurs właśnie w tej szkole. Dlaczego? Bo ze studiów wyniosła, że nie da się zbudować budynku bez solidnych fundamentów. Uznała, że zajęcia teoretyczne to solidny fundament przed jazdami.

Czwarta bohaterka jest trochę przerażona. Rodzina twierdzi, że osiemnaście lat to idealny wiek do odbycia kursu na prawo jazdy. Dziewczyna stara się wybrać OSK, sugerując się opiniami koleżanek i kolegów, którzy to doświadczenie mają za sobą. Z opowiadań kolegów wynika, że ich instruktorzy to dziwacy lub napaleńcy, którzy kazali im przepuszczać ładne dziewczyny na przejściach dla pieszych oraz zawsze wygłaszali wulgarny komentarze. Koleżanki miały do czynienia z bardzo różnymi instruktorami – dla jednych były aniołkami, inni uważali, że kobiety powinny mieć zakaz robienia kursu na prawo jazdy. Wreszcie któraś poleciła swojego instruktora, który według niej zachowywał się sympatycznie i starał się uczyć, nie krzyczał. Poszły razem do biura. Tak nasza czwarta bohaterka stała się kursantką...

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy,
specjalista ds. BHP



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

oprócz ważnej nowelizacji kodeksu karnego i innych ustaw, przygotowanej stosunkowo szybko po serii głośnych i tragicznych zdarzeń z udziałem pijanych kierowców, aktualnie trwają również mniej lub bardziej zaawansowane prace nad szeregiem innych aktów, które mogą wpłynąć na drogową rzeczywistość. Poniżej przedstawiamy krótki przegląd prac legislacyjnych.

■ Porządki w karaniu kierowców

Trwają prace nad projektem nowelizacji prawa o ruchu drogowym i niektórych innych ustaw, która wprowadzi istotne zmiany w zakresie rejestrowania wykroczeń drogowych i karania ich sprawców. Istotą proponowanego rozwiązania w zakresie sposobu karania jest odejście od utrwalonego modelu odpowiedzialności za naruszenie przepisów ruchu drogowego, wymagającego ustalenia sprawcy. W rozwiązaniu tym naruszenie przepisów ruchu drogowego, czyli niestosowanie się do ograniczenia prędkości określonego ustawą lub znakiem drogowym, sygnału świetlnego ujawnione przy użyciu urządzenia rejestrującego traktowane byłoby jako delikt administracyjny. Natomiast zakresem podmiotowym odpowiedzialności administracyjnej zostałyby objęty właściciel pojazdu albo inny podmiot posiadający tytuł prawny do władania tym pojazdem (osoba fizyczna lub prawna). Projektodawcy nie kryją, że istotne są dla nich oszczędności, jakie uda się uzyskać, pomijając całkowicie ustalenie sprawcy. Projekt ogranicza natomiast uprawnienia policji do używania tylko przenośnych urządzeń rejestrujących. Z kolei całkowicie pozbawia prawa do korzystania z urządzeń rejestrujących straża miejskie i gminne. Zgodnie z projektem, ujawnianie wykroczeń drogowych przy wykorzystaniu stacjonarnych urządzeń rejestrujących miałyby zostać powierzone wyłącznie Inspekcji Transportu Drogowego.

■ Kary

Projekt zawiera proponowane wysokości kar. Będą one bardziej dotkliwe niż obec-



nie wystawiane mandaty. Będą w dodatku uzależnione od przeciętnego wynagrodzenia. Niestety, jest to rozwiązanie, które wciąż nie uwzględnia indywidualnych warunków osoby karanej. Jedni wciąż kary za przekroczenie prędkości będą mogli bez większej troski w kalkulować w koszty podróży niczym opłaty za autostradę. Z kolei dla innych chwila pośpiechu czy nieuwagi może oznaczać poważne kłopoty finansowe. Kary za przekroczenie prędkości dopuszczalnej mają wynosić zależnie od wartości przekroczenia prędkości dopuszczalnej:

- 1) o 11 km/h do 20 km/h włącznie – 3 proc.
- 2) o 21 km/h do 30 km/h włącznie – 5 proc.
- 3) o 31 km/h do 40 km/h włącznie – 9 proc.
- 4) o 41 km/h do 50 km/h włącznie – 14 proc.
- 5) o 51 km/h i więcej – 20 proc.

przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej za rok poprzedzający, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Wysokość kary obliczoną na powyższym podstawie zaokrąglą się w dół do pełnych dziesiątek złotych. W przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym podlega ona podwojeniu. Czwarta kara pieniężna i kolejne nałożone w okresie dwunastu miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia niestosowanie się do ograniczenia prędkości, określonego ustawą lub znakiem drogowym, podlega podwyższeniu o 50 proc. Wysokość kary pieniężnej za na-

ruszenie w zakresie niestosowania się do sygnału świetlnego wynosi 20 proc. przeciętnego wynagrodzenia.

W przypadku naruszeń ujawnionych w obszarze zabudowanym wysokość kary za naruszenie niestosowania się do sygnału świetlnego również podlega podwojeniu. Czwarta kara pieniężna i kolejne za to naruszenie nałożone w ciągu dwunastu miesięcy od dnia ujawnienia pierwszego naruszenia podlegają podwyższeniu o 50 proc. Co ważne, w kontekście powyższych propozycji projekt zakłada również, że dopuszczalna prędkość pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wyniesie 50 km/h bez względu na porę doby. Projekt ten jest wciąż na dosyć wczesnym stadium prac, a przewidziane w nim vacatio legis wynosi sześć miesięcy.

■ Bez prawka drożej

Taki sam okres vacatio legis przewidziano dla projektu nowelizacji prawa o ruchu drogowym, skierowanej przeciwko osobom kierującym bez uprawnień. Zgodnie z projektem, za takie zachowanie grozić będzie nawet kara aresztu, ograniczenia wolności albo grzywny nie niższej niż 3 tys. zł. Dodatkowo wobec osoby, która kierowała pojazdem mechanicznym bez posiadania stosownych uprawnień po raz kolejny, będzie można orzec środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów na okres od sześciu mie-

sięcy do trzech lat. W skrajnych przypadkach sąd będzie mógł nawet orzec przepadek auta. Wszystko po to, żeby dobitnie przekonać niektórych użytkowników dróg, że jednak bardziej opłaca się podjąć szkolenie oraz wykazać wiedzę i umiejętności na egzaminie.

■ Strażacy jeżdżą wystarczająco dobrze

Jednym z opracowywanych aktualnie pomysłów zmian do ustawy o kierujących pojazdami jest krótki projekt zakładający wyłączenie służb mundurowych i ochotniczych straży pożarnych z przepisów o kursach dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. W uzasadnieniu postawie argumentują, że ustawa o kierujących pojazdami była odpowiednią na negatywne zjawiska w procesie kształcenia kierowców i zwracają uwagę, że nieprawidłowości nie dotyczą dotychczasowego – tańszego modelu szkolenia kierowców pojazdów uprzywilejowanych, realizowanego w ramach szkoleń wewnętrznych. W uzasadnieniu przytoczone zostały również statystyki, według których w ciągu ostatnich kilkunastu lat liczba wyjazdów jednostek ochrony przeciwpożarowej (PSP i OSP) do akcji ratowniczych wzrosła czterokrotnie przy jednoczesnym spadku liczby wypadków i kolizji drogowych z udziałem pojazdów tych jednostek. W grę przy tworzeniu tego projektu wchodzi duże sumy pieniędzy podatkowych, które przy zachowaniu przepisów w obecnym kształcie będą trafiać do ośrodków doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego. W uzasadnieniu szacuje się np., że przeszkolenie każdego kierowcy OSP będzie kosztować gminy 2 – 3 tys. zł.

■ Jak poprawić bezpieczeństwo?

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opublikowała raport, przygotowany na zamówienie Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju przez kancelarię Łazor i Wspólnicy S.K.A. Celem ekspertyzy było poszukiwanie godnych naśladowania i możliwych do szybkiego wdrożenia wzorców

instytucjonalnego oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Z pełną jej treścią można się zapoznać na stronach KRBRD.

W ocenie wykonawcy ekspertyzy, uregulowanie najważniejszej organizacji w Polsce, której celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyłącznie jako rozdziału w ustawie, może stwarzać wrażenie, że jej rola nie została wystarczająco doceniona przez ustawodawcę. Można zatem rozważyć podjęcie prac legislacyjnych nad projektem ustawy o Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub też, patrząc z perspektywy funkcji, jaką rada (bądź inny nowo powstały organ) w znowelizowanym kształcie miała by pełnić – ustawy o bezpieczeństwie ruchu drogowego. W ekspertyzie zwrócono też m.in. uwagę na niekonsekwencję ustawodawcy, który umożliwił powoływanie niezależnych ekspertów w radach wojewódzkich, natomiast przy Krajowej Radzie taka osoba (w charakterze pełnoprawnego członka) powołana zostać nie może. Autorzy ekspertyzy za celową uznają w związku z tym nowelizację, która umożliwiłaby powołanie przez prezesa Rady Ministrów bądź ministra właściwego ds. transportu przedstawiciela organizacji pozarządowych, których statutowy zakres działalności obejmuje zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, pracowników naukowych wyższych uczelni lub jednostek badawczo-rozwojowych czy niezależnych ekspertów.

W ekspertyzie znalazł się też postulat powołania międzyresortowego pełnomocnika rządu ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego, obsługiwanej przez wyspecjalizowaną komórkę organizacyjną w urzędzie ministra właściwego do spraw transportu. Czy ta ekspertyza zrewolucjonizuje podejście do kwestii BRD? Raczej nie. Postulaty w rodzaju podnoszenia rangi KRBRD poprzez nową, odrębną ustawę wydają się mało istotne dla rzeczywistego stanu bezpieczeństwa na drogach. Słuszne i pożyteczne mogłyby się za to okazać nadanie tej instytucji bardziej eksperckiego niż politycznego charakteru. ■

BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

Warsztaty dla instruktorów

Skoro przez najbliższe lata jesteśmy skazani na udział w warsztatach szkolenia zawodowego, to w naszym interesie jest zapewnienie jak najwyższego poziomu ich organizacji. Z kolei społeczny nadzór nad rzetelnością i doбором właściwej formuły musi być kontrolowany do czasu unormowania ustawowego poprzez nasze branżowe stowarzyszenia.



Wojciech Szemetyłło

Chcąc wyjaśnić moje zainteresowanie nową formą szkolenia i podnoszenia kwalifikacji instruktorów i wykładowców nauki jazdy, muszę jak zwykle cofnąć się w czasie do okresu poprzedzającego wprowadzenie tego obowiązku do ustawy o kierujących pojazdami. Chodzi o artykuł 37 pkt 2 – instruktor jest obowiązany corocznie uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego, oraz pkt 3 – i do 7 stycznia każdego roku przedkłada staroście zaświadczenie o uczestnictwie w roku ubiegłym w warsztatach.

■ Dodatkowe wymagania

Koniec pierwszej dekady XXI wieku to apogeum krytyki jakości szkolenia i uporczywego poszukiwania sposobu na wyjście z tej fatalnej sytuacji. Nie muszę nikomu przypominać statystyk wypadków drogowych. Znamy je aż za dobrze. Przecież jeszcze dzisiaj, pomimo pewnej poprawy sytuacji związanej m.in. z postępem w budowie infrastruktury drogowej, znajdujemy się na fatalnym, bo przedostatnim miejscu w Europie pod względem wypadków drogowych. Polskie drogi nie bez przyczyny uważane są za jedne z niebezpieczniejszych w całej Unii Europejskiej.

Doniesienia z ostatnich dni o około 40-miliardowych wydatkach, jakie ponosimy jako społeczeństwo, mówią same za siebie i pokazują skalę problemu. Nic więc dziwnego, że istotnym, choć na pewno nie najważniejszym zagadnieniem dla rządu stała się sprawa

organizacji szkolenia i funkcjonowania OSK. Zadanie wydawało się proste. Skoro szkoleniowcy postępując zgodnie z ustawą o działalności gospodarczej nie są w stanie zagwarantować odpowiednio wysokiego poziomu wyszkolenia kursantów, to należy odgórnie, oczywiście z zachowaniem wszystkich demokratycznych reguł, wprowadzić do pakietu zmian w ustawie m.in. obowiązek dodatkowych corocznych warsztatów szkoleniowych dla instruktorów i egzaminatorów. Jak pomyślano, tak zrobiono. W ar-

Trzeba przypomnieć, że przedstawiciele naszego środowiska jak rzadko byli zgodni i jednomyślnie poparli projekt rządowy, który następnie uzyskał aprobatę Sejmu.

tykule 32 pkt 2 lit C ustawy o kierujących pojazdami możemy przeczytać: „Minister właściwy ds. transportu w drodze rozporządzenia określi program, warunki i sposób prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców nauki jazdy”.

Trzeba przypomnieć, że przedstawiciele naszego środowiska jak rzadko byli zgodni i jednomyślnie poparli projekt rządowy, który następnie uzyskał aprobatę Sejmu. Przy okazji powołano również OSK spełniające dodatkowe wymagania. Było to konsekwencją narzuconego stanowiska o nieskutecznej, słabej wręcz kondycji OSK. Niestety, wszystkie krytyczne głosy o błędnej diagnozie nieopartej na doświadczeniach bliskich nam krajów, nie tylko europejskich, gdzie śmiertelność na drogach jest wielokrotnie niższa niż w Polsce, nie zostały przyjęte do wiadomości i odrzucone. Rządzący przyjęli zasadę, że tylko wyspecjalizowane OSK są w stanie zapewnić odpowiednio wysoki poziom świadczonych usług.

■ Nagroda za aktywność

Skąd taka pewność? Na jakiej podstawie podjęto taką decyzję, skoro powszechnie wiadomo, że nigdzie nie stosuje się takich rozwiązań? W wielu dziedzinach naszego życia gospodarczego prowadzi się doszkalać pracowników. Istnieje jednak poważna różnica pomiędzy tradycyjnym doszkalać w formie wykładów i ćwiczeń a warsztatami doskonalenia zawodowego. Jeszcze nie tak dawno to właśnie ZDZ zajmowały się organizacją i prowadzeniem najróżniejszych szkoleń. Wielka szkoda, że zostały rozwiązane jako relikty poprzedniej epoki – drobek zaprzepaszczonej, tradycyjnie zapomniane. Były nieśmiało głosy z naszego środowiska, żeby, biorąc przykład z innych

dziedzin gospodarki, organizacjom branżowym o ogólnopolskim zasięgu zajmującym się szkoleniem kandydatów na kierowców powierzyć tego typu zadanie. Dlaczego? Bo są przygotowane do tego typu działalności. Wielka szkoda, że te argumenty nie uzyskały poparcia większości sejmowej. Decydujące stało się twierdzenie, że skoro powołujemy do życia strukturę nową, choć niesprawdzoną w działaniu, jaką są Super OSK, to trzeba jej zapewnić ekonomiczne podstawy działania i skierować dodatkowy strumień pieniędzy do ich kas. To taka nagroda za aktywność gospodarczą.

■ Co z poziomem?

O jakie pieniądze chodzi? Trzeba bardzo ostrożnie założyć, że liczba instruktorów i wykładowców pracujących obecnie w polskich OSK wynosi 40 tys. Pod rygiorem utraty uprawnień muszą odbyć warsztaty szkoleniowe. Przyjmując również z dużą ostrożnością, że koszt 10-godzinnych zajęć to

300 zł, otrzymujemy 12 mln zł! Biorąc pod uwagę kilkanaście funkcjonujących Super OSK, daje nam to pojęcie o skali zagadnienia. Nie powinny więc być zaskoczeniem wcześniejsze lobbingsowe starania zainteresowanych, dotyczące uzyskania konkretnych rozwiązań ustawowych i dające dostęp do tak wielkiego rynku. Jednak to nie biznesowe rozwiązania stanowią problem, z którym powinniśmy się zmierzyć. Najważniejsze ze społecznego punktu widzenia stają się odpowiedzi na pytania: czy proponowane rozwiązanie zapewni skuteczny sposób na podniesienie jakości pracy instruktorskiej, czy kursanci będą opuszczać OSK lepiej przygotowani, czy uda się w ten sposób odwrócić, być może tylko zatrzymać, niedobry trend w statystykach, co już byłoby niewątpliwym sukcesem, czy dopuszczenie WORD-ów do organizowania warsztatów zmieni w znaczący sposób sytuację dotyczącą ich jakości.

Przecież to właśnie fala krytyki dotychczasowego sposobu prowadzenia zajęć stała się powodem stworzenia alternatywy dla wielu instruktorów powszechnie krytykujących niski poziom zajęć organizowanych przez Super OSK i agendy pracujące na ich zlecenie. Znane są też głosy dość licznej i bardzo krzykliwej grupy naszego środowiska, że WORD został powołany wyłącznie do egzaminowania. To, że dzisiaj prowadzi kilkanaście typów ustawowo przydzielonych szkoleń, jest nieporozumieniem i należy z tym walczyć. Na podstawie informacji napływających od uczestników warsztatów z całej Polski można stwierdzić, że podstawowym zarzutem wobec organizatora, czyli Super OSK, jest podpisywanie umów-zleceń ze zwykłymi OSK, które są podwykonawcą zadania przypisanego poprzez ustawę (artykuł 35 pkt 6).

Czy do wykonania zadania, do którego ustawodawca wprowadził wiele wymagań i zastrzeżeń dotyczących wyposażenia, stażu pracy, kwalifikacji instruktorów i wykładowców, sal wykładowych, można wykorzystać OSK niemający takich możliwości? Całkowicie niejasne jest dla mnie, jakie wymagania powinny spełniać ośrodki podpisujące umowy z Super OSK. Czy istnieje możliwość bezpośredniej kontroli poziomu zajęć, obecności w trakcie ćwiczeń i zajęć praktycznych przez zleceniodawcę z siedzibą odległą o setki kilometrów?

■ Gdzie jest nadzór?

Na koniec tych uwag i pytań rzecz najważniejsza dla oceny systemu, w którym odbywa się szkolenie (mające na celu zapewnienie

wysokiego poziomu umiejętności): kontrola, a właściwie całkowite jej zniesienie! Tak, to prawda, ponieważ system kontroli i nadzoru nad szkoleniem ogranicza się praktycznie do jednego powiatu. Właśnie rozszerzenie zakresu działalności poprzez organizowanie warsztatów na terenie całej Polski unieвозмоżliwia jakąkolwiek kontrolę. Chciałbym się dowiedzieć, czy decydentom o to właśnie chodziło? Jaki był efekt takich decyzji, przekonamy się na podstawie spływających

W przypadku braku nadzoru, a z tym mamy właśnie do czynienia, tajemnicą poliszynela jest możliwość uzyskania zaświadczenia w tzw. niesformalizowany sposób.

już z całej Polski i przedstawianych w wielu mediach opinii na temat jakości prowadzonych za wcale nie tak małe pieniądze uczestników tych często pseudowarsztatów. Mam też pełną świadomość, że dla wielu z koleżanek i kolegów udział w tego typu zajęciach jest zupełnie niepotrzebną stratą czasu, nie przynoszącą realnych korzyści.

W przypadku braku nadzoru, a z tym mamy właśnie do czynienia, tajemnicą poliszynela jest możliwość uzyskania zaświadczenia w tzw. niesformalizowany sposób. Wiemy przecież, że jesteśmy krajem najlepszych kierowców, nauczycieli, lekarzy, inżynierów i oczywiście instruktorów wszystkich specjalności. To my uczymy innych i nie potrzebujemy pouczeń. Raz ukończony kurs wystarcza nam na całe życie. Dodajmy do tego bardzo niepokojące, potwierdzone przez wiele wypowiedzi, opinie na temat wykorzystywania dotychczas monopolistycznej pozycji Super OSK do prowadzenia swoich biznesowych interesów. Otrzymamy obraz, z którym absolutnie nikt, kto poważnie myśli o korzyściach dla środowiska, nie może się zgodzić.

Chyba już najwyższy czas z tej sytuacji wyciągnąć wnioski. Zastanówmy się, jak to się stało, że ze sprawy prostej i powszechnie stosowanej w całym cywilizowanym świecie stworzył się nowy kłopot i powód do niezadowolenia znacznej części środowiska.

■ Organizujemy, ale z głową!

Jak wiemy, artykuł 32 zobowiązał ministra ds. transportu do opracowania programu dotyczącego formy i przebiegu szkolenia. Zostało ono podzielone na dwie zasadnicze części, czyli teoretyczną poświęconą:

- a) uzupełnieniu wiedzy w zakresie następujących tematów:
 - psychologia – godzina zajęć
 - metodyka nauczania – godzina zajęć

- prawo o ruchu drogowym – godzina zajęć
- technika kierowania pojazdem i obsługa pojazdu – godzina zajęć
- bezpieczeństwo ruchu drogowego – godzina zajęć
- zasady prowadzenia ośrodka szkolenia – godzina.

Z kolei zajęcia praktyczne obejmują następujące tematy:

- przeprowadzenie, pod nadzorem instruktora, części praktycznej szkolenia dla kandydatów na kierowców na placu manewrowym, przy czym uczestnicy warsztatów występują w charakterze kandydatów na kierowców – co najmniej godzina zajęć
- przeprowadzenie, pod nadzorem instruktora, części praktycznej szkolenia dla kandydatów na kierowców w ruchu drogowym, przy czym uczestnicy warsztatów występują w charakterze kandydatów na kierowców – co najmniej godzina zajęć
- ocena sposobu przeprowadzania szkolenia kandydatów na kierowców przez instruktora prowadzącego warsztaty oraz omówienie błędów popełnionych przez instruktorów – co najmniej dwie godziny zajęć.

Dziesięć godzin zajęć, a tyle wątpliwości i zamieszania! Zapomnijmy o biznesie i wróćmy do najważniejszej i bardzo istotnej kwestii – podniesienia kwalifikacji instruktorów, różnicy w prowadzeniu tradycyjnego szkolenia i warsztatów. Chyba nie dla wszystkich jest to jasne. Widać to wyraźnie na podstawie interpelacji posła Łukasza Borowiaka, skierowanej do ministra transportu. Dotyczy ona możliwości organizacji warsztatów metodą szkolenia na odległość, czyli e-learningową.

Znaczna część czytelników zapewne już wie, że premiera warsztatów organizowanych przez WORD miała miejsce w Warszawie w grudniu zeszłego roku. Wzięło w niej udział około czterdziestu warszawskich instruktorów, także ja. Zajęcia zostały zaakceptowane przez uczestników szkolenia i na pewno staną się wzorem, który odbiega od stereotypów. To od organizatora, w tym przypadku WORD i jego partnerów, zależeć będzie jakość prowadzonych polemik i dyskusji, przekładająca się wprost na wzrost poziomu wiadomości uczestników!

Uważam, że skoro przez najbliższe lata jesteśmy skazani na udział w warsztatach szkolenia zawodowego, to w naszym interesie jest zapewnienie jak najwyższego poziomu ich organizacji. Z kolei społeczny nadzór nad rzetelnością i doborem właściwej formuły musi być kontrolowany do czasu unormowania ustawowego poprzez nasze branżowe stowarzyszenia. ■



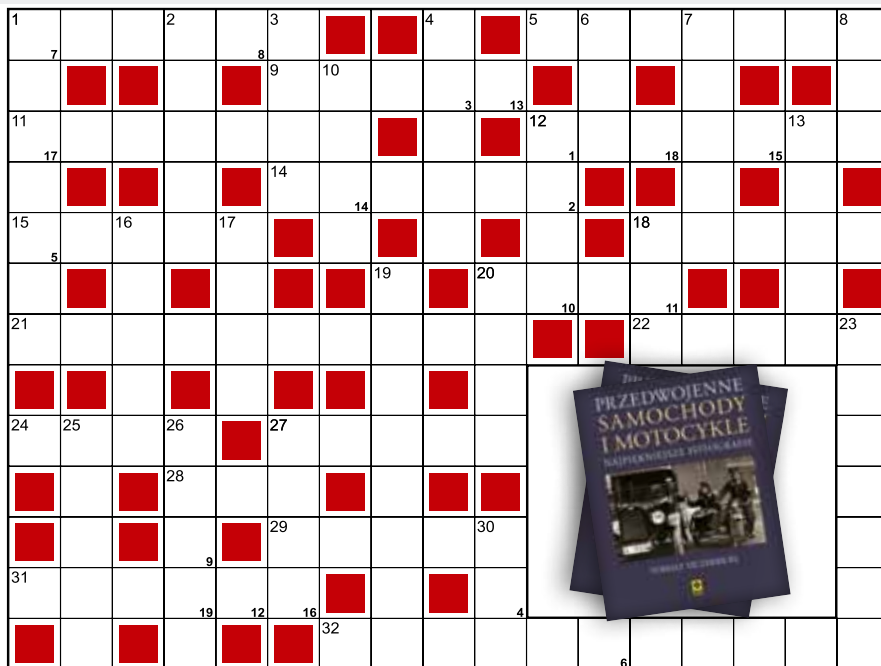
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



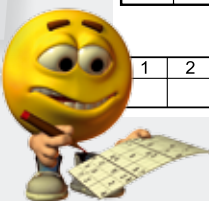
Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „Teoria w domu”. Zwycięzcy gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.



SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Anita Chudzińska, Marek Rupańtal, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłto, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, Marcin Zygmunt, Tadeusz Szczyński.

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: NewsPress, Jakub Ziębka, materiały MSW, archiwum Michała Cieślaka, Albin Sieczkowski, Goodstuff82 (Praca własna) [Public domain], Wikimedia Commons/Soman, Łukasz Szewczyk, www.audi.com,

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 adiustacji tekstów.
Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

OFICJALNE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

AKTUALNIE NAJWIĘKSZA BAZA OFICJALNYCH
PYTAŃ Z EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH!

Jedyna na rynku baza zawierająca pytania pochodzące od wszystkich oficjalnych dostawców
pytań na egzaminy państwowe: PWPW, ITS, E-KIEROWCA.

W specjalnej ofercie dla OSK:

Oficjalne testy egzaminacyjne na DVD w opcji +500
oprócz oficjalnych pytań PWPW i e-kierowca,
zawiera dodatkową pulę 500 pytań dostarczonych
przez ITS.

Oficjalne testy egzaminacyjne on-line
to pełna baza pytań dostarczona przez wszystkich
oficjalnych dostawców na egzaminy państwowe.



KORZYŚĆ DLA OSK

Potwierdzenie wiarygodności ośrodka, który oferuje kursantom testy z pewnego i sprawdzonego źródła.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

Skuteczność nauki na oficjalnym materiale wykorzystywanym podczas egzaminów państwowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

Możliwość przygotowania się na materiałach wykorzystywanych podczas egzaminu państwowego.