

nr 5/2017 (137)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

PONAD PÓŁ ROKU MILCZENIA

POD KONIEC DRUGIEJ DEKADY WRZEŚNIA UBIEGŁEGO ROKU ODBYŁO SIĘ PIERWSZE SPOTKANIE POWOŁANEGO PRZEZ MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA ZESPOŁU DORADCZEGO. O CZYM ROZMAWIAJĄ DORADCY? JAKIE WYSUNĘLI POSTULATY? CZY ICH PRACA PRZEŁOŻY SIĘ NA JAKIEŚ ZMIANY W PRAWIE? OTO PYTANIA, NA KTÓRE WCIAŻ NIE ZNAMY ODPOWIEDZI. CZŁONKOWIE ZESPOŁU ORAZ RESORT NA TEMAT SWOJEJ PRACY MILCZA.

str. 6

EGZAMIN BEZ KAMER... COFANIA

KAMERA NIE PARKUJE. POMAGA TYLKO DOJECHAĆ NA KILKA CENTYMETRÓW – PRZEKONUJE INSTRUKTOR MAREK TOMCZYK, KTÓRY W WORD-ZIE TARNOBRZEG USŁYSZAŁ, ŻE AUTO JEGO OSK PODSTAWIANE NA EGZAMIN JEST... ZBYT NOWOCZEŚNIE WYPOSAŻONE.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

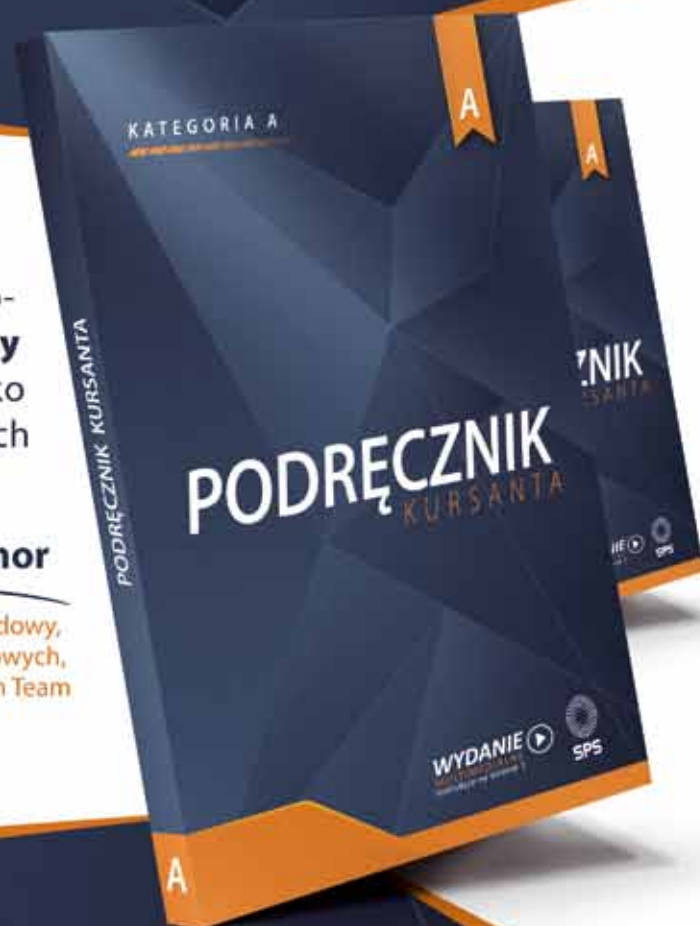
PODRĘCZNIK KURSANTA

A

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

Jacek Czachor

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



Nowy Podręcznik Kursanta na Kat. A *Rekomendowany przez najlepszych*

- Treści w podręczniku zawierają odpowiedzi na wszystkie pytania egzaminacyjne z państwowej bazy
- Nowy, bardziej czytelny układ opracowany we współpracy z instruktorami i wykładowcami
- Rozbudowane treści w tematach: Jazda w ruchu miejskim, Hamowanie, Jazda z pasażerem, Przewóz i zabezpieczenie bagaży, Jazda z wózkiem bocznym, Przygotowanie do jazdy
- Nowe treści dotyczące wpływu podmuchów bocznego wiatru na prowadzenie motocykla
- Rozbudowane informacje na temat zarysu budowy pojazdu i zasad obsługi technicznej.
- Nowe materiały z zakresu udzielania pierwszej pomocy, opracowane przez ratownika medycznego będącego jednocześnie aktywnym wykładowcą w OSK. Przejrzysty układ treści bazujących na najnowszych wytycznych ERC

Domysły, plotki, niepewność



Krzysztof Giżycki

Wygłąda na to, że już niedługo będziemy obchodzili pierwszą rocznicę powołania gremium o wyjątkowo długiej nazwie („zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy”, uf...). Co w tym czasie na spotkaniach ministerialnych ekspertów się wydarzyło? Czy zaproponowali jakieś nowe rozwiązania, mające usprawnić funkcjonowanie branży związanej ze szkoleniem i egzaminowaniem? Czy resort infrastruktury i budownictwa zamierza przynajmniej część propozycji uwzględnić, np. przy pisaniu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami? Tego niestety nie wiemy. Dlaczego? Bo ministerstwo milczy jak zakłete. Jednocześnie w ogólnopolskich i regionalnych

mediach oraz na forach, gdzie dyskutują szefowie OSK i instruktorzy, aż huczy od doniesień o tematach, które ponoć pojawiają się na spotkaniach zespołu doradczego. Niezbyt dobrze wpływa to na ludzi, którzy zajmują się w Polsce szkoleniem. Plotki i domysły potęgują niepewność. Bo jak myśleć o rozwijaniu swojego biznesu, gdy tak naprawdę nie wiadomo, co niedługo może się wydarzyć? Przykro to stwierdzić, ale resort kompletnie nie radzi sobie z polityką informacyjną. I niewiele wskazuje na to, że wkrótce może się to zmienić.

Nie poświęciliśmy jednak majowego numeru „Szkoły Jazdy” tylko tej sprawie. Poruszamy, jak zwykle, wiele ciekawych tematów, jak choćby problem kamer cofania w autach OSK podstawianych na egzaminy państwowe. W tym przypadku znowu okazuje się, że prawo nie nadąża za rozwojem techniki i zmianami w motoryzacji... Kontynuujemy także zapoczątkowany kilka miesięcy temu cykl o szkoleniu i egzaminowaniu w innych europejskich państwach. Tym razem pod tym kątem przyglądamy się Grecji, Włochom i Hiszpanii. Życzę miłej lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Ponad pół roku milczenia	4	Polska wśród najgorszych państw	28
Egzamin bez kamer... cofania	6	Zmiany na lepsze	30
Więcej egzaminów w filiach? Opozycja jest za, rządzący nie bardzo	8	Żerańskie samochody	31
Południowy luz	10	Biłgoraj doczekał się oddziału terenowego	32
Elki przeszkadzają mieszkańcom osiedla	13	Kształcmy świadomych motocyklistów!	33
Szkolenie pod napięciem	14	Ustawodawca nie ma nic wspólnego z motocyklami	34
Czego pragną młodzi?	16	Jedź płynnie, nie myśl tylko o sobie	35
Właściciel OSK po godzinach	18	Stacje poza kontrolą	36
Elektryczne auta z Polski	19	Zadłużona wizytówka polskiej gospodarki	38
Pierwsza e-usługa już jest	20	Współpraca się opłaca	40
Niesłyszący na ciężarówce!	21	Ekologia coraz bardziej w cenie	41
Diesel? Nie, dziękuję!	22	Przegląd legislacyjny	42
Elektryczne doładowanie	23	Prowadzisz? Nie pisz!	44
WORD-y przyjeżdżają do kandydatów na kierowców	24	Zarządca powinien zrekompensować szkodę	45
Uważajmy na to, co jemy. Nawet w podróży!	26		

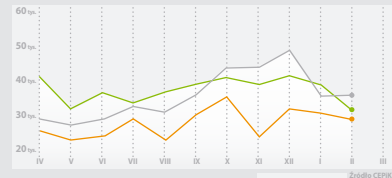
Z ostatniej chwili

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LUTY 2017 **33 556**

LUTY 2016 **37 092**

LUTY 2015 **29 401**



Problemy z alkoholem

Kwietniowego poranka patrol drogówki został skierowany do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Szczecinie w związku z interwencją w sprawie mężczyzny, który przyszedł nietrzeźwy na egzamin.

Policjanci przeprowadzili badanie stanu trzeźwości mężczyzny. Okazało się, że wydymuchał on ponad promil alkoholu. Przyznał się, że próbował zdać egzamin państwowy na prawo jazdy, gdyż dokument został mu wcześniej zatrzymany na terenie Niemiec za... kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości.

Mężczyzna zdążył nawet poprawnie wykonać zadanie cofania po łuku drogi na placu manewrowym. Jednak gdy egzaminator wsiadł do pojazdu, wyczuł od niego woń alkoholu.

To kolejny tego typu incydent w szczebińskim WORD-zie. W marcu kandydat na kierowcę wyczuł od egzaminatorki zapach alkoholu i zawiadomił policję. Okazało się, że kobieta miała 0,3 promila alkoholu w wydychanym powietrzu. Egzaminatorka przeprowadzała tego dnia pięć egzaminów, dwa z nich skończyły się wynikiem pozytywnym.

W Grudziądzu 30-letni mężczyzna bez większych problemów wykonał dwa pierwsze zadania egzaminacyjne, czyli sprawdzenie stanu technicznego pojazdu oraz jazdę po łuku. Jednak gdy do auta wsiadł egzaminator, wyczuł od niego woń alkoholu i zadzwonił na policję.

Mundurowi sprawdzili stan trzeźwości mężczyzny. Okazało się, że wydymuchał ponad pół promila alkoholu. Policjanci ustalili również, że mężczyzna przystąpił do państwowego egzaminu na prawo jazdy, ponieważ stracił uprawnienia za... jazdę pod wpływem alkoholu.

red

Ponad pół roku milczenia

Pod koniec drugiej dekady września ubiegłego roku odbyło się pierwsze spotkanie powołanego przez ministra infrastruktury i budownictwa zespołu doradczego, mającego zajmować się ulepszaniem systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. O czym rozmawiają doradcy? Jakie wysunęli postulaty? Czy ich praca przełoży się na jakieś zmiany w prawie? Oto pytania, na które wciąż nie znamy odpowiedzi. Członkowie zespołu oraz resort na temat swojej pracy milczą.

Pierwszy sygnał, że nowe kierownictwo resortu zajmującego się m.in. branżą szkoleniową i egzaminacyjną zastanawia się nad poważnymi zmianami w prawie, pojawił się na początku sierpnia. Chodziło o zarządzenie podpisane przez ministra infrastruktury i budownictwa. Powołało ono „zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy”. Czym to ciało, wedle dokumentu, ma się przede wszystkim zajmować? Analizą przepisów ustawy o kierujących pojazdami, opracowaniem propozycji zmian do niej oraz aktów wykonawczych, czyli prościej mówiąc – rozporządzeń. To nie wszystko. Zespół ma także przedstawić propozycje, które przyczyniłyby się do podniesienia jakości szkolenia i egzaminowania oraz ocenić skuteczność aktualnie stosowanych rozwiązań.

■ Mosiński interpelację pisze

Zanim dowiedzieliśmy się, kto będzie uczestniczył w posiedzeniach zespołu, minął miesiąc. Jednak jeszcze wcześniej, bo pod koniec lipca, prawdopodobnie nieprzypadkowo, na internetowej stronie Sejmu pojawiła się bardzo ciekawa interpelacja posła Jana Mosińskiego. To polski działacz związkowy, polityk i samorządowiec, długoletni przewodniczący zarządu Regionu Wielkopolska Południowa NSZZ „Solidarność”. Od 1992 do 2002 był członkiem prezydium Komisji Krajowej tego związku. Działał w Ruchu Społecznym AWS, później związał się z Prawem i Sprawiedliwością. I to właśnie z ramienia tej partii dostał się do Sejmu, zdobywając mandat poselski w okręgu kaliskim.

Otóż Mosiński, o którym nie wiemy, żeby wcześniej zajmował się problematyką egzaminowania, zaproponował całkowitą zmianę systemu. Nadzór nad egzaminami miałaby sprawować centralna komisja egzaminacyjna (działająca na podstawie ustawy o systemie oświaty), współpracująca z okręgowymi komisjami egzaminacyjnymi. Tym ostatnim podmiotom bezpośrednio podlegałyby egzaminatorzy.

Wedle posła, rotacja egzaminatorów była by ustalana centralnie przez niezależny system. Nie byłoby wtedy możliwości ręcznego ustala-



nia egzaminatorów dla poszczególnych uczestników egzaminu.

Na tym proponowane przez Mosińskiego zmiany się nie kończą. Wpływy z egzaminów powinny jego zdaniem trafiać do budżetu państwa. „Rozdział finansowania egzaminów oraz prowadzenia egzaminów pomiędzy dwa różne podmioty zwiększy możliwość wzajemnej kontroli oraz utrudni »wyciskanie« przychodów z egzaminowanych poprzez zaniżanie zdawalności, ponieważ dysponentem pieniędzy będzie inny podmiot niż ten, który odpowiada za prowadzenie egzaminów. Przychody z egzaminów powinny stanowić przychód państwa, a WORD-y mogą być finansowane na podstawie przedłożonych budżetów przez ministerstwo transportu lub wojewodę. Taka zmiana rozzerwie proste i bezpośrednie przełożenie: większa liczba niezdających równa się większe wpływy jednostki egzaminującej” – czytamy w interpelacji.

■ Zespół spotyka się po raz pierwszy

Posel chciałby także, żeby egzaminy „powróciły do powiatów” i były organizowane w oparciu o infrastrukturę ośrodków szkolenia kierowców, spełniających określone wymagania. Skąd ten pomysł? „To rozwiązanie obniży koszty uzyskania prawa jazdy przez osoby młode (bliższy

dostęp do egzaminów), przyspieszy organizację egzaminów (większa ilość ośrodków uprawnionych do egzaminowania), obniży obciążenie i tak już niewydolnych komunikacyjnie miast, gdzie znajdują się WORD-y, obniży emisję spalin w miastach, urealni zasady realizacji egzaminu (osoba zdając egzamin w dużym mieście w godzinach szczytowych może cały swój egzamin odbyć na zakorkowanych drogach – trudno jest w takiej sytuacji rzetelnie ocenić umiejętności kandydata do kierowania pojazdem)” – czytamy w interpelacji.

Co resort odpowiedział na interpelację posła Mosińskiego? Ano że analizą systemu zajmie się zespół doradczy. Przypadek? Wątpliwe. W taki sam sposób ministerstwo odpowiada od tamtego czasu na każde poselskie zapytanie, które dotyczy WORD-ów czy ośrodków szkolenia kierowców.

Jeszcze ciekawiej zrobiło się, gdy po wielu naszych staraniach ministerstwo zdecydowało się w końcu upublicznić skład zespołu doradczego. Stało się to tydzień po pierwszym posiedzeniu grupy. Otóż przewodniczącym komisji jest Bogdan Oleksiak, szef departamentu transportu drogowego resortu infrastruktury i budownictwa, zastępcą – Anna Wiszniewska, sekretarzem – Monika Stracuk (obie panie pracują w komórce, której szefem jest Oleksiak).

Członkami zespołu zostało także aż pięciu przedstawicieli związanych z branżą OSK: prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców Krzysztof Bandos, prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Krzysztof Szymański, prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców Roman Stencel, sekretarz PFSSK Jan Szymczak oraz właściciel Olsztyńskiego Centrum Kształcenia, na stronie internetowej resortu przedstawiony jako przewodniczący komisji ds. branży szkoleniowej w Business Centre Club – Jan Zdziarstek. Środowisko egzaminatorów reprezentują trzy osoby: prezes, wiceprezes i członek Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców, czyli Dariusz Chyćko, Krzysztof Tomczak i Henryk Radomski. Członkiem zespołu został także Wojciech Pasieczny, wiceprezes Zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym.

■ Czy milczenie zawsze jest złotem?

Czy, w świetle interpelacji Jana Mosińskiego, dziwi brak w składzie komisji jakiegokolwiek przedstawiciela kierownictwa wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego? Oczywiście nie. Ale trochę dziwić może inna kwestia. Otóż zgodnie z zarządzeniem ministra infrastruktury i budownictwa przedstawicieli środowiska związanego z OSK, egzaminowaniem i „ruchem drogowym” powinno być dziewięciu, po trzech z każdej dziedziny. Okazało się jednak, że członków zespołu reprezentujących ośrodki szkolenia kierowców jest aż pięciu. Dlaczego? Tego nie wiadomo. Resort nigdy nie udzielił nam klarownej odpowiedzi.

Nie wiadomo także, o czym podczas pierwszego ani następnych kilku lub kilkunastu spotkań rozmawiali członkowie zespołu. Wszyscy, zarówno członkowie komisji, jak i resort, nabrali wody w usta. Zespół doradczy pracuje już ponad 250 dni, nie mówiąc kompletnie nic o kierunkach swoich działań.

We współczesnym świecie taktyka polegająca na nieinformowaniu opinii publicznej o tym, co ważnego dzieje się w kluczowych dla danej branży kwestiach, po prostu nie może zakończyć się powodzeniem. W przestrzeni medialnej zaczynają bowiem krążyć różne informacje. Nie wiadomo, czy są one prawdziwe, czy to zwykłe plotki. Nikt z zainteresowanych prawdziwości tych wiadomości nie potwierdza. Nikt też nie mówi, że są one fałszywe.

■ Wzrasta zainteresowanie mediów

Do marca tego roku temat działań zespołu oraz ewentualnych zamiarów Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa dotyczących zmiany systemu poruszano tylko na łamach branżowej prasy oraz w rozmowach przedstawicieli środowiska związanego ze szkoleniem i egzaminowaniem. Aż wreszcie w „Dzienniku Gazecie Prawnej” ukazał się pewien artykuł. Mimo że nie moż-

na było w nim przeczytać niczego nowego, wywołał wielkie poruszenie. Donosiły o nim największe serwisy informacyjne w Polsce.

W artykule napisano, że Prawo i Sprawiedliwość chce, żeby pieniądze z egzaminów trafiały do budżetu państwa, nie do samorządów. Wtedy WORD-y mogłyby być finansowane przez resort infrastruktury i budownictwa lub wojewodów na podstawie przedłożonych budżetów. Miałyby to zagwarantować, jak czytamy, „większą kontrolę nad finansami ośrodków oraz ostateczne zerwanie z zasadą, że większa liczba niezadowolonych równa się większym wpływem jednostki egzaminującej”. W artykule wspomniano także, że rozważana jest propozycja przeprowadzania egzaminów w oparciu o infrastrukturę ośrodków szkolenia kierowców. Czyli... nic nowego. Bo to wszystko czytaliśmy już w zeszłorocznej interpelacji posła Mosińskiego. Ale do tekstu postanowił odnieść się dyrektor sieradzkiego WORD-u Henryk Waluda. I napisał do redaktora naczelnego „Dziennika Gazety Prawnej” list, a w nim m.in.: „Fakt całkowitego pomijania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w pracach zespołu zajmującego się między innymi przepisami, które uregulują ich dalsze funkcjonowanie, powinien być rozpatrywany łącznie z zauważalną próbą przypisania WORD-om nieprawdziwych motywacji finansowych związanych z przeprowadzeniem egzaminów”.

■ Zmiany w okresie próbnym?

Trochę wcześniej, bo w lutym, list do ministra infrastruktury i budownictwa wysłali dyrektorzy WORD-ów, które wybudowały już ODTJ-oty lub planują to zrobić. Piszą w nim, że wejście w życie przepisów dotyczących młodych kierowców, planowane na połowę 2018 roku, powinno być terminem ostatecznym. Proponują także poszerzenie szkolenia praktycznego w ODTJ-ocie o dodatkowy, fakultatywny kurs.

Dlaczego dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego zdecydowali się na taki krok? Możemy tylko przypuszczać. Ale w kuluarach mówi się, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, będąc pod wpływem grupy doradczej do spraw szkolenia i egzaminowania, poważnie rozważa zmianę przepisów dotyczących tzw. okresu próbnego dla młodych kierowców. Ponoć pod uwagę brane są dwie opcje. Jedna zakłada całkowite wycofanie się z pomysłu obowiązkowego odbicia szkolenia przez młodego kierowcę między czwartym a ósmym miesiącem po uzyskaniu prawa jazdy. A druga? Powierzenie szkolenia praktycznego ośrodkom szkolenia kierowców. Teraz zakłada się, że zajęcia mają się odbywać w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

■ „Niedługo”, czyli jeszcze w tym roku

Jednak wydarzenia z ostatnich kilku miesięcy nie skłoniły Ministerstwa Infrastruktury i Budownic-

stwa do wyjawienia planów względem ewentualnych zmian w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Niczego nowego nie powiedział podczas kwietniowego posiedzenia komisji infrastruktury wiceminister Jerzy Szmit.

– Statystyki wskazują, że zdawalność egzaminów teoretycznych wynosi w skali kraju ok. 50 proc. i rośnie, natomiast praktycznych – 33 proc., czyli nadal jest niska. Taki stan nie może nas zadowalać. Problem może tkwić w niewłaściwym szkoleniu albo zbyt rygorystycznym egzaminowaniu. W każdym razie pracujemy nad zmianami. W sierpniu 2016 roku powołaliśmy zespół ds. szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, który przygląda się systemowi. Jesteśmy już blisko momentu, w którym przedstawimy całościowy projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami.

Okazało się jednak, że wspomniany przez wiceministra moment nie nadejdzie tak szybko, jakby się wielu spodziewało. Bo, według Szmita, jeszcze w tym roku...

■ Co dalej? Trzeba czekać

Wydaje się więc, że na konkrety będziemy musieli jeszcze poczekać. Nie znaczy to wcale, że w prasie nie pojawią się kolejne przecieki na temat propozycji zespołu doradczego lub zamierzeń resortu. To może tylko spotęgować chaos informacyjny, który zaczyna już męczyć niektórych właścicieli ośrodków szkolenia kierowców i pracowników WORD-ów. Oni chcieliby wiedzieć, czego mogą się spodziewać w najbliższym czasie. Ewentualne zmiany w prawie mogą bowiem zaważyć na sposobie prowadzenia przez nich biznesu lub obraniu dalszej ścieżki kariery zawodowej. Nie wydaje się to jednak robić wrażenia na resorcie infrastruktury i budownictwa. Nie ma więc co wierzyć w nagłą zmianę kursu. Choć z perspektywy czasu taktyka obrana przez resort nie wydaje się skuteczna. Oficjalnie nic nie wiadomo, nieoficjalnie całkiem sporo...

Warto także wspomnieć, że zespół odpowiedzialny za analizę systemu szkolenia i egzaminowania oraz jego koncepcje mogą przez ministra zostać całkowicie zignorowane. Nie ma on bowiem obowiązku wdrażać niczego, co członkowie zespołu doradczego wymyślą.

Na razie wygląda na to, że resort chciałby przynajmniej zmarginalizować wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. To zrozumiałe, jeśli weźmiemy pod uwagę kontekst polityczny. Przecież w piętnastu z szesnastu samorządów wojewódzkich władzę sprawują partie opozycyjne wobec rządzących krajem. Chodzi o Platformę Obywatelską i Polskie Stronnictwo Ludowe. A kto kontroluje samorzady, kontroluje także i WORD-y...

Jakub Ziębka

Egzamin bez kamer... cofania

Kamera nie parkuje. Pomaga tylko dojechać na kilka centymetrów – przekonuje instruktor Marek Tomczyk, który w WORD-zie Tarnobrzeg usłyszał, że auto jego OSK podstawiane na egzamin jest... zbyt nowocześnie wyposażone.

O co poszło? O kamerę cofania. Ośrodek egzaminacyjny w Tarnobrzegu 14 marca poinformował, że pojazdy z takimi urządzeniami nie będą wykorzystywane do egzaminów na prawo jazdy kategorii B.

– Zdziwiłem się, bo wcześniej problemu nie było – opowiada Marek Tomczyk, właściciel Akademii Nauki Jazdy w Stalowej Woli.

Temat kamer poruszył na portalu społecznościowym, gdzie często dyskutują instruktorzy nauki jazdy. Pytał kolegów po fachu, czy w innych regionach Polski auta z kamerami również nie są akceptowane przez WORD. Zwrócił przy tym uwagę, że nie ma przepisów, które określałyby, że pojazd egzaminacyjny nie może być wyposażony w czujniki i kamery cofania.

– Kamera nie parkuje. Kamera tylko pomaga dojechać na kilka centymetrów do przeszkody – przekonuje Tomczyk. – Kamera nie wyręczy kierowcy. Sam manewr cofania, parkowania trzeba opanować – mówi instruktor.

Podkreśla, że w nowych samochodach jest coraz więcej elektroniki, są różne systemy wspomagające. I w związku z tym przepisy dotyczące szkolenia i egzaminowania wymagają aktualizacji, do precyzowania.

– Chyba że chcemy wrócić do egzaminów na polonkach lub maluchach – ironizuje Tomczyk.

■ Niedozwolona pomoc

Kierownictwo Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu nie ma zamiaru cofać się do lat 80. i 90. Ale przynajmniej, że problem się pojawił.

– Od momentu, gdy niektóre OSK zakupiły nowe pojazdy – tłumaczy Leszek Kida, egzaminator nadzorujący tarnobrzegskiego WORD-u.

Ile ośrodków szkolenia udostępnia swoim kursantom na egzaminy auta z kamerami?

– Pojazdy podstawiane są dość często. Nawet kilka razy w tygodniu – precyzuje Kida.

Wyjaśnia, że wytyczne dotyczące samochodów z kamerami i czujnikami cofania WORD otrzymał od władz samorządu województwa.

– WORD w Tarnobrzegu zwrócił się do urzędu z zapytaniem w sprawie egzaminowania pojazdami wyposażonymi w kamery cofania. Równocześnie informuję, iż nie były przekazywane zarządzenia ani instrukcje nadzorowanym ośrodkom egzaminowania – wyjaśnia Aleksandra Gorzelak-Nieduży z biura prasowego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego w Rzeszowie.



Urząd Marszałkowski powołuje się na rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (...). Czytamy tam m.in.: „W przypadku, gdy osoba egzaminowana: 1) zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu państwowego lub 2) korzysta z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonywała te czynności niesamodzielnie – uzyskuje negatywny wynik egzaminu”. We wspomnianym rozporządzeniu jest również mowa o tym, że „egzaminator sprawdza podczas egzaminu, czy osoba nie korzystała z niedozwolonych pomocy”.

Czytając te przepisy, można dojść do wniosku, że chodzi w nich przede wszystkim o ściąganie. Jakież notatki przemyczone na egzamin, telefon lub tablet schowany za pazuchą, mikrosluchawkę, przez którą ktoś nam podpowiada. Urzędnicy najwyraźniej uznali jednak, że niedozwolonym wsparciem jest również nowoczesne wyposażenie auta.

– Pojazd stosowany na egzaminie państwowym na prawo jazdy nie powinien być wyposażony w urządzenia wspomagające wykonanie zadań egzaminacyjnych (w tym czujniki parkowania, kamery) lub urządzenia te powinny być wyłączone – wyjaśnia Gorzelak-Nieduży. – Szczególnym przypadkiem jest np. system automatycznego parkowania,

Kamery cofania są standardowym wyposażeniem aut klasy premium. W tańszych modelach samochodów system monitorowania przestrzeni za i/lub przed pojazdem można zamontować za dopłatą. Na rynku są oferty kamer cofania już za 150–200 zł. Podwójną kamerę cofania, z kątem widzenia 120 stopni (szeroki obraz) i 40 stopni (punktowy), można kupić za około 400 zł.

który wykonuje za osobę egzaminowaną zadanie parkowania w ruchu drogowym. Do czasu, kiedy takie urządzenia nie będą obowiązkowym wyposażeniem pojazdu (lub kupienie pojazdu bez tych urządzeń nie będzie możliwe), nie powinny one być używane na egzaminie. Należy mieć na uwadze, że na egzaminie państwowym na prawo jazdy sprawdzane są umiejętności wykonania manewrów przez osobę egzaminowaną, a nie przez pojazd egzaminacyjny. Ponadto dopuszczenie kamer cofania i czujników parkowania przy braku obowiązku montowania tych urządzeń powodowało by nierówne traktowanie kandydatów na kierowców i kierowców. Osoby egzaminowane pojazdami wyposażonymi w takie dodatkowe urządzenia byłyby uprzywilejowane w stosunku do pozostałych.

■ Uwierzmy w egzaminatora i egzaminowanego

– Zakazywanie aut z kamerami to szukanie dziury w całym – komentuje Zofia Banaś z OSK „Lejdis”

w Krakowie. – Kamera nie jest problemem. Egzaminator potrafi przecież ocenić kompetencje kierowcy, wykonywanie manewrów.

Przypomina, że samochody egzaminacyjne są okamerowane. Obowiązek rejestracji egzaminu (obraz, dźwięk) wprowadzono w 2006 roku.

– Przepisy mówią o co najmniej jednej kamerze. Z przodu. A ja miałam przyjemność uczestniczyć w egzaminie samochodem Małopolskiego Ośrodka Ruchu Drogowego z czterema kamerami – opowiada Banaś. – Była też kamera tylna. Zdający mógł to wykorzystać. Ale przecież nie chodzi o to, kto kogo przechytry, tylko o rzetelne sprawdzenie umiejętności.

Zastanawia się nad innymi kontrowersyjnymi zasadami obowiązującymi podczas egzaminów.

– Absurdem jest na przykład zakaz korygowania lusterek. Osoba zestresowana, rozpoczynająca jazdę może ustawić je nie najlepiej. I później się męczy – wyjaśnia Banaś. – Czy mając już prawo, jeżdżąc swoim autem, nie zdarza nam się przestawiać lusterek?!

Zwraca uwagę, że nowe osobówki niektórych marek mają np. mechanizm automatycznego opuszczania lusterka przy cofaniu. Większość pojazdów posiada też kilka systemów wspomagających hamowanie, utrzymanie toru jazdy.

– Coraz popularniejsze w WORD-ach hyundai mają asystenta ruszania na wzniesieniu, automatyczne zwiększanie obrotów silnika. To jest ewidentna pomoc dla kierowcy, więc powinno się zabronić zdawania tym modelem – mówi z przekąsem Tomczyk.

■ Problemu nie ma, ale...

O nowinki techniczne, w kontekście egzaminu, zapytaliśmy w kilkunastu WORD-ach.

– Na naszym terenie problem się nie pojawił – zapewnia Marek Wieczorek, kierownik działu egzaminowania i szkoleń WORD w Skierniewicach. – OSK nie przedstawiają na egzaminy pojazdów z kamerą cofania.

Identycznej odpowiedzi udzielili m.in. Piotr Wołowicz, kierownik wydziału egzaminowania WORD-u Lublin, Janusz Kuwak, zastępca dyrektora WORD-u Katowice, Tadeusz Michałek, egzaminator nadzorujący MORD-u w Tarnowie, Mirosław Augustyniak, egzaminator nadzorujący WORD-u w Ostrołęce.

Specjaliści od egzaminowania różnie jednak komentują propozycje doprecyzowania przepisów, dostosowania ich do najnowocześniejszych technologii.

– Nic nie zmieniać – stwierdza Augustyniak. – Jeśli osoba nauczy się bez systemów wspomagających, na pewno poradzi sobie, gdy takie systemy będzie miała w samochodzie. Natomiast gdy nauczy się z systemami, na pewno w pojeździe bez systemów sobie nie poradzi.

– W procesie szkolenia i egzaminowania powinno być wykorzystywane wszystko to, z czym może spotkać się kandydat na kierowcę podczas

samodzielnej już jazdy po szkoleniu i egzaminie – komentuje Wieczorek.

Czyli kamery i czujniki cofania też? Na razie nie. – Przepisy dotyczące pojazdów szkoleniowych i egzaminacyjnych są wystarczająco precyzyjne – ucina szef egzaminatorów ze Skierniewic.

Kuwak podziela tę ocenę, przywołując rozporządzenie ministra infrastruktury i budownictwa z 24 lutego 2016 roku, a także ustawę o kierujących pojazdami z 5 stycznia 2011 roku oraz rozporządzenie ministra infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Wicedyrektor katowickiego WORD-u dodaje, że „wraz z wprowadzaniem elementów obowiązkowego wyposażenia pojazdów samochodowych w rozwiązania techniczne poprawiające bezpieczeństwo jazdy powinny się zmieniać warunki i zasady przeprowadzania egzaminów państwowych”.

Jeszcze dalej idzie Tadeusz Michałek, egzaminator nadzorujący w tarnowskim MORD-zie.

– W mojej opinii pojazdy egzaminacyjne wyposażone w kamery cofania lub/i czujniki cofania w tylnym zderzaku powinny być dopuszczalne do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy jako dobrodziejstwo postępu technicznego, ułatwiające określone czynności w trakcie manewrowania pojazdem. Ale teraz rozporządzenie zabrania korzystania z urządzeń stanowiących pomoc we właściwym wykonaniu zadania egzaminacyjnego.

■ Nawigacja zwalnia z myślenia

W niektórych krajach europejskich szkolenie rozszerzono np. o obsługę nawigacji. Ta umiejętność ma być weryfikowana również podczas egzaminów na prawo jazdy. Czy w Polsce kandydaci na kierowców będą kiedyś nie tylko kręcić kółkiem, ale także klikać w ekran samochodowego komputera?

– Osoby egzaminowane bardzo często nie dostrzegają wielu informacji, na przykład różnego rodzaju i koloru kontrolki – dzieli się swoimi doświadczeniami Wołowicz. – Pojawienie się nawigacji byłoby dodatkowym elementem na desce rozdzielczej pojazdu.

Po inny argument sięga Augustyniak.

– Nawigacja potrafi poprowadzić mimo zakazu ruchu, zakazu wjazdu. Zależy od jakości wgranej mapy – tłumaczy. – To wszystko sprowadza się do jednego, czyli zwolnienia kierowcy z myślenia, czego, niestety, doświadczamy coraz częściej na drodze.

Doświadczony egzaminator z Ostrołęki ma też ciekawą propozycję: jeśli ktoś uczy się i zdaje egzamin samochodem, który „sam parkuje”, powinien uzyskiwać uprawnienia do kierowania tylko takimi pojazdami.

– Należy wprowadzić kod w prawie jazdy – tłumaczy Augustyniak. – Ograniczenie. Tak jak z automatyczną skrzynią biegów.

Instruktor, który nagłośnił problem kamer cofania, podkreśla jednak różnice między systemami wspomagającymi kierującego a technologiami typu Park Assist czy autonomicznego parkowania, zastępującymi kierowcę, obsługiwane także np. ze smartfona.

– Podczas egzaminu nie może parkować automat. To oczywiste – podsumowuje Marek Tomczyk.

– Przepisy nie nadążają za życiem i postępem technicznym. Ale jeśli ktoś parkowałby tylko patrząc w ekranik, nie powinien zdać – stwierdza Zofia Banaś.

Kierownictwo WORD-u Tarnobrzeg znalazło ceptę na niedoskonałe, niejednoznaczne przepisy.

– W obecnej chwili kamery zaklejane są taśmą – informuje Leszek Kida. – Kamery i czujniki cofania można wyłączyć, z tym, że w niektórych samochodach może to zrobić kierowca, a w innych potrzebna jest wizyta w serwisie.

Tomasz Maciejewski

Dla „Skoły Jazdy”

Trudno oprzeć się wrażeniu, że regulacje ustawy o kierujących pojazdami i wydanych na jej podstawie rozporządzeń rzeczywiście nie uwzględniają rozwoju techniki i zmian na rynku motoryzacyjnym. Ostatnią „nowinką” techniczną, jaką wzięto pod uwagę w przepisach regulujących egzaminowanie kierowców, był automatyczny włącznik świateł.

Dobrze skonstruowane regulacje prawne nie powinny wymagać aktualizacji za każdym razem, gdy w ofercie producentów pojazdów pojawią się nowe elementy wyposażenia. Powinny one jednak pozwolić na łatwe i niebudzące kontrowersji rozstrzygnięcie o dopuszczalności wykorzystania na egzaminie kolejnych rozwiązań technicznych. Taki cel można zrealizować np. poprzez wskazanie otwartego katalogu niedopuszczalnych na egzaminie funkcjonalności pojazdu. W świetle obowiązującego brzmienia § 32 rozporządzenia w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i użytkowania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach kamerą cofania można uznać za „urządzenie stanowiące pomoc we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych”. Z drugiej jednak strony za takie urządzenia można uznać nawet... lusterka.

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

Więcej egzaminów w filiach?

Opozycja jest za, rządzący nie bardzo

Podczas kwietniowego posiedzenia sejmowej komisji infrastruktury odbyło się pierwsze czytanie projektu zmiany w ustawie o kierujących pojazdami, polegającej na zwiększeniu liczby egzaminów w filiach WORD-ów. Okazuje się, że propozycje posłanki PO Ewy Drozd pozytywnie zaopiniowały tylko osoby, które nie są związane z partią rządzącą. Ostatecznie projekt został skierowany do podkomisji ds. drogownictwa.



Fot. Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu

Czego w szczególności dotyczy projekt? Ewa Drozd proponuje zmianę jednego ustępu ustawy o kierujących pojazdami oraz dodanie nowego. W pierwszym przypadku chodzi o poszerzenie możliwości zdawania egzaminów praktycznych w filiach WORD-ów o kat. B+E. Na razie jest to możliwe tylko w przypadku kategorii AM, A1, A2, A, B1 oraz B. Posłanka chciałaby także, żeby egzaminy teoretyczne w oddziałach terenowych WORD-ów mogły zostać przeprowadzane na wszystkie kategorie prawa jazdy. Na razie jest to możliwe tylko w przypadku kategorii AM, A1, A2, A, B1 lub B.

– Jest to konsekwencja uchwalenia w 2013 roku prawa umożliwiającego tworzenie oddziałów terenowych WORD-ów w mniejszych ośrodkach – argumentowała Ewa Drozd. – Już wtedy pojawiło się wokół niego wiele nieuzasadnionych wątpliwości, które ostatecznie zostały rozwiązane. Utworzono już ponad 30 takich

placówek, planuje się otwarcie kolejnych. Teraz chciałabym, żeby można w nich było organizować egzaminy na więcej kategorii prawa jazdy niż teraz.

Posłanka twierdzi, że byłaby to jedynie kosmetyczna zmiana, a ułatwiłaby życie ludziom, szczególnie młodym, którzy nie musieliby jeździć kilkadziesiąt kilometrów po to, żeby zdać egzamin.

– Najważniejsze w tym wszystkim jest to, że proponowana zmiana nikomu nic nie nakazuje, tylko daje nowe możliwości – mówiła posłanka.

Ewa Drozd otrzymała podczas posiedzenia komisji wsparcie posłów ze swojego ugrupowania politycznego.

– Wspieram ten projekt, bo jeśli jakiś czas temu powiedzieliśmy A i nic złego się nie stało, to teraz wypadałoby powiedzieć B – mówił Cezary Grabarczyk, w latach 2011–2014 ministrem infrastruktury.

– Proponowana zmiana nie jest obligatoryjna, poza tym można ją przeprowadzić praktycznie bezkosztowo – dodała Monika Wielichowska (PO). – Jestem za!

■ Dyrektor kontra dyrektor

Do propozycji posłanki Drozd pozytywnie ustosunkował się także Włodzimierz Zientarski, prezes Stowarzyszenia KIEROWCA.PL.

– Podoba mi się ten tok myślenia. Chodzi o to, żeby władza była bliżej ludzi. Obywatel nie powinien mieć utrudnianego dostępu do prawa jazdy. Proponuję nawet, żeby pójść o krok dalej. Może egzaminy powinny odbywać się w każdym starostwie powiatowym?

Nie znaczy to wcale, że zmiana w ustawie o kierujących pojazdami spodobała się każdemu uczestnikowi posiedzenia komisji.

– Mam do projektu zastrzeżenia – zaczął Ryszard Siewietowski, dyrektor WORD-u w Krośnie, nadzorowanego przez podlaski samorząd, gdzie rządzi Prawo i Sprawiedliwość. – Zaczniemy od możliwości egzaminowania na kategorię B+E w małych miastach. Tam nie ma tak intensywnego ruchu samochodowego, żeby sprawdzić umiejętności kandydata na kierowcę. A jeśli chodzi o egzaminy teoretyczne, z projektu wynika, że mogłyby być organizowane w dowolnym mieście wskazanym przez marszałka. A nie tylko w filiach WORD-ów.

Nie zgodził się z nim Robert Tarsa, szef WORD-u w Jeleniej Górze, nadzorowanego przez samorząd, gdzie z kolei rządzi koalicja m.in. PO i PSL.

– Warto sobie uzmysłowić, że WORD jest instytucją usługową wobec obywatela. Kilka lat temu zastanawialiśmy się, czy tworzenie filii w ogóle ma sens. Teraz możemy sobie odpowiedzieć na to pytanie. Doświadczenia są dobre albo bardzo dobre, odbiór społeczny – świetny. Wiem to, bo utworzyliśmy już dwa oddziały terenowe (w Bolesławcu i Głogowie – przyp. red.), planujemy otwarcie kolejnego, w Kamiennej Górze. Teraz warto zrobić krok do przodu. Nie widzę problemu, żeby zrealizować proponowaną w projekcie koncepcję. W przypadku egzaminów teoretycznych wystarczy tylko uruchomić aplikację od Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych, którą już zresztą mamy. Zdający chcą, żeby nie trzeba było jeździć do WORD-u oddalonego często o kilkadziesiąt kilometrów od ich domów. Takie są ich potrzeby. A my powinniśmy wyjść na przeciw oczekiwaniom zdających. Jeśli zaś chodzi o przeprowadzanie egzaminów na kategorię B+E, to przecież nie w każdej filii muszą być one organizowane. Nikt nikogo do niczego nie będzie zmuszał!

■ Propozycja zmian w ustawie „już niedługo”. Kiedy? Do końca roku...

Do dyskusji włączył się także wiceminister infrastruktury i budownictwa Jerzy Szmit. Co miał do powiedzenia o projekcie posłanki Ewy Drozd?

– Statystyki wskazują, że zdawalność egzaminów teoretycznych wynosi w skali kraju ok. 50 proc. i rośnie, natomiast praktycznych – 33 proc., czyli nadal jest niska (wiceminister zapewne posiłkował się danymi z tegorocznego raportu „Szkoły Jazdy”, jedynego magazynu publikującego statystyki zdawalności wszystkich WORD-ów w Polsce – przyp. red.). Taki stan nie może nas zadowalać. Problem może tkwić albo w niewłaściwym szkoleniu, albo w zbyt rygorystycznym egzaminowaniu. W każdym razie pracujemy nad zmianami. W sierpniu 2016 roku powołaliśmy zespół ds. szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, który przygląda się całemu systemowi. Jesteśmy już blisko momentu, w którym przedstawimy całościowy projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Potrzebujemy daleko idących zmian. Projekt, nad którym debatujemy, jest cenny, ale nie całościowy...

Okazało się jednak, że wspomniany przez wiceministra moment nie nadejdzie tak szybko, jakby można było oczekiwać. Według Szmita nadejdzie on jeszcze w tym roku...

Korzystając z okazji, wątpliwości co do działań zespołu doradczego ds. szkolenia i egzaminowania zgłosił Włodzimierz Zientarski.

– Jak patrzę na skład komisji, ogarniają mnie duże wątpliwości. Motoryzacja się zmienia, a o ewentualnych dużych zmianach w przepisach decydują ludzie odpowiedzialni za realizację szkolenia kandydatów na kierowców, o którym często mówi się, że nie działa jak należy. Poza tym zespół pracuje już rok i dalej nie wiadomo, co szykuje...

Ostatecznie projekt posłanki Drozd został jednogłośnie skierowany do podkomisji ds. drogownictwa. Czy możemy się spodziewać, że Sejm wreszcie poprze ideę zwiększenia liczby egzaminów w filiach WORD-ów? Szanse są małe. Ekipa rządząca raczej nieprzychylnie patrzy na propozycje opozycji...

■ Osobliwa historia projektu

Przypomnijmy, że historia projektu nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami zaproponowanego przez posłankę PO Ewę Drozd jest dosyć osobliwa. Został złożony rok temu, jednak do niedawna nie doszło nawet do jego pierwszego czytania.

W marcu posłanka próbowała się dowiedzieć, co dzieje się z zaproponowanymi przez nią rozwiązaniami. W końcu otrzymała informację, że projektem zajmie się sejmowa komisja infrastruktury. Posiedzenie miało się odbyć w pierwszej dekadzie marca, ale zostało odwołane. Dlaczego? Przewodniczący komisji, poseł Bogdan Rzońca (PiS), twierdził, że powodów jest co najmniej kilka.

– Otrzymałem pismo od stowarzyszenia WORD-ów (tak wyraził się poseł – przyp. red.) – tłumaczył „Szkoły Jazdy” Rzońca. – Przeczytałem w nim, że dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego są przeciwni proponowanym

zmianom. Uważają m.in., że byłoby to dla nich zbyt kosztowne. Otrzymałem też sygnały z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa świadczące o tym, że ono także nie popiera projektu. Postanowiłem się więc wstrzymać, projekt najpierw skonsultować. Dlatego posiedzenie zostało odwołane. Nie znaczy to wcale, że do niego nie wrócimy.

Jedynym stowarzyszeniem, które reprezentuje dyrektorów WORD-ów, jest KSD WORD. Postanowiliśmy więc zapytać, czy sprzeciwia się ono zmianom oraz czy wysłało do przewodniczącego komisji pismo w tej sprawie.

– Nic o tym nie wiem, ja żadnego pisma nie wysyłałem – dziwił się Łukasz Kucharski, szef KSD WORD. – Ale chętnie bym je zobaczył – ironizował.

Zapytaliśmy więc Kucharskiego, czy możliwe jest, że w imieniu stowarzyszenia pismo wysłał któryś z jego zastępców albo szeregowy członek organizacji.

– Mocno bym się zdziwił – mówił Kucharski. – Zarząd stowarzyszenia nie wyrażał na piśmie swojej opinii w sprawie projektu nowelizacji. Dlatego trudno mi sobie wyobrazić, że coś takiego mogło mieć miejsce.

A jaka jest opinia szefa KSD WORD na temat projektu?

– Są ośrodki, które na terenie swoich filii mają plac dostosowany do wymogów egzaminowania kandydatów na kategorię B+E oraz infrastrukturę potrzebną do przeprowadzania egzaminów teoretycznych. I dla nich nowelizacja nie jest żadnym problemem. Ale są też WORD-y, które musiałyby w to wszystko zainwestować. Jedno jest pewne, projekt można uznać za prospołeczny.

Ostatecznie pierwsze czytanie projektu zmiany w ustawie o kierujących pojazdami odbyło się dzięki staraniom Ewy Drozd. To ona przygotowała wniosek do przewodniczącego komisji infrastruktury o zwołanie odwołanej sesji. Podpisał go kilkunastu posłów komisji. W konsekwencji przewodniczący był zobligowany do zwołania posiedzenia.

Jakub Ziębka



Południowy luz

Chcesz bezstresowo zdobyć prawko? Jedź do Grecji. We Włoszech nie ma obowiązkowego kursu. W Hiszpanii idziesz na egzamin z instruktorem. Na południu Europy dość łatwo zostać kierowcą, trudniej przestrzegać przepisów drogowych.

Gdyby kierowca ze Skandynawii zabłądził na zatłoczone skrzyżowanie w Atenach czy Neapolu, pewnie zapytałby: „kto tym ludziom dał prawo jazdy?”. Wymuszanie pierwszeństwa, ignorowanie znaków, parkowanie gdzie popadnie, klaksony – południowcy za kółkiem są pełni temperamentu, spontaniczni, pomysłowi.

– Obowiązuje tu prawo dżungli. Rządzą więksi, silniejsi, szybsi – opowiada Polka mieszkająca od dwunastu lat w Rzymie, autorka bloga „Dee oswaja Włochy”. – Przestrzeganie przepisów jest opcjonalne – pasy ruchu są umowne, parking można sobie wymyślić gdziekolwiek. Tak zwany podwójny rząd to codzienność. „Muszę tylko wejść na chwilę do baru”, „mam wizytę u fryzjera, zostawię auto tylko na dwie godziny” – takie tłumaczenia rzymianie mają we krwi, żółte światło to przecież zielone, ograniczenia prędkości są dla frajerów, a zakaz skrętu obowiązuje tylko wtedy, gdy zdaniem kierowcy ma on sens – ironizuje Dee.

■ Pałą, ale pasów nie zapinają

Podkreśla, że Rzym jest miastem specyficznym. Bo największym we Włoszech, zawsze zatłoczonym, tłumnie odwiedzanym przez turystów. Kierowca musi mieć oczy dookoła głowy. Jeśli przetrwa w tak trudnych warunkach, poradzi sobie wszędzie.

– Włosi, zwłaszcza ci z dużych miast, to naprawdę świetni kierowcy. Prowadzą samochód pewnie, mają bardzo dobry refleks. Gdyby jeszcze przestrzegali przepisów, to Włochy byłyby bardzo bezpiecznym krajem z drogowego punktu widzenia – ocenia Dee.

Podkreśla, że drogową charakterystyką dzieli Italię na „cywilizowaną”, bardziej zdyscyplinowaną północ i słynące z fantazji południe.

Taki sam gorący południowy klimat panuje w Grecji. Szczególnie w dużych miastach.

– Ludzie są wspaniali, przyjaźni, uśmiechnięci, a na ulicach panuje totalny chaos – śmieje się Marta Groborz, która przez dziesięć lat mieszkała nad Morzem Egejskim. – Ja jeździłam tylko tam, gdzie mniejszy ruch – przyznaje.

Mówi, że w Grecji wszyscy są wyluzowani. Nie tylko siedzący za kierownicą.



Marta Groborz, autorka bloga „Blondi w Grecji”

– Przechodnie też ignorują przepisy. Wchodzą na jezdnię, gdzie chcą – stwierdza Marta. – Policji na drogach nie widuje się często. Na wsiach młodzi chłopcy jeżdżą bez prawka. Uczą się na traktorach. Grecy zwykle jeżdżą z otwartymi okna-

mi, bo prawie wszyscy pałą... Przez te otwarte okna krzyczą. Często używają klaksonu. A bardzo rzadko zapinają pasy – komentuje z humorem polska Greczynka.

Dodaje, że na porządku dziennym jest również jazda po alkoholu.

– Pamiętam, jak kiedyś na weselu taksówkarz, który miał odwozić gości, siedział przy drinku i powtarzał: „zaraz jedziemy, tylko dopiję” – wspomina autorka bloga „Blondi w Grecji”.

■ Grecki egzamin na jedynce i dwójce

Żeby się uniezależnić od sympatycznych, acz nie zawsze odpowiedzialnych taksiarzy, Marta postanowiła zrobić prawo jazdy. Miała obawy, bo w Polsce cztery razy podchodziła do egzaminu. Bez powodzenia.

– Egzamin w Grecji okazał się bardzo łatwy – ocenia. – Zdawałam w Larisie, na takim wydzielonym osiedlu domków jednorodzinnych. Wczesna godzina, mały ruch. Kilka podjazdów do skrzyżowań. Parkowanie, zawracanie, cofanie po łuku. To była jazda na jedynce i dwójce – stwierdza z humorem Marta.

Tłumaczy, że w Grecji nie ma ośrodków egzaminacyjnych, takich jak nasze WORD-y. Umie-



Rzym



Walencja

Fot. Marcela Escandell/Flickr

jętności kandydatów na kierowców weryfikują urzędnicy. Najpierw zapraszają na test składający się z trzydziestu pytań (baza zagadnień egzaminacyjnych liczy 900 pytań).

– Dopuszczalne są dwa błędy – precyzuje Marta. – Powtórka kosztuje 20 euro. Można do niej przystąpić już po tygodniu.

Jazdy egzaminacyjne odbywają się tylko w wybrane dni. Zwykle w miejscach o małym natężeniu ruchu. Na wyznaczoną godzinę przyjeżdżają grupki kursantów. Towarzyszą im instruktorzy.

– Byłam zdziwiona, że nauczyciel siedzi obok mnie, a dwaj egzaminatorzy z tyłu – opowiada „Blondi”. – Jeździ się 15–20 minut. Nie ma podnoszenia kłapy, pytań o wymianę oleju, ciśnienie w oponach. Nie obleje się też z powodu niewłączenia świateł, bo tam nie obowiązuje przepis znany z Polski – wyjaśnia.

W Grecji nie tylko egzamin wydaje się łatwiejszy. Kurs na prawko także. Marta opowiada, że w szkole jazdy musiała zaliczyć zaledwie trzy lekcje teoretyczne. Później było dwadzieścia godzin za kółkiem. Koszty? Szkolenie i wszystkie opłaty urzędowe – 550 euro. Co ważne – można zdawać po angielsku lub w języku mniejszości zamieszkującej dany region, np. albańskim.

■ Czerwone i białe literki dla nowicjuszy

Dokument potwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdami otrzymuje się miesiąc po egzaminie, lecz przez ten czas można już jeździć.

– Nowicjusz powinien mieć na aucie naklejkę N. Pierwszy rok. Ale niewielu Greków tego przestrzega. Wychodzą z założenia,

że jeżdżąc z literką wystawiają się na strzał. Inni kierowcy będą się wyzywać, trąbić – komentuje Marta.

Jeździ już bez literki N, bo znów mieszka i pracuje w Polsce. Mówi, że nie wyobraża sobie życia bez samochodu.

– Jedną z najważniejszych rzeczy, które dała mi Grecja, jest właśnie prawo jazdy – przyznaje.

Początkujący kierowcy w większości krajów europejskich są pod szczególnym nadzorem. W Hiszpanii zamiast zielonego listka jest zielona etykieta z białą literą L. Na tylnej szybie, po stronie kierowcy, „Młody” przez dwanaście miesięcy musi bardzo pilnować ograniczeń prędkości. Podobnie jest we Włoszech, z tym że swoisty okres próbny trwa aż trzy lata. Za wykroczenia drogowe odbierana jest podwójna liczba punktów, a po autostradach można jeździć nie szybciej niż 100 km/h. Dodatkowym ograniczeniem jest moc silnika – maksymalnie 70 kW. W obu krajach o prawko może ubiegać się dopiero 18-latek. Na Półwyspie Apenińskim funkcjonuje jednak dokument B1, uprawniający do prowadzenia pojazdów o masie własnej do 400 kg. Takim małym czterokołowcem, np. do przewozu pizzy, może kierować 16-latek.

■ Różowa kartka bez kursu

Droga do prawa jazdy kategorii B wygląda inaczej niż w Polsce, choć wstępne procedury są podobne: złożenie wniosku w wydziale komunikacji, wizyta lekarska i uzyskanie zaświadczenia o stanie zdrowia.

– Nie ma obowiązku zapisywania się na kurs – podkreśla Dee. – Istnieje tylko obowiązek wyjeżdżenia sześciu godzin z instruktorem: dwie

godziny po mieście, dwie w nocy, dwie poza miastem – tłumaczy Polka mieszkająca w Rzymie.

Zanim siądzie się za kółkiem, trzeba otrzymać urzędowe upoważnienie do przystąpienia do egzaminu teoretycznego. I zaliczyć test składający się z czterdziestu pytań (baza liczy ok. 7 tys. pytań). Zawsze tylko jedna odpowiedź jest poprawna. Jeśli nie zda się teorii za pierwszym razem, na powtórkę należy poczekać przynajmniej miesiąc.

– Dopiero wtedy otrzymuje się foglio rosa, która pozwala na rozpoczęcie faktycznej nauki jazdy – podkreśla Dee.

Z „różową kartką” można przygotowywać się do jazdy egzaminacyjnej. Pod okiem zawodowego instruktora, jak również doświadczonego kierowcy. Taka osoba nie może mieć więcej niż 65 lat. I prawko od co najmniej dziesięciu. Samochód do nauki musi być oznaczony literą P. Foglio rosa jest ważne pół roku. Kiedy egzamin? Najwcześniej po miesiącu. Ewentualna poprawka – po kolejnym miesiącu. Jazda egzaminacyjna trwa co najmniej 20 minut.

– Zdajemy tym autem, którym się uczyliśmy. Egzamin przeprowadza pracownik wydziału komunikacji (Motorizzazione Civile). Przyjeżdża on do szkoły jazdy, która złożyła wniosek w imieniu kursanta. Istnieje również możliwość rozpoczęcia jazdy w okolicach urzędu – tłumaczy Dee. – Procedury zmieniają się w zależności od prowincji, regionu – dodaje.

Co ważne, jeśli dwa razy zawali się egzamin praktyczny, konieczne jest powtórzenie lekcji jazdy i wizyty lekarskiej (kosztuje 50–100 euro). Trzeba też oczywiście odwiedzić kasę urzędu. Opłaty administracyjne wynoszą 58,40 euro, w tym po 16 euro za obie części egzaminu. A ile kosztują zajęcia w szkole jazdy?



Ateny

Fot. Tilemahos Efthimiadis/Flickr

– Od 500 do 700 euro, trzeba wziąć pod uwagę ceny „miastowe” i „prowincjonalne” – podkreśla Dee. – Szkoły zwykle oferują kompleksową obsługę, w imieniu klienta składają dokumenty, umawiają lekarza, pod ich adres urząd może przesłać prawo jazdy.

■ Instruktor (i inni kursanci) siedzą z tyłu

Podobne stawki obowiązują w Hiszpanii. Za kurs na kategorię B płaci się 500–600 euro.

– Ale uzyskanie prawa jazdy kosztuje około tysiąca euro – zastrzega Fernando z hiszpańsko-polskiej rodziny w Walencji. – Za egzaminy trzeba zapłacić około 200 euro. Do tego podatki, opłaty administracyjne – tłumaczy.

Szkoła jazdy oferuje kursantom podręczniki, zestawy testów. Udostępnia na egzamin odpowiednio wyposażony samochód.

– Instruktor obowiązkowo uczestniczy w jeździe egzaminacyjnej. Siada z tyłu – opisuje Fernando. – Czasami w aucie, podczas egzaminu, są też inni kursanci – dopowiada.

Hiszpański kandydat na kierowcę ćwiczy na placu manewrowym (nawet dziesięć godzin), ale wszystkie zadania egzaminacyjne – np. parkowanie tyłem, przodem, cofanie ze skrętem – wykonuje na ulicach miasta. Ile godzin trwa szkolenie praktyczne? Zależy od talentu i zapału do nauki.

Branżowe portale internetowe w Hiszpanii informują, że kurs obejmuje przynajmniej piętnaście godzin jazd. Szkolenie kończy się próbnym egzaminem. Inaczej niż we Włoszech, Niemczech czy Wielkiej Brytanii – nie można ćwiczyć pod nadzorem doświadczonego kierowcy, np. ojca czy starszego brata.

Egzamin z teorii składa się z czterdziestu pytań. Dopuszczalne są cztery błędy. W przepisach można znaleźć sporo ciekawostek. Na przykład jeśli kierowca nosi okulary, zawsze powinien mieć w aucie zapasową parę.

– Policja ma również prawo sprawdzić moje buty. I dać mi mandat na klapki – śmieje się Fernando.

Niedozwolone jest prowadzenie pojazdu w szpilkach, japonkach, kapciach. Kara za jazdę bez zapiętych pasów (dotyczy kierowcy i wszystkich pasażerów) wynosi 90 euro. Rozmowa przez telefon komórkowy może kosztować nawet 300 euro. Hiszpańska drogówka jest bardziej surowa niż służby we Włoszech i Grecji.

– U nas strażnicy miejscy często udają, że nie widzą wykroczeń. Nie reagują na łamanie przepisów, chyba że jest ono tak oczywiste i rzucające się w oczy, a przy tym wyraźnie komuś przeszkadza, że muszą coś z tym zrobić – komentuje Dee.

Tomasz Maciejewski



Watykan

Elki przeszkadzają mieszkańcom osiedla

Prezydent Tarnobrzega Grzegorz Kielb chciałby, żeby elki, zarówno szkoleniowe, jak i egzaminacyjne, nie jeździły po części ul. 1 Maja. Dlaczego? Bo jego zdaniem powodują „znaczne utrudnienia w ruchu podczas trwających uroczystości pogrzebowych i kościelnych”.



Tarnobrzeg

Fot. Baczy/Wikimedia Commons

Właśnie tego dowiadujemy się z pism, które otrzymali właściciele tarnobrzeskich ośrodków szkolenia kierowców oraz dyrektor tamtejszego ośrodka egzaminacyjnego. Zostały zredagowane przez Grzegorza Kielbą, wódcę miasta, tuż po spotkaniu z mieszkańcami osiedla Przywiśle. To właśnie oni narzekają, że wąska jednokierunkowa ulica biegnąca wokół kościoła Chrystusa Króla jest opanowana przez elki.

■ Elki przeszkadzają w uroczystościach kościelnych

W piśmie skierowanym do ośrodków szkolenia kierowców prezydent prosi o „wyłączenie z tras szkolenia praktycznego parkingu i części ulicy 1 Maja w Tarnobrzegu pomiędzy kościołem Chrystusa Króla i Przedszkolem nr 6”. W piśmie do WORD-u wymienia „trasy egzaminowania”. Twierdzi, że przeprowadzane na tym obszarze egzaminy lub szkolenie kandydatów na kierowców „powodują znaczne utrudnienia w ruchu podczas trwających uroczystości pogrzebowych i kościelnych. Wzbudza to niepotrzebne emocje mieszkańców oraz w znacznym stopniu podnosi stres osoby egzaminowanej”.

■ Prośba, nie nakaz

Odezwa prezydenta jest tylko prośbą, więc nie ma żadnej mocy prawnej. WORD oraz szkoły jazdy mogą się do niej zastosować, ale nie muszą.

– Trasa egzaminacyjna nie biegnie przez wskazany przez prezydenta obszar z prostego powodu, taka w ogóle nie istnieje – mówi Kamil Kalinka, szef Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu. – Kandydaci na kierowców muszą po prostu wykonać określone manewry. Dlatego egzaminatorzy jeżdżą z nimi w różne miejsca. Staramy się postępować tak, żeby nasza działalność była możliwie jak najmniej uciążliwa dla mieszkańców miasta. Poza tym oni też muszą pamiętać, że działamy na rzecz lokalnej społeczności, na przykład jesteśmy zaangażowani w lokalne inicjatywy służące promocji bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Dyrektor podkreśla, że nie może swoim egzaminatorom zakazać jeżdżenia na ul. 1 Maja. Ale po trzymaniu pisma prezydenta spotkał się z nimi i poinformował o prośbie.

■ Populizm prezydenta

Pismo prezydenta zbulwersowało natomiast niektórych właścicieli ośrodków szkolenia kierowców oraz instruktorów. „Co za bzdury, samochody nauki jazdy podlegają takim samym prawom, jak każdy inny uczestnik ruchu. A najlepsze są komentarze: zamknąć, zlikwidować, zabronić, wyłączyć z ruchu. Tylko gdzie by się mieli kursanci uczyć, jak mieszkańcy kolejnych ulic i osiedli przyjdą z podobnymi żądaniem. A pisanie takich pism to populizm” – skomentował na portalu społecznościowym Facebook jeden z instruktorów.

– To może powinniśmy szkolić tylko pomiędzy 12 w nocy a 5 rano, wtedy nikomu byśmy nie przeszkadzali – kpi Józef Adamowicz, szef ośrodka szkolenia kierowców. – Nie mogę zrozumieć jednej rzeczy. Przecież każdy kierowca musiał kiedyś się szkolić. Więc dlaczego teraz robi się kandydatom na kierowców takie problemy? Poza tym w rodzinie prawie każdego kierowcy jest ktoś, kto chciałby uzyskać prawo jazdy lub jest w trakcie kursu. To co, powinien zdobywać uprawnienia w Szczecinie, żeby nie przeszkadzać tarnobrzeskim kierowcom?

Próby ograniczania prowadzenia działalności szkoleniowej ośrodkom szkolenia kierowców w ostatnim czasie znacznie się nasiliły. Niedawno prezydent Jeleniej Góry wydał zakaz wjazdu elek do centrum uzdrowiska Cieplice. Jaki był powód?

– Skargi mieszkańców, kuracjuszy, a w konsekwencji wnioski Rady Cieplic (tzw. samorządowej jednostki pomocniczej) obliowały go do podjęcia działań mających na celu ograniczenie hałasu i skali zanieczyszczeń liniowych powietrza – wyjaśnia Cezary Wiklik, rzecznik prasowy jeleniogórskiego magistratu.

Zakaz miał zacząć obowiązywać od 1 marca, jednak uchylił go wojewoda. Jego zdaniem zmiana organizacji ruchu na terenie Cieplic byłaby niezgodna z prawem. Taka decyzja jest efektem działań, które podjął dyrektor WORD-u w Jeleniej Górze.

Jakub Ziębka



Szkolenie pod napięciem

Na razie są uważane za objaw motoryzacyjnej ekstrawagancji. Przez wielu traktowane jako wyznacznik kresu „prawdziwej” motoryzacji, przez niewielu gloryfikowane. Samochody elektryczne – dzisiaj niszowe, w niedalekiej przyszłości mogą istotnie zmienić obraz motoryzacyjnego rynku. Czy szkoleniowego również?

Głównym argumentem przeciwników elektromobilności jest teza, że pojazdy napędzane elektrycznie zabijają ducha tradycyjnej, spalinowej motoryzacji. W końcu nikt, w którego żyłach płynie benzyna, nie zaakceptuje takiej bezpłciowej, nieemocjonującej formy pojazdu promowanej najwyraźniej przez ekologów.

■ Elektryki były pierwsze

Cofając się do początków motoryzacji myślimy o Karlu Benz i zbudowanym przez niego w 1885 roku automobilu zasilanym silnikiem spalinowym, uznawanym przez wielu za przodka dzisiejszych samochodów. Mało kto jednak wie, że najpierw powstał samochód elektryczny. W 1832 roku Szkot Robert Anderson zbudował powóz elektryczny. W latach 1834–1836 prototyp pojazdu napędzanego energią elektryczną opracował Amerykanin Thomas Davenport. Największym problemem tych pojazdów była kwestia zasilania i magazynowania nie-

zbędnej do tego energii. Zmieniło się to w 1859 roku wraz z wynalezieniem przez Francuza Gastona Planté akumulatora kwasowo-ołowiowego. Dziesięć lat później wynaleziono komutator, a w 1871 roku powstał pierwszy elektryczny silnik napędzany prądem stałym. Warto podkreślić, że do 1900 roku rekordy prędkości należały właśnie do pojazdów elektrycznych. 29 kwietnia 1899 roku Camille Jenatton po raz pierwszy przekroczył barierę 100 km/h. W tym samym roku ustanowiono ówczesny rekord prędkości, który wynosił dokładnie 105,882 km/h. Mimo to silniki spalinowe na ponad 100 lat zdominowały rynek. Wpływ na to miały ich zdecydowanie większy zasięg i łatwość uzupełniania paliwa. Tankowanie było szybkie i w przeciwieństwie do ładowania baterii nie przysparzało wielu problemów. Również rozwój infrastruktury potrzebnej do ładowania nie sprzyjał elektrykom. Natomiast stacje benzynowe powstawały jak grzyby po deszczu, a benzyna stawała się coraz tańsza i bardziej dostępna.

■ Tajemnicze wycofanie z rynku EV-1

Samochodami elektrycznymi na nowo zainteresowano się pod koniec lat 80. XX wieku. Przyczynił się do tego wzrost świadomości ekologicznej, a dokładniej problem dziury ozonowej i globalnego ocieplenia oraz kurczenia się światowych zapasów ropy naftowej. Producenci rozpoczęli poszukiwania alternatywnych źródeł napędu. Odżyła koncepcja samochodu elektrycznego. Jednym z najciekawszych projektów lat 90. był zaprezentowany przez General Motors EV-1. Cechowały go imponujące, jak na ówczesne czasy, parametry: przyspieszenie do 100 km/h w ok. 9 sekund i zasięg sięgający 240 km. Do użytkowników trafiło, w formie wynajmu, około 1000 samochodów. Opinie były entuzjastyczne. Tym dziwniejsze było postępowanie producenta. Otóż wycofał on wszystkie pojazdy, które trafiły na rynek. Podobno zostały później zniszczone. Dlaczego? Powstały na ten temat różne teorie spiskowe. Najpopu-

larniejsza mówi o naciskach koncernów, które obawiając się utraty zysków postanowiły wyeliminować zagrożenie. Inna zakłada, że produkcja tych aut byłaby nieopłacalna ze względu na ich małą awaryjność, która przyczyniłaby się do zmniejszenia potrzeby serwisowania i zakupu części zamiennych. Oficjalnie stanowisko General Motors głosi, że samochód został wycofany ze względu na wysokie koszty produkcji i niezyskowość.

■ Wysoka cena, brak punktów do ładowania

Znaczna zmiana podejścia do kwestii samochodów elektrycznych nastąpiła w XXI wieku. Ekologiczny styl życia stał się modny, poszczególne państwa zaczęły preferencyjnie traktować posiadaczy niskoemisyjnych środków transportu. Problemem nadal pozostawał zasięg pomiędzy 100 a 200 km na jednym ładowaniu. Rewolucja nadeszła wraz z pojawieniem się amerykańskiej marki Tesla Motors. Model S z jej oferty, w zależności od wersji, zapewnia zasięg przekraczający nawet 500 km. Entuzjastyczne przyjęcie i rosnąca popularność aut Tesli skłoniły innych producentów do przyspieszenia prac nad samochodami elektrycznymi, które zaczęły być coraz doskonalsze i coraz szerzej dostępne. Na polskim rynku oferowane są m.in. nissan leaf, renault ZOE, volkswagen e-golf oraz bmw i3. Biorąc pod uwagę zasięgi (deklarowane od 200 km do 300 km) użytkowanie tego typu aut w mieście lub jego okolicy przestaje być problemem. Pewnym problemem w polskich warunkach może być natomiast ich ładowanie. Wprawdzie sieć ogólnie dostępnych punktów ładowania się powiększa, ale tempo rozbudowy nie jest oszałamiające. Oczywiście zawsze można skorzystać z domowego gniazdka. Wymaga to jednak cierpliwości. W zależności od pojazdu ładowanie „do pełna” może trwać od 10 do 15 godzin. Dużą przeszkodą w popularyzacji aut elektrycznych jest ich cena, która w większości przypadków przekracza 120.000 zł. Oczywiście kompensują ją koszty eksploatacji pojazdu. Przy obecnych taryfach stosowanych przez operatorów energetycznych koszt przejechania 100 km jest bezkonkurencyjny i wynosi 6–8 zł. Nie zmienia to faktu, że koszt zakupu w porównaniu do aut spalinowych jest nadal zaporowy.

■ Pojazdy elektryczne zmieniają oblicze motoryzacji

Czy zatem samochody elektryczne mają szansę trwale zmienić oblicze motoryzacji? Wszystko wskazuje na to, że tak. Akumulatory gwarantują coraz większe efektywne zasięgi, sieć punktów szybkiego ładowania stale się rozbudowuje. Warto podkreślić również determinację producentów we wprowadzaniu nowych rozwiązań. Tylko Volkswagen deklaruje, że do 2025 roku



wprowadzi do oferty aż 30 modeli samochodów elektrycznych. Zwiększenie skali produkcji przełoży się na obniżenie cen pojazdów. Promocji elektromobilności sprzyja również Ministerstwo Rozwoju – wystarczy wspomnieć odważne deklaracje szefującego mu Mateusza Morawieckiego. Wprawdzie do miliona aut elektrycznych na naszych ulicach droga jeszcze daleka, ale stopniowo będzie ich zauważalnie więcej. Czy zmieni to coś w sposobie szkolenia kandydatów na kierowców? Powinno. Technika jazdy samochodem elektrycznym odbiega nieco od prowadzenia klasycznych aut. Chodzi przede wszystkim o przyspieszanie (brak skrzyni bie-

gów – liniowo oddawana moc) i hamowanie (ze względu na zastosowanie zaawansowanych systemów odzyskiwania energii znacznie zmniejsza się częstotliwość używania pedału hamulca). Zupełnie nowym zagadnieniem pozostaje również energooszczędna jazda samochodem elektrycznym oraz kwestie związane z budową i eksploatacją pojazdu. Być może już niedługo trzeba je będzie uwzględniać w kształceniu kierowców. Dołączenie aut elektrycznych do floty pojazdów wykorzystywanych w OSK wydaje się jeszcze odległe, może się jednak okazać, że dojdzie do tego szybciej, niż sądzimy.

Dariusz Piorunkiewicz



Cykl „Poznaj swojego kursanta” został stworzony przez firmę IQS, która już od jedenastu lat bada kolejne pokolenia młodych Polaków. Z efektów jej pracy – raportu „Świat młodych” – korzystają największe firmy i marki w kraju. My również, jako firma E-kierowca, opracowujemy i wprowadzamy materiały dla kursantów po gruntownej analizie ich potrzeb i oczekiwań. Ostatnim tego przykładem jest sukces i popularność naszych e-kursów „Teoria w domu”. Przygotowując to narzędzie posiłkowaliśmy się wnioskami oraz wskazówkami z raportu „Świat młodych”.

Czego pragną młodzi?

Rozpoczynamy nowy cykl artykułów, którego celem jest przybliżenie obrazu dzisiejszych młodych kursantów. Dowiedziecie się m.in., czego oczekują od życia, jakie mają aspiracje, po co im prawo jazdy oraz w jaki sposób potrafią i chcą się uczyć.

Milenialsi (ludzie urodzeni ok. 2000 roku) to nie tylko określenie pokolenia przełomu wieków. To kilkanaście milionów konsumentów, często z dość grubym portfelem. Jak wynika z badania „Świat młodych”, największego aktualnie projektu badawczego w Polsce w tym zakresie, zrealizowanego przez agencję badawczą IQS, niemal czterech na dziesięciu młodych ludzi zarabia, ale jednocześnie dostaje pieniądze od rodziców. Zwłaszcza ci do 24. roku życia. Logika wydawania przez nich pieniędzy nie jest jednak prosta. „Podjarki” (to, co ich pociąga i fascynuje) młodych są różne, a co najważniejsze, niezwykle zmienne. Z czego to wynika? Jakie są pragnienia młodych? O co im tak naprawdę chodzi?

■ Ach, ta młodzież...

Przyjęły się już negatywne skojarzenia związane z pokoleniem mileniśców. Tymczasem o tym,





Poznaj swojego kursanta

że „dzisiejsza młodzież lubi luksus, ma złe manieiry, nie uznaje żadnych autorytetów i nie ma szacunku dla starszych”, że młodzi „nie są posłuszni rodzicom, zbyt szybko jedzą i tyranizują nauczycieli” – mówił już Sokrates w 400 roku p.n.e. Kwestionujące system wartości rodziców dzieci kwiaty to tylko jeden z wielu przykładów na to, że komunikacja międzypokoleniowa nigdy nie była i prawdopodobnie nie będzie idealna.

W badaniu „Świat młodych” IQS już od jedenastu lat przygląda się pokoleniu młodzieży w wieku 16–29 lat, dla którego czas płynie szybciej, a bycie na bieżąco jest dla niego dużo ważniejsze niż w jakiegokolwiek innej kategorii wiekowej.

Nie ma w tym nic odkrywczego, że młodzi chcą się bawić i chcą, żeby ich życie było OK. Ale dzisiejsi młodzi są znacznie mniej ufni, otwarci i optymistycznie nastawieni do świata niż jeszcze kilka lat temu. Stają się coraz bardziej konserwatywni, wycofują się do sfery prywatnej. Napięcie socjologiczne ma bezpośredni związek z dorastaniem w okresie wolnej Polski, z silnym wpływem globalizacji z jednej i regionalizacji z drugiej strony oraz postępem technologicznym. Młodzi, choć zdecydowanie bardziej podatni na innowacje i zmiany, niejednokrotnie padają ofiarą zmian systemowych. Wszystko to ma wpływ na biznes, firmy i marki.

■ Polski produkt to dobry produkt!

Pragnienia młodych to spojrzenie na kluczowe i odwieczne potrzeby badanej grupy, ich przejawy oraz genezę. Dominujące trendy zostały zestawione z bieżącymi „musami”. I choć nie istnieje statystyczny milenials, można mówić o pewnych tendencjach będących wynikiem doświadczeń i przeżywania. W badaniu „Świat młodych” wyróżniliśmy najważniejsze z nich.

Po pierwsze życie bez przyjemności to dla młodych nie życie. W każdym wymiarze – nic nie interesuje młodych bardziej niż oni sami. Ich zdaniem mają do niego prawo, które egzekwują codzienne. W takim właśnie środowisku wyrasta przecież niemal każdy młody. Jest najładniejszy, najładniej rysuje, pięknie zrobi nawet siusiu. Konsekwencje przerażają się w późniejszą potrzebę atrakcyjnych środków wyrazu samego siebie.

W ten sposób dochodzimy do kolejnego trendu. Głód tożsamości to proces oparty na odkrywaniu siebie, byciu wiernym temu, kim się jest. Nie jest to więc potrzeba tożsamości zbiorowej, a indywidualnej, co w istotny sposób odróżnia to pokolenie od wcześniejszych. Tradycyjne wartości nie są przez młodych odrzucane, stanowią wręcz źródło inspiracji. Dla co drugiej młodej osoby ważna jest miejscowość, z której pochodzi. Połowa ceni też marki z tradycją. Orientacja okcydentalistyczna („dogonić Zachód”) słabnie na rzecz fascynacji historią polskiego bohaterstwa. Często jednak patriotyzm młodych doty-

czy mitu Polski sprzed lat. Jest to raczej idealizacja niż racjonalna ocena aktualnej sytuacji. W tym kontekście młodzi z łatwością poddają się trendom bazującym na sile dziedzictwa. Łatwiej też akceptują polskie marki. „Dlaczego miałbym kupić zagraniczny produkt, jak mam na półce polski – tak samo dobry i często tańszy? To są obce korpo, które wyjadają nam kasę” – to jeden z powtarzających się cytatów z badania IQS.

■ Młodzi lubią się dzielić

Poszukiwanie własnego „ja” nie przeczy jednocześnie głodowi relacji. Bycie online 24 godziny na dobę nie separuje od ludzi, ale umożliwia ciągłą łączność. Młodzi potrzebują towarzystwa, żeby w pełni doświadczać świata i dobrze się bawić. Internetu potrzebują jednak do dzielenia się. Przeżywać chcą w realu. Aż 78 proc. przebadanych młodych stwierdziło, że „wkurza mnie, kiedy podczas spotkań ludzie za dużo gapią się w telefony”. Współdzielenie to jeden z wywodzących się z tego trendu kierunków. Couchsurfing (bezpłatne użyczenie miejsca do spania w swoim domu i możliwość skorzystania z darmowego prywatnego noclegu w innym mieście), foodsharing (lokalne inicjatywy polegające na dzieleniu się nadmiarem żywności) to dla młodych pożądana forma bycia razem i tworzenia wspólnoty. Autentyzm w najczystszej postaci.

Autentyczność to bowiem kolejny głód młodych. Mając poczucie, że świat jest coraz bardziej zakłamany, mają tendencję do postrzegania go w czarno-białych barwach. Stąd zdecydowanie większe zaufanie do swoich. Jak wynika z badania IQS na temat kluczowych decyzji zakupowych, najbardziej przekonane mogą znajomi. Czasem wystarczy pozytywna opinia lub bezpośrednia rekomendacja, zachęcenie do danego produktu albo nawet sam fakt, że bliska osoba używa danego produktu. Zda-



niem młodych w sztucznie wyretuszowanym świecie, w którym marki kłamią, by naciągnąć konsumenta, na znaczeniu zyskują wiarygodny koncept marki, pochodzenie produktu oraz to, kto za nim stoi.

W oczach młodych może więc zyskać tylko to, co spontaniczne i prawdziwe. Jak huśtawki dla dorosłych w przestrzeni miejskiej.

Powyższe pragnienia to tylko część prawdy o młodych. Analiza potrzeb, pragnień, postaw i ich zachowań pozwoliła wyróżnić w badaniu „Świat młodych” wyraźne segmenty plemienne. Mamy więc domisiów, regretów oraz lajfhakerów. Jak ich odróżnić? O tym w kolejnej części naszej historii.

Aneta Jaworska, IQS

W artykule wykorzystano dane z badania „Świat młodych”, przeprowadzonego przez agencję badawczą IQS.



Właściciel OSK po godzinach

Spędzają w elkach po kilkanaście godzin dziennie, prowadzą wykłady, a po tym wszystkim czeka na nich jeszcze sterta dokumentów do wypełnienia... Życie właściciela szkoły jazdy nie jest lekkie. Dlatego zapytaliśmy kilkoro z nich, jak się relaksują i odpoczywają.



li, a tam to już najchętniej posiedzieć sobie z wędką – mówi Wiesław Paluch, właściciel OSK „Auto-Moto” z Żyrardowa. – Staram się również dbać o formę, szczególnie że dużo czasu spędzam siedząc w aucie, więc chętnie chodzę na basen, jeżdżę na rowerze, spaceruję. Spokój i kontakt z naturą to najlepszy sposób na relaks. A w domowym zaciszu pomaga dobra książka albo mecz w telewizji.

Roman Filipiak, właściciel OSK FIRO z Kalisza, także najchętniej relaksuje się na świeżym powietrzu.

– Działka pozwala mi odpocząć i jednocześnie się poruszać, kiedy robię nasadzenia, kopię czy coś naprawiam – mówi. – Bardzo dobrze można się również zrelaksować przy grillu. Na szczęście sezon się właśnie zaczyna, więc na pewno będę starał się wygospodarować na to nieco więcej czasu.

■ Od kursanta można się zarazić pasją

O zbawiennym wpływie odpoczynku na samopoczucie przekonała się Anna Stortz-Skręty, właścicielka szkoły Crazy-Driver ze Szczecina, która przyznaje, że ostatni raz na wakacjach była trzynaście lat temu. Na co dzień nie miała praktycznie czasu na relaks. Aż do dnia, kiedy na jej kurs trafiła instruktorka jazdy konnej.

– Dawno temu ugryźł mnie koń i od tego czasu panicznie się bałam tych zwierząt – wspomina. – Moja kursantka postanowiła mnie jednak do nich przekonać. W październiku zaprosiła mnie do stadniny, a dwa miesiące później miałam już własnego konia. Teraz w siodle spędzam każdą niedzielę i pół dnia w tygodniu. Dzięki temu poprawiła się moja kondycja, lepiej śpię, nie dokucza mi tak bardzo kręgosłup, jestem po prostu zadowolona i zrelaksowana.

■ Z samochodu do... samochodu

Jednak nie wszyscy z branży szukają odpoczynku i relaksu z dala od czterech kółek. Adam Liberacki, właściciel Ośrodka Kształcenia Kierowców z Tczewa, wprost przeciwnie – w wolnym czasie lubi pogrzebać pod maską wozu albo wystartować w rajdzie samochodowym.

– Od dziecka pasjonuję się samochodami i nadal, pomimo że wiążą się również z moją pracą, daje mi to radość i jest dla mnie przyjemnością i odpoczynkiem.

Anna Łukaszuk

C hwila relaksu po ciężkim dniu pracy to podstawa prawidłowego funkcjonowania i zachowania zdrowia. Nikt z nas nie jest w stanie żyć dłużej bez odpoczynku. Im bardziej stresująca praca, tym bardziej powinien on odciążać nasz umysł od codziennych zajęć. Sposobów na relaks jest wiele. Dla jednych będzie to aktywność fizyczna, dla innych leżenie z książką, ważne jest jednak, żeby ten czas dla siebie znaleźć. Jak wygląda to w przypadku właścicieli szkół jazdy?

■ Szef OSK to nie dyrektor pijący kawę za dębowym biurkiem

Każdy właściciel OSK, z którym rozmawialiśmy, ma sporo obowiązków. Najczęściej nie tylko zajmują się biznesem, ale także pracują jako instruktorzy, prowadzą zajęcia teoretyczne. Muszą być szefami dla innych pracowników. Już sama praca instruktora i godziny spędzone w aucie mogą być wyczerpujące. Jak w takim razie organizują sobie czas wolny? I czy w ogóle go mają?

■ Coroczny urlop? Marzenie...

– Od kiedy prowadzę własny biznes, czyli od prawie pięciu lat, zaledwie raz, w ubiegłym roku, udało mi się wyjechać na krótki urlop z rodziną – przyznaje Kamil Baran, właściciel OSK „Kamil” z Jędrzejowa. – Na co dzień wolnego czasu jest bardzo mało albo nie ma go wcale. Jazdy, szkolenia, dokumenty, ewidencje... To wszystko zabiera całe dni. Dlatego po pracy po prostu wracam do domu i spędzam czas z rodziną, tradycyjnie. Na żadne specjalne rozrywki zwyczajnie już nie starcza mi dnia.

■ Ucieczka na łono natury

Wszyscy nasi rozmówcy przyznają, że ich działalność, szczególnie jeśli także sami szkolą kierowców, jest bardzo stresująca. Dlatego jeśli wygospodarują trochę wolnego czasu, próbują się oderwać od ruchu ulicznego i samochodów.

– Mam działkę nad jeziorem Gopło, co prawda dość oddaloną od miejsca, gdzie mieszkam, ale staram się tam wyskakiwać w każdej wolnej chwili,

Najlepsza teoria dla Twojego kursanta!

Nowe, innowacyjne e-kursy „Teoria w domu”.
Skutecznie, ciekawie, przyjaźnie – wszystko,
czego oczekuje kursant.



Dlaczego nasza nowa „Teoria w domu” cieszy się tak dużą popularnością wśród kursantów? Dlaczego jest wyjątkowa i najlepsza na rynku? Ponieważ wnosi w ich naukę elementy i funkcjonalności dobrze im znane, do których są przyzwyczajani od najmłodszych lat we współczesnej szkole. **I najważniejsze – jest skuteczna!**

TERAZ NOWA „TEORIA W DOMU” W SPECJALNEJ OFERCIE DLA OSK.

ZADZWOŃ! TEL. 91 431 43 95

Pierwsza e-usługa już jest

Od 24 kwietnia wszyscy polscy kierowcy mogą bez wychodzenia z domu sprawdzić, ile punktów karnych zebrali za wykroczenia drogowe. E-usługa jest dostępna za darmo na portalu Obywatel.gov.pl. Jednak żeby z niej skorzystać, potrzebny jest profil zaufany (eGO).

Jakie dokładnie informacje można sprawdzić w Internecie? Zweryfikujemy tam sumę punktów karnych, datę popełnienia wykroczenia, miejsce, w którym do niego doszło, informacje o pojeździe, dane kierowcy oraz liczbę tzw. punktów tymczasowych.

■ Jak uzyskać profil zaufany?

Żeby skorzystać z nowo wprowadzonej usługi, potrzebny jest jednak profil zaufany. To metoda potwierdzania tożsamości obywatela Polski w elektronicznych systemach administracji. Pozwala m.in. na wnoszenie do urzędów podań, wniosków, skarg, opłat i deklaracji drogą elektroniczną bez osobistej wizyty w urzędzie.

Profil zaufany można założyć na dwa sposoby. W pierwszym przypadku trzeba zarejestrować się na stronie internetowej pz.gov.pl, a następnie odwiedzić punkt potwierdzający (są wśród nich m.in. instytucje administracji publicznej, urzędy marszałkowskie i gminne, terenowe oddziały ZUS czy urzędy skarbowe) z ważnym dokumentem tożsamości.

Profil zaufany można też założyć bez wychodzenia z domu, z wykorzystaniem tzw. zewnętrznego dostawcy tożsamości, czyli prościej mówiąc – systemu teleinformatycznego. Obecnie z takiej opcji mogą korzystać klienci PKO BP, Inteligo, ING, Envelo oraz Banku Millennium. W najbliższym czasie do zewnętrznych dostawców tożsamości dołączą kolejne instytucje.

■ Kolejne e-usługi już w przyszłym roku

E-usługa umożliwiająca sprawdzenie punktów karnych jest dostępna za darmo na portalu Obywatel.gov.pl. Serwis został uruchomiony w marcu 2015 roku. Jego celem jest dostarczanie obywatelom najwyższej jakości informacji o działaniach administracji rządowej i usługach publicznych. W 2016 roku serwis Obywatel.gov.pl odwiedziło ponad 4,7 mln użytkowników, którzy wykonali ponad 18 mln odston. Obecnie serwis oferuje 176 usług, w tym 35 online.

Usługa „Sprawdź swoje punkty karne” jest pierwszym etapem uruchomienia systemu CEPiK 2.0. Kolejne pojawiają się w przyszłym roku. Są to usługi: „Mój pojazd” (możliwość sprawdzenia online szczegółowych informacji o pojazdach), „Uprawnienia kierowcy” (możliwość



sprawdzenia online szczegółowych informacji o uprawnieniach do kierowania pojazdami różnych kategorii), „Udostępnić swoje dane pracodawcy” (usługa dla kierowców zawodowych, chodzi o możliwość dobrowolnego udostępnienia pracodawcy osobistych danych z bazy CEPiK, np. o liczbie zgromadzonych punktów karnych), „Sprawdź szkołę jazdy i instruktora” (możliwość sprawdzenia online, ilu wychowanków danego instruktora lub absolwentów szkoły jazdy zdaje egzamin) oraz „Przypomnij o terminach” (opcja powiadamiania – e-mailem lub SMS-em – o terminach badań technicznych pojazdu, konieczności przedłużenia polisy OC, badaniach lekarskich dla kierowców).

Zmodernizowana Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców ma zostać w całości uruchomiona 4 czerwca 2018 roku.

■ Pilotaż mDokumentów w trzech miastach

Ministerstwo Cyfryzacji, odpowiedzialne za wdrożenie systemu CEPiK 2.0, pracuje tak-

że nad projektem o nazwie mDokumenty. Chodzi o to, żeby np. podczas wizyty w urzędzie lub kontroli policyjnej obywatel nie musiał mieć przy sobie dowodu osobistego czy prawa jazdy w formie plastikowej, tylko mógł pokazać je na telefonie komórkowym.

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

Pilotaż tej usługi rozpocznie się w maju. Działanie mDokumentów będą mogli wypróbować mieszkańcy Elku, Koszalina i Łodzi. Dzięki testowi ministerstwo chce poznać zdanie obywateli na ten temat.

Jakub Ziębka

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

■ Będzie nowelizacja ustawy

Teraz prawo ma zostać zmienione. Na początku kwietnia odbyło się posiedzenie sejmowej komisji ds. petycji. Posłowie zdecydowali, że podejmą prace nad nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami.

– Co prawda petycja, która trafiła do komisji, nie została przyjęta, jednak posłowie sami zdecydowali, że przepisy zmienią – mówi Krzysztof Kotyniewicz, prezes Polskiego Związku Głuchych. – O te zmiany walczyliśmy od kilku lat. Mam nadzieję, że w końcu zostaną wprowadzone i głusi będą mogli być kierowcami samochodów ciężarowych, a w przyszłości także kierowcami autokarów.

Zmiany mają dotyczyć dwóch osobnych kwestii. Przede wszystkim osoby głuche będą mogły bez żadnego problemu odbyć kurs i zdać egzamin w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Poza tym to WORD będzie musiał zapewnić tłumacza języka migowego. Na swój koszt! Obecnie głusi zdający egzamin na samochody osobowe muszą sprowadzić kogoś z takimi uprawnieniami.

■ „To jest fantastyczna wiadomość”

– Ogromnie się z tego cieszę – mówi Piotr Makiola z chorzowskiego Ośrodka Szkolenia

Niesłyszący na ciężarówce!

Zmiana przepisów pozwoli osobom z dysfunkcjami słuchu zdawać prawo jazdy na kategorii C i C1. Oznacza to, że tak jak w innych państwach europejskich, niesłyszący będą mogli być kierowcami zawodowymi.

Kierowców „Elmak”, który w swojej ofercie ma kursy na prawo jazdy kategorii B dla niesłyszących. – Po pierwsze to bardzo poszerzy horyzonty zawodowe ludziom z tym rodzajem niepełnosprawności. Dotychczasowe przepisy były absolutnie niedorzeczne. Nie ma żadnej różnicy, czy banany przewozi osoba słysząca, czy niesłysząca, bo przecież z nimi nie rozmawia. A daje jej to możliwość pracy i dobrego zarobku. Zawodowy kierowca przewożący towar naprawdę nie musi słyszeć ani mówić. A po stronie pracodawcy jest takie przygotowanie dokumentów przewozowych, żeby kierowca nie musiał się nimi martwić.

Jak podkreśla Makiola, jego radość nie jest bezpodstawna, bo osoby głuche są doskonałymi kierowcami.

– Gdyby przejrzeć statystyki wypadków, to zdarzeń z osobami niesłyszącymi będzie może kilka w skali roku – wyjaśnia. – I w tych zdarzeniach to głusi są poszkodowanymi, a nie winnymi wypadków.

■ Bezpieczni, uważni kierowcy

Makiola sam miga, a kierowców niesłyszących szkoli od lat.

– Nie mam żadnych wątpliwości co do tego, że oni sobie świetnie poradzą – mówi. – A ci, którzy mają wątpliwości, jak osoba niesłysząca usłyszy klakson albo pojazd uprzywilejowany, proponuję zastanowić się, jak ma go usłyszeć osoba pełnosprawna, która rozmawia przez telefon i słucha muzyki na cały regulator.

Jak podkreśla szef OSK „Elmak”, głusi od dziecka są uczeni tego, że muszą polegać na innych zmysłach. Oznacza to, że są bardzo uważni i skoncentrowani.

– Czasami podczas kursu widzę, że mój klient widzi pojazd uprzywilejowany znacznie szybciej niż inni uczestnicy ruchu – mówi. – Dlatego naprawdę nie ma powodów do obaw.

Na razie nie ma planów, żeby dać niesłyszącym możliwość zdawania prawa jazdy na kategorii D i D1. Ten fragment petycji posłowie zdecydowanie odrzucili. Komisja uznała, że kierowcy autobusów muszą swobodnie kontaktować się z pasażerami prowadzonych przez nich pojazdów, szczególnie w sytuacjach awaryjnych.

Przygotowywany przez posłów projekt ma trafić do biura legislacyjnego Sejmu. Otrzymał on poparcie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Zmienione prawo ma obowiązywać od 1 stycznia 2018 roku.

Anna Łukaszuk



Diesel? Nie, dziękuję!

Turbodiesle urzeczywistniły marzenia wielu kierowców o jeździe szybkiej, a zarazem oszczędnej. Systematycznie zaostrzone normy emisji spalin oraz stale rosnący stopień wysilenia motorów o zapłonie samoczynnym i ich awaryjność przyczyniły się do spadku zainteresowania klekoczącymi silnikami.

Pierwszy wzrost popularności silników Diesla nastąpił na początku lat 90. XX wieku, kiedy Volkswagen wprowadzał do oferty motory TDI z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Zapewniały one dobre osiągi przy rozsądnym spalaniu. Kolejnym impulsem zakupowym było pojawienie się pod koniec lat 90. silników z układem zasilania common rail, które poza atutami znanymi już z silników TDI charakteryzowały się wyższą kulturą pracy – pierwszą jednostką tego typu zamontowano w 1997 roku w alfie romeo 156 JTD. Nad alternatywnym sposobem zasilania pracował Volkswagen, który postawił na pompowtryskiwacze. Wkręcane w głowicę elementy integrowały wtryskiwacz z napędzaną wałkiem rozrządu pompą wtryskową. Rozwiązanie zostało opatentowane na początku XX wieku, a później eksperymentowano z nim z umiarkowanym powodzeniem w ciężarówkach. W samochodach osobowych pojawiło się jednak dopiero w 1998 roku w passacie B5. Był to 116-konny motor 1.9 TDI PD.

Jednostka z pompowtryskiwaczami charakteryzowała się wyraźnie lepszymi parametrami od zbliżonego, 110-konnego 1.9 TDI z pompą wtryskową, oferując 285 Nm (od 2000 roku 310 Nm) przy 1900 obr./min zamiast 235 Nm przy 1900 obr./min. Mimo poprawy parametrów zapotrzebowanie na paliwo nie wzrosło. Było jednak okupione przeciętną kulturą pracy i wyraźnym klekotem, spowodowanym sposobem podawania paliwa – niemożliwe było podzielenie go na porcję pilotażową i kolejne dawki zasadnicze. Proces spalania przebiegał więc gwałtownie i głośno. W swoim czasie pompowtryskiwacze były jednak rozwiązaniem relatywnie mało wrażliwym na jakość paliwa i technologicznie wyprzedzającym common rail. Wszystko za sprawą wysokiego ciśnienia podawanego do cylindrów paliwa (ok. 2050 zamiast 1300–1400 barów), które pozwalało na uzyskiwanie wyższych mocy i momentów obrotowych. W 2003 roku stale rozwijający common rail po wyposażeniu w piezoelektryczne wtryskiwacze przekroczył 2000 barów, w 2014 roku 2500 barów, a nowo wprowadzonymi silnikami BMW postawił poprzeczkę na poziomie 2700 barów. Gwoździem do trumny pompowtryskiwaczy okazała się wymagająca norma emisji Euro 5. Obecnie nikt już nie tęskni za promowanym przez Volkswagena rozwiązaniem – common rail niepodzielnie rzą-



dzi rynkiem i pozwala na uzyskiwanie imponujących parametrów.

Drastycznie rosnące wysilenie silników Diesla świetnie obrazuje trzylitrowa sześciocylindrowa jednostka BMW. W 1999 roku oferowała 184 KM i 390 Nm. W 2016 roku z tej samej pojemności za pomocą czterech (!) turbosprężarek wykrzesano 400 KM i 760 Nm. Trwający wyścig technologiczny nie pozostaje bez wpływu na trwałość silników. Niektóre elementy pracują na technologicznej granicy wytrzymałości – symboliczny margines zmniejsza tolerancję na zaniedbania i nieprawidłowości eksploatacyjne. Już dla wspomnianych silników TDI PD musiano stworzyć specjalne oleje o zwiększonej odporności filmu na zrywanie. Nawet one nie były w stanie zapewnić krzywkom perfekcyjnej ochrony. W pierwszych silnikach dochodziło też do pę-

kania wałków rozrządu. Problemem wielu nowoczesnych diesli pozostały pękające głowice. Z reguły nie powodują utraty szczelności, ale już po 100 tysiącach przebiegu można zaobserwować mikropęknięcia. Kolejnym newralgicznym punktem są wtryskiwacze złożone z cewki, zaworu i końcówki odpowiadającej za optymalne rozpylenie paliwa. Niestety, ich poprawna regeneracja nie zawsze jest możliwa – dotyczy to m.in. wtryskiwaczy firm Delphi, Denso i Siemens oraz piezoelektrycznych firmy Bosch. Brakuje procedur i sprzętu do napraw, a niestety także części zamiennych. Pośledniej jakości zamienniki nie rozwiązują problemu – przypomnijmy o ciśnieniu pracy wtryskiwacza oraz precyzji montażu na poziomie 0,02 μm .

Oczywiście diesle wciąż pozostają najlepszą propozycją dla kierowców regularnie pokonujących duże dystanse. Wśród kilkuletnich samochodów można znaleźć egzemplarze o przebiegu 400, 600 czy 800 tysięcy kilometrów. Wyglądają dobrze i wciąż są zdadne do jazdy, zadając kłam teorii, że solidnych aut już się nie produkuje. Współczesny diesel ma jednak niewiele wspólnego z odpowiednikiem sprzed lat. Nie będzie pracował na wszystkim, co zostanie wlane do baku, a zaniedbania eksploatacyjne dość szybko skutkują drogimi awariami.

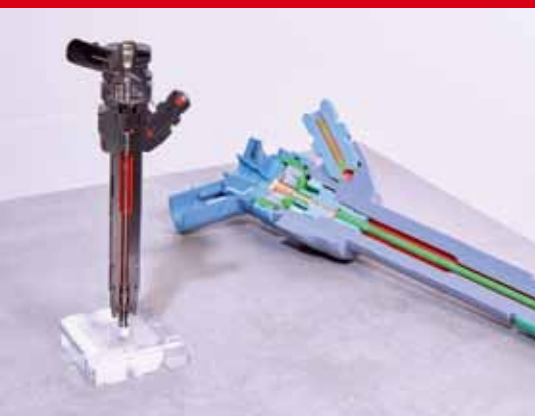
Diesle zaczęły przegrywać wyścig o klienta z coraz doskonalszymi silnikami benzynowymi

z turbodoładowaniem i bezpośrednim wtryskiem paliwa. Obecnie do napędu kompaktowego auta w zupełności wystarczają trzy cylindry o litrowej pojemności. Zapewniają dobre osiągi i wysoką elastyczność, spalając przy rozsądnej jeździe na trasie 5–6 l/100 km i ok. 2 l/100 km więcej w mieście. Biorąc pod uwagę te dane trudno tęsknić za droższym w zakupie i serwisowaniu, cięższym, mocniej wibrującym i głośniejszym silnikiem Diesla. Tym bardziej że podczas jazdy istotnej różnicy w charakterystykach obu typów jednostek prawie nie widać. Nowoczesne silniki benzynowe zabierają się do pracy przy 1500–1800 obr./min. Nad dieslami górują jednak większym zakresem obrotów użytecznych – spłaszczona krzywa maksymalnego momentu obrotowego utrzymują się nawet do 4500 obr./min.

W Europie diesle są najpopularniejsze w Irlandii, Portugalii, Luksemburgu, Austrii, Hiszpanii i we Włoszech, gdzie mają przeszło 55-procentowy udział w rynku. Na drugim biegunie znajduje się Holandia, gdzie nigdy nie wypracowały nawet 30 proc. udziału w rynku. Co ciekawe, istnieje też wyraźna korelacja między popularnością silników Diesla a marką. Zdecydowana większość volvo, bmw, audi i mercedesów ma pod maskami silniki o zapłonie samoczynnym. O ich wyraźnej przewadze można też mówić w przypadku aut francuskich. Na drugim biegunie znajdują się Toyota, Fiat, Opel czy Hyundai. Tutaj diesle nie stanowią nawet połowy sprzedaży.

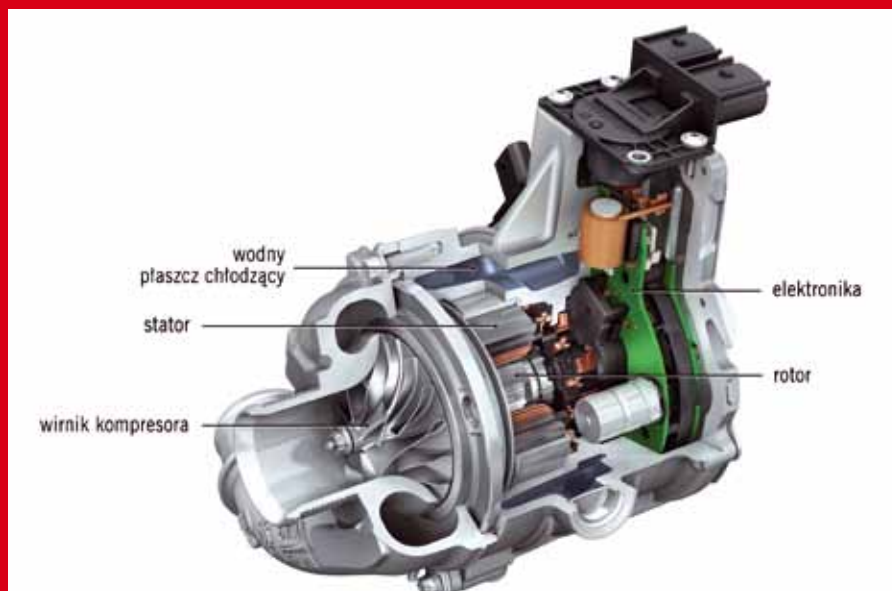
Od 2011 roku zapotrzebowanie na diesle w Europie Zachodniej zaczyna spadać. Kierowcy stawiają na silniki benzynowe albo hybrydy, gwarantujące korzyści podatkowe i różnego rodzaju bonusy. W najbliższych latach możemy być świadkami radykalnych zmian. W lipcu 2017 roku w Paryżu w dni powszednie zacznie obowiązywać zakaz wjazdu diesli wyprodukowanych przed 2011 rokiem. Brane jest też pod uwagę całkowite zamknięcie miasta dla wszystkich osobowych diesli, co miałyby nastąpić w 2020 roku. Rozwiązanie nie byłoby ewenementem w skali globu. Diesle wykluczono m.in. z chińskich i japońskich miast.

Łukasz Szewczyk



Elektryczne doładowanie

Pierwsze samochody z mechanicznym doładowaniem (kompresorem) pojawiły się w latach 20. XX wieku. W latach 70. zadebiutowały auta z turbodoładaniem, wykorzystującym energię gazów spalinowych. Teraz rozpoczyna się era elektrycznego doładowania.



Pomysł nie jest nowy. Kompresory z wirnikiem napędzanym prądem już od kilku lat były oferowane jako akcesoria do tuningu – o wątpliwej jednak skuteczności i jakości wykonania. W pełni funkcjonalny system opracowała francuska firma Valeo. Elektryczny kompresor zadebiutował w audi SQ7, którego diesel 4.0 V8 BiTDI, wyposażony także w dwie turbosprężarki, rozwija 435 KM przy 3750–5000 obr./min oraz 900 Nm w zakresie 1000–3250 obr./min. Imponujące siły są w stanie rozpędzić 2,4-tonowego SUV-a do 100 km/h w zaledwie 4,8 s. Dodajmy, że w zasięgu było 1000 Nm, ale to wartość przekraczająca wytrzymałość obecnie stosowanej ośmiobiegowej skrzyni.

Wirnik kompresora jest napędzany elektrycznym silnikiem o mocy 6,6 kW. W ciągu 250 ms osiąga 70.000 obr./min, co likwiduje opóźnienie w reakcji na gaz przy niskich obrotach. Powyżej 2200 obr./min do akcji wkracza druga turbosprężarka, a zawór w układzie dolotowym przestaje kierować powietrze przez część kompresyjną. Odpowiednią ilość prądu dla wspomnianego

silnika zapewnia dodatkowa 48-voltowa sekcja instalacji elektrycznej. Wpięto do niej również opcjonalne elektromechaniczne stabilizatory, które aktywnie kompensują przechyły nadwozia przy dynamicznej jeździe.

Elektryczne kompresory w najbliższej przyszłości mogą zrewolucjonizować spojrzenie na budowę silników. Mogą być w prosty sposób wpinane nawet do wolnoobrotowych jednostek, które bez modyfikacji wytrzymają ciśnienie ustalone np. na poziomie 0,5 bara i staną się efektywniejsze przy niskich obrotach. Aby sprostać oczekiwaniom rynku, inżynierowie Valeo opracowali także kompresory przystosowane do pracy w instalacjach 12 V i 24 V. Wraz ze spadkiem napięcia topnieje ich wydajność. Przy napięciu 48 V zapewniają do 20 proc. oszczędności na paliwie, natomiast przy 12 V – ok. 8–10 proc. Zmniejszenie spalania bierze się stąd, że doładowany kompresorem silnik jest bardziej elastyczny, więc musi być rzadziej wkręcany na obroty.

Łukasz Szewczyk

WORD-y przyjeżdżają do kandydatów na kierowców

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zielonej Górze zorganizował na początku kwietnia pierwszą w tym roku turę egzaminów na kategorię AM poza swoimi siedzibami. Odbyła się ona w Kargowej. Z kolei na koniec kwietnia opolski WORD zaplanował egzaminy w innych niewielkich miastach. Chodzi o Oleśno i Nysę.

Egzaminy przeprowadzono na placu manewrowym znajdującym się na boisku szkolnym miejscowego gimnazjum. Potem kandydaci na kierowców ruszyli na miasto. Kargowa leży w powiecie zielonogórskim. Jest położona w Kotlinie Kargowskiej, nad rzeką Obrzycą. Miasto jest także siedzibą gminy.

– Do egzaminu podeszło dziesięć osób, wszyscy zakończyli je wynikiem pozytywnym – mówi Rafał Gajewski, dyrektor zielonogórskiego WORD-u.

■ Dobre zmiany w rozporządzeniu

Egzaminy na kategorię AM w każdym miesiące w województwie lubuskim odbywają się dzięki uchwale przegłosowanej w maju ubiegłego roku przez radnych sejmiku.

Nie byłoby to jednak możliwe, gdyby nie opublikowane jakiś czas temu rozporządzenie w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. W akcie prawnym zapisano, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobierane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania. Skrócono też minimalny czas trwania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym do 10 minut. Zdaniem resortu takie rozwiązanie powinno ułatwić dostęp do uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM i zlikwidować patologię, którą jest kierowanie motorowerami bez wymaganych uprawnień. Co za to grozi? Mandat w wysokości do 500 zł. Jeśli kierujący go nie przyjmie, sąd może nałożyć na niego grzywnę (wyższą niż mandat) oraz czasowy zakaz prowadzenia pojazdów.

– Musimy pracować na to, by dla młodych ludzi posiadanie prawka było cool, a nie obciążeniem – mówi dyrektor zielonogórskiego ośrodka.

■ Czas na Oleśno i Nysę

Egzaminy na kategorię AM poza siedzibami WORD-ów oraz ich filiami organizują nie tylko ośrodki w Gorzowie i Zielonej Górze, ale także w Olsztynie oraz Opolu. W momencie za-



mnienia tego numeru „Szkół Jazdy” na stronie internetowej opolskiego ośrodka pojawiła się informacja na ten temat. WORD w Opolu pod koniec kwietnia zaplanował egzaminy na kategorię AM w Oleśnie i Nysie. Co ciekawe, także z teorii. Wiedza z przepisów ruchu drogowego będzie sprawdzana w tzw. mobilnym punkcie egzaminacyjnym, czyli busie, w którym zainstalowano cztery stanowiska komputerowe.

■ Zasmucający trend

Za poprzedniczkę prawa jazdy kategorii AM można uznać kartę motorowerową, wydawaną przez dyrektorów gimnazjów. Wtedy zainteresowanie posiadaniem uprawnień do kierowania motorowerem było dużo wyższe. Od momentu wprowadzenia kategorii AM jest ono śladowe. Potwierdzają to dane statystyczne. Przykład? Przed 2013 rokiem w województwie lubuskim przeprowadzano rocznie ok. 1 tys. egzaminów. Z kolei w 2013 i 2014 roku było to tylko odpowiednio 37 i 35 eg-



zaminów. Nie znaczy to wcale, że młodzież nie jeździ motorowerami. Robi to, tylko bez uprawnień.

Jakub Ziębka

Elektryczne auta z Polski

Rząd chciałby widzieć Polskę w roli liczącego się na rynku producenta samochodów elektrycznych. Nawet jeżeli nie na eksport, to zdolnego do zaspokojenia wewnętrznych potrzeb. Plan zakłada, że cena auta nie przekroczy 70 tys. zł.



W październiku ubiegłego roku Enea, Energa, PGE i Tauron założyły spółkę ElectroMobility Poland, która ogłosiła konkurs na polski samochód elektryczny. Na początku tego roku ministerstwa rozwoju i energii podpisały listy intencyjne z 36 miastami i gminami. Ich władze zadeklarowały chęć współpracy na rzecz tworzenia w Polsce warunków do rozwoju branży elektromobilności oraz wprowadzenia pojazdów elektrycznych do komunikacji miejskiej.

■ Plan mało realny, ale...

Elektromobilność jest jednym z kluczowych obszarów w strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju. Program ma na celu stworzenie warunków dla upowszechniania korzystania z pojazdów elektrycznych, w tym zbiorowego transportu miejskiego, opartego zarówno na autobusach elektrycznych, jak i pozostałych środkach transportu wraz z infrastrukturą ładowania. Efektem ma być poprawa jakości życia mieszkańców poprzez m.in. ograniczenie zanieczyszczeń powietrza, obniżenie hałasu oraz poprawę dostępności i komfortu komunikacji miejskiej. Do 2025 roku po polskich drogach miałyby jeździć już milion aut na prąd. Realizacja planu wydaje się nierealna – już teraz sprzedaż elektryków musiałaby utrzymywać się na poziomie blisko 150 tys. rocznie. Oznacza to, że co trzecie nowo rejestrowane auto dysponowałoby napędem elektrycznym. Dla pełnego zobrazowania sytuacji dodajmy, że w ubiegłym roku w całej Europie sprzedano 102.625 aut elektrycznych, a żadne państwo nie przekroczyło progu 30 tys. – najbliższe były Francja (27 tys.) i Norwegia (24 tys.). Realnie wydaje się więc jedynie stworzenie w Polsce

do 2020 roku sieci ładowania złożonej z sześciu tysięcy stacji i 400 szybkich ładowarek.

Co z polskim samochodem elektrycznym? Paradoksalnie to właśnie produkcja tego typu pojazdów jest relatywnie łatwa. Nie mają one skrzyni biegów, a inżynierowie nie muszą martwić się normami emisji toksycznych związków czy dwutlenku węgla do atmosfery. Nawet najwięksi gracze bazują na silnikach i akumulatorach dostarczanych przez zewnętrzne firmy. Pozostaje więc „tylko” zaprojektowanie nadwozia i wnętrza oraz kalibracja układu jezdnego, a następnie zadbanie o odpowiednią jakość wykonania pojazdu. Decydującym czynnikiem może okazać się doświadczenie, którego niestety mamy za mało. W 2016 roku w Polsce wyprodukowano 825.469 samochodów – jednak z wykorzystaniem taśm, metod i systemów kontroli jakości zagranicznych koncernów.

■ Nieśmiałe początki

Nie każdy wie, że w Polsce czyniono już próby do produkcji aut elektrycznych. Pod koniec 2010 roku Romet na targach motocyklowych w Kolonii przedstawił prototyp mikrosamochodu 4E. Jesienią 2012 roku romet 4E, będąc adaptacją chińskiego yogomo MA4E, trafił do salonów sprzedaży. Bazową wersję wyceńniono na 32 tys. zł, ale stosunek ceny do jakości i funkcjonalności nie był przekonujący – 4E po cichu zszedł ze sceny.

W 2011 roku konsorcjum Green Cars zbudowało elektryczne pandy dla spółki Energa, zastępując benzynowe 1.1 silnikiem prądu zmiennego (20,4 KM i 105 Nm). Aby maksymalnie uprościć konwersję, nową jednostkę napędową przytwier-

dzono do standardowej skrzyni biegów. Za magazynowanie prądu odpowiadały akumulatory litowo-żelazowo-fosforanowe, które ukryto pod maską i w bagażniku.

Podobnym tropem podążyło FSE, czyli Fabryka Samochodów Elektrycznych. Stacjonująca w Białymostku-Białej firma zaprezentowała niedawno FSE 01, czyli fiata 500 z produkowanym w Sosnowcu silnikiem elektrycznym. Przedstawiciele FSE dodają, że wydarzenia nie należy łączyć z ogłoszeniem programu elektromobilności – prace nad autem trwały od trzech lat. Samochód nie został zbudowany od podstaw z przyczyn finansowych – dyrektor FSE wyjaśnia, że kosztowałyby to miliardy. Teraz jest szansa, że projekt zamknie się w kwocie miliona euro. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z planem, w ciągu roku uda się stworzyć linię produkcyjną o wydajności tysiąca pojazdów rocznie. Na jednym ładowaniu FSE 01 ma przejeżdżać do 100 km i rozpędzać się do 135 km/h. Cena ma nie przekroczyć 100 tys. zł.

■ Jak zainteresować obywateli elektrykami?

Do zainteresowania kierowców autami elektrycznymi nie wystarczy wprowadzenie ich na rynek. Są przecież dostępne od kilku lat, a najchętniej wybieranym modelem w Polsce jest bmw i3 – pod koniec 2017 roku łączna liczba sprzedanych egzemplarzy powinna przekroczyć 300. Istotną kwestią jest sieć stacji ładowania. Obecnie znajdują się one w największych miastach, przy czym szybkie ładowarki, będące w stanie uzupełnić do 80 proc. energii w ciągu 3 minut, można policzyć na palcach obu dłoni. By zwiększyć liczbę zainteresowanych zakupem aut na prąd, wskazane byłoby umieszczenie tego typu urządzeń przy wszystkich głównych szlakach tranzytowych – wówczas wyprawa elektrykiem nad morze przestałaby być mrzonką.

Decydującym czynnikiem będą oczywiście finanse. Przewidziane przez niektóre miasta ulgi parkingowe i możliwości jazdy zamkniętymi dla ruchu ulicami to zbyt mało. Rozwiązania skutecznie podnoszące zainteresowanie autami elektrycznymi z powodzeniem funkcjonują m.in. w Holandii i Norwegii. Kraj tulipanów wspiera zakup hybryd typu plug-in, których akumulator trakcyjny można ładować prądem z sieci. Kierowcy wybierający tego typu auto są w stanie zaoszczędzić ok. 5000 euro, natomiast firmy – blisko 20 tys. euro w ciągu pięciu lat. Z kolei w Norwegii auta na prąd zostały objęte zerową stawką podatku. W rezultacie elektryczne i3 jest najtańszym modelem w ofercie BMW, tańszym w przeliczeniu o 22 tys. zł od mniej przestronnego bmw serii 1 ze słabszym o 61 KM silnikiem. Polityka przyniosła efekty – rocznie w Norwegii sprzedaje się już przeszło 50 tys. aut elektrycznych i hybryd typu plug-in.

lukasz Szewczyk

Uważajmy na to, co jemy. Nawet w podróży!

– Kawa, słodzone napoje, dużo słodczy, wysoko przetworzona żywność – to niestety zazwyczaj serwują nam największe sieci gastronomiczne. Warto więc tak zaplanować sobie trasę, żeby gdzieś po drodze odwiedzić jakąś fajną knajpkę. Bo coraz więcej mamy w Polsce dobrych jakościowo lokalnych restauracji. Można też wcześniej przygotować sobie jakąś przekąskę – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Grzegorz Łapanowski, znany polski kucharz.

Jakub Ziębka: Tematyki kulinarnej będziemy się raczej starali unikać. Porozmawiamy o motoryzacji, dobrze?

Grzegorz Łapanowski: Jak najbardziej, bo to interesujący temat. Powiem więcej, chętnie bym się w tej dziedzinie rozwijał, ale trochę brakuje mi czasu. Poza tym pochodzę z rodziny, w której po prostu się nie majsterkuje.

Od kiedy uzyskałem prawo jazdy, staram się śledzić, co w trawie piszczy. Był nawet taki moment, że namiętnie kupowałem czasopisma motoryzacyjne. Ale staram się z tego leczyć.

Mówi pan o motoryzacji, jakby to była choro-

roba. Bo to niebezpieczne hobby jest. Drogie, poza tym można sobie krzywdę zrobić.

Skoro już wspominał pan o prawie jazdy, zapytam o wspomnienia związane z egzaminem.

No tak, ale w tym przypadku trzeba byłoby mówić o egzaminach. Bo zdawałem cztery razy. Wcześniej wydawało mi się, że problem będzie z teorią. A tutaj mile się zaskoczyłem. Akurat z tym egzaminem nie miałem większych problemów. Ale praktyka to już co innego. Przekonałem się, że jazda na egzaminie ma niewiele wspólnego z tym, co widzimy na naszych drogach. To takie jeżdżenie, jakby to ująć, więcej niż poprawne. Poza tym na egzaminie wychodzi jeszcze stres i to, że liczba godzin szkolenia nie była znowu taka duża. Tak więc najpierw zdawałem w Warszawie, a gdy mi nie wychodziło, przenieśliem się do mojej rodzinnej Zielonej Góry. I tam ostatecznie udało mi się uzyskać prawo jazdy.

Słyszałem, że jeździ pan „automatem”. Tak jest wygodniej?

Uważam, że jeżeli nie jesteśmy kierowcami rajdowymi, zmienianie biegów jest zbędne. Chyba że ktoś to lubi. Natomiast jeśli poruszamy się po mieście, nie musimy przecież zajmować jednej ręki na manewrowanie dźwignią. Automatyczna skrzynia biegów to opcja zdecydowanie wygodniejsza.

Wiemy już, że pana samochód ma automatyczną skrzynię biegów, ale nie wiemy, jaki to model. Więc jaki?

To mercedes CLK 280. Trochę dziadzia, bo z 2004 roku, ale jeździ się nim naprawdę super. Ma bardzo dobre przyspieszenie, jest wygodny, tani w utrzymaniu, niespecjalnie się psuje. To coupé, ładna linia, duży bagażnik. Mam duży problem, żeby go zmienić, bo mocno się do niego przyzwyczaiłem. Nie mam mu prawie nic do zarzucenia. Mógłby być tylko trochę młodszy.

Pojawia się u pana św. Mikołaj i mówi, że dostarczy każde auto, które się Grzegorzowi Łapanowskiemu wymarzy. Na co by pan postawił?

A czy w pakiecie dołączyłby kartę paliwową i bezpłatny serwis? To może mercedes CL 500 albo, tu już bardziej poszalejemy, klasy E AMG? Fajny jest też bentley continental, ale jeszcze lepszy rolls-royce wraith. Klasyczną 911 od Porsche też bym nie pogardził. Ale trudno byłoby mi się zdecydować, więc okazałoby się, że zapelniliśmy całą stajnię.

To odwróćmy teraz pytanie. Jakiego samochodowego prezentu za żadne skarby by pan nie przyjął?

Ludzie jeżdżą różnymi samochodami, mają różne gusta, trzeba to szanować. Ale są oczywiście auta, do których nie czuję niczego złego, tylko nie budzą we mnie po prostu namiętności. Jakie? Choćby opel astra, ford focus, trochę bezpieczne są volkswageny. Ale produkcja każdego z nich ma jakiś sens. Bo przecież ważne jest też użytkowanie auta, bezawaryjność, ekonomia, wiele różnych czynników. Na swój sposób ciekawy jest np. daewoo matiz.

To interesująca opinia, dlaczego?

Bo jeździ się nim naprawdę nieźle, można go, w dużym uproszczeniu, uznać przecież za trochę wyższą formę gokarta. To przełożenie ze skrzyni biegów na kierownicę, silnik i koła jest tak becznośrednie, że wrażenia są ciekawe.

Jak dużo czasu spędza pan w samochodzie?

Zdecydowanie za dużo. Ale mamy już wiosnę, więc jest okazja do tego, żeby przesiąść się na rower. To w mieście. Ale często muszę też, z racji wykonywanego przeze mnie zawodu, wyjechać w dłuższą podróż. Wtedy staram się, o ile to oczywiście możliwe, nie prowadzić. Często jadę pociągiem, zdarza mi się też lecieć samolotem.

A teraz mam pytanie związane trochę z tym, czym się pan na co dzień zajmuje. Przyjmijmy, że wyruszamy w długą samochodową trasę, np. przez całą Polskę albo do krajów Europy Zachodniej. Wiadomo, że w aucie spędzimy za kółkiem wiele godzin. Co w takim przypadku powinniśmy jeść i pić, żeby mieć siły, zachować odpowiednią koncentrację?

Nie wiem, czy chciałbym doradzać takim osobom, co powinny jeść, ale na pewno warto coś na długą podróż przygotować. Dlaczego? Bo punkty gastronomiczne, które znajdują się przy drodze, są na ogół marnej jakości. Szkoda byłoby przecież być nieprzygotowanym i zatrzymać się w którymś z tych sieciowych przybytków. Bo serwowane tam jedzenie nas po prostu zabija. Pół biedy, jeśli jemy w takich miejscach okazjonalnie, powiedzmy raz na trzy miesiące. Gdy jednak wyruszamy w długie trasy częściej, np. kilka razy miesiącu, to wizyta w takich miejscach nie skończy się dla naszego organizmu za dobrze.

Kawa, słodzone napoje, dużo słodczy, wysoko przetworzona żywność – to niestety zazwyczaj serwują nam największe sieci gastronomiczne. Warto więc tak zaplanować sobie trasę, żeby gdzieś po drodze odwiedzić jakąś fajną knajpkę. Bo coraz więcej mamy w Polsce dobrych jakościowo lokalnych restauracji.

W każdym razie przed rozpoczęciem podróży nie ma co za bardzo się najadać, żebyśmy nie byli ospali. Można także z sobą wziąć wcześniej przygotowaną sałatkę, może z ziemniakami, ciecierzycą, jajkiem lub tuńczykiem. Zawsze można ją schować do pudełka. No i napoje. Najlepiej, żeby była to woda, gazowana lub niegazowana. ■

GRZEGORZ ŁAPANOWSKI

– gotował od najmłodszych lat, najpierw w domu, a z biegiem lat w restauracjach. W sumie było ich kilkanaście. Miał przy tym okazję pracować z najlepszymi kucharzami – Kurtem Schellerem, Robertem Sową, Modestem Amaro. Współpracował z telewizją TVN, TVP, Polsatem i Kuchnią TV. Realizował tam programy związane z kuchnią. W radiu TOK. FM współprowadził audycję o tematyce kulinarnej. Przez sześć edycji programu Top Chef pełnił w nim funkcję jurora i prowadzącego. Wydał kilka książek o tematyce kulinarnej. Grzegorz Łapanowski organizuje m.in. warsztaty i pokazy kulinarne, realizuje projekty edukacyjne dla dzieci i młodzieży. Prowadzi fundację „Szkoła na widelcu”. Jej celem jest promocja wiedzy i świadomości na temat zdrowego żywienia wśród dzieci, rodziców, nauczycieli i personelu kuchennego w szkołach i przedszkolach.

Grzegorz Łapanowski



Polska wśród najgorszych państw

Każdego roku na drogach Unii Europejskiej życie traci populacja małej miejscowości. W ubiegłym roku zginęło na nich 25.500 osób. 2993, czyli aż 12 proc. z nich, w Polsce.

Jeszcze mniej korzystnie wypada statystyka dotycząca rannych. Komisja Europejska mówi o 135 tysiącach, a nasze służby o 33.500 osobach. Nawet jeżeli z powodu rozbieżności w definicjach obrażeń wyniki nie pokrywają się w pełni, dają do myślenia.

Przystają jednak dziwić, gdy przeanalizuje się strukturę wypadków. Na terenie Unii Europejskiej najwięcej osób (55 proc.) ginie na zwykłych, pozamiejskich drogach. 37 proc. traci życie w miastach, a autostradowe wypadki stanowią tylko 8 proc. tragicznej całości. Niestety, pozwala to przypuszczać, że dopóki sieć wszystkich głównych dróg tranzytowych nie zostanie zmodernizowana przynajmniej do standardu dwujezdniowej drogi krajowej, nie mamy co liczyć na znaczącą poprawę sytuacji.

■ Za nami tylko Łotwa, Rumunia i Bułgaria

W większości państw UE liczba tragicznych wypadków zmniejsza się z roku na rok – w latach

2015–2016 spadła o 2 proc. Polska policja odnotowywała niemal nieprzerwaną tendencję spadkową od 1997 roku. Niestety, ubiegły rok zamknął się z wynikiem dodatnim (2 proc.). Znamienne, że w ubiegłym roku największe spadki odnotowano w nowych krajach członkowskich – Czechach i na Łotwie (-16 proc.) oraz na Litwie (-22 proc.). Gdyby w Polsce poprawa następowała równie szybko, mielibyśmy szansę na opuszczenie końcowych miejsc tabeli. Obecnie z wynikiem 79 zabitych w wypadkach na milion mieszkańców zajmujemy czwarte miejsce od końca za Łotwą (80), Rumunią (97) i Bułgarią (99).

Przez ostatnich sześć lat liczba śmiertelnych wypadków na drogach UE zmniejszyła się o 19 proc. Tempo zmian jest znaczące, ale może okazać się niewystarczające do osiągnięcia założonego przez Unię celu, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w latach 2010–2020. Przez pierwsze trzy lata projektu spadek pokrywał się z wyznaczonym celem, ale w ostatnich latach

tempo poprawy sytuacji uległo spowolnieniu. Jeszcze wyżej poprzeczkę postawiła sobie Szwecja, która do 2050 roku chce ograniczyć do zera liczbę zabitych, prowadząc od 1997 roku projekt Vision Zero.

We wszystkich przypadkach ograniczenie liczby tragicznych zdarzeń wiąże się z zaangażowaniem wszystkich stron, a w szczególności władz krajowych i lokalnych, które na co dzień odpowiadają za budowę i modernizację dróg, egzekwowanie prawa oraz szeroko rozumianą edukację komunikacyjną.

■ Europejskie drogi powinny być jeszcze bezpieczniejsze

Prawdopodobieństwo utraty życia w wypadku drogowym jest różne w poszczególnych państwach członkowskich. Choć z roku na rok różnice te się zacierają, mieszkańcy państw członkowskich, w których odnotowuje się najwyższe statystyki ofiar śmiertelnych, wciąż są ponadtrzykrotnie bardziej narażeni na utratę życia w wy-

padku drogowym niż osoby mieszkające w krajach o najniższych wskaźnikach w tym zakresie.

– Dane statystyczne świadczą o poprawie sytuacji i są pozytywnym punktem wyjścia do dalszych działań. Jednak najbardziej mnie martwią nie liczby, ale ofiary wypadków i ich rodziny. Tylko dzisiaj na unijnych drogach zginie kolejnych 70 osób, a pięciokrotnie więcej dozna poważnych obrażeń – podsumowuje wyniki Violeta Bulc, komisarz ds. transportu.

W obliczu ludzkich tragedii tylko drobnym pocieszeniem jest to, że europejskie drogi należą do najbezpieczniejszych. W wypadkach ginie 50 osób w przeliczeniu na milion mieszkańców, podczas gdy globalna średnia to aż 174 osoby zabite na milion.

Unijna walka o bezpieczeństwo nie ogranicza się wyłącznie do łożenia środków na bu-

downę dróg. Od 2004 roku obowiązuje wymóg wyposażania wszystkich nowych aut w ABS. W 2014 roku obligatoryjny stał się system ESP. Rok później w życie weszły procedury transgranicznego ścigania wykroczeń. Od 2018 roku samochody będą musiały mieć eCall – system, który po kolizji automatycznie wezwie pomoc, podając informację o miejscu wypadku. Skróci to nawet o połowę czas reakcji służb ratowniczych i może o kilka procent zmniejszyć liczbę ofiar. Na liście projektów są poprawki w procesie szkolenia zawodowych kierowców oraz inicjatywa GEAR 2030, mająca na celu skupienie się na automatyzacji jazdy oraz wymianie informacji, np. o wypadkach czy oblodzeniu nawierzchni między pojazdami.

Łukasz Szewczyk

LICZBA OFIAR ŚMIERTELNYCH NA DROGACH W PRZELICZENIU NA MILION MIESZKAŃCÓW

	Liczba ofiar w roku:			Procentowa zmiana liczby ofiar w latach:	
	2010	2015	2016	2015–2016	2010–2016
Austria	66	56	49	-11%	-23%
Belgia	77	65	56	-13%	-24%
Bułgaria	105	98	99	0%	-9%
Chorwacja	99	82	73	-12%	-28%
Cypr	73	67	54	-19%	-23%
Czechy	77	70	59	-16%	-23%
Dania	46	31	37	18%	-18%
Estonia	59	51	54	6%	-10%
Finlandia	51	49	45	-6%	-8%
Francja	64	54	54	0%	-13%
Grecja	112	73	75	2%	-35%
Hiszpania	53	36	37	2%	-31%
Irlandia	47	36	40	13%	-11%
Litwa	95	83	65	-22%	-37%
Luksemburg	64	64	52	-19%	-6%
Łotwa	103	95	80	-16%	-28%
Malta	36	26	51	49%	69%
Holandia	32	31	33*	4%	3%
Niemcy	45	43	39	-7%	-12%
Polska	102	77	79	2%	-23%
Portugalia	80	57	54	-10%	-40%
Rumunia	117	95	97	1%	-19%
Słowacja	65	57	50	-12%	-22%
Słowenia	67	58	63	8%	-6%
Szwecja	28	27	27	0%	-1%
Węgry	74	65	62	-6%	-18%
Włochy	70	56	54*	-5%	-21%
Wielka Brytania	30	28	28*	0%	-4%
UE	63	51,5	50	-2%	-19%

* dane szacunkowe

Niegrzeczni kierowcy

Ponad 80 proc. kierowców twierdzi, że przynajmniej raz w tygodniu obserwuje agresywne zachowania na drogach, zaś ponad 30 proc. przyznaje, że im samym zdarza się zachowywać agresywnie – wynika z badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego.

Badania zostały opublikowane z okazji Dnia Grzeczności za Kierownicą, zainicjowanego we Francji i obchodzonego 5 kwietnia. Ma on zwrócić uwagę na spadek kultury wśród kierujących pojazdami.

– Z badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego wynika, że ponad 80 proc. kierowców twierdzi, że przynajmniej raz w tygodniu zdarza im się obserwować agresywne zachowania na drogach, tj. oślepienie światłami, niebezpieczne zmiany pasa ruchu lub wyprzedzanie, zajeżdżanie drogi, jazdę na zderzaku, nadużywanie klaksonu, ruszanie z piskiem opon, krzyki, obelgi. Jednocześnie tylko niewiele ponad 30 proc. badanych przyznaje, że im samym zdarzają się takie zachowania – podkreśla autorka badania, dr Ewa Odachowska, psycholog z Instytutu Transportu Samochodowego. Co ciekawe, większość kierowców dostrzega agresję u innych uczestników ruchu drogowego, ale własną już niekoniecznie. Analogiczną lukę świadomości obserwują badacze w innych krajach. Ciekawe spostrzeżenia dotyczą też sposobu zachowania na drogach w zależności od kontekstu kulturowego, w tym stylu życia w danym kraju. Mieszkańcy państw z południa Europy postrzegani są jako pełni temperamentu i ekspresji w wyrażaniu emocji. Ich przeciwieństwem są kierowcy np. z północy Europy. Z kolei polskim kierowcom bliżej do południowców, m.in. z powodu naginania zasad, uwarunkowanego historią. Niestety, często nie zdajemy sobie sprawy z potencjalnych kosztów naszego nieodpowiedzialnego zachowania, które może przybrać nie tylko wymiar finansowy (szkoda), ale także psychiczny (uczestników zdarzenia).

– Agresja na drodze może mieć wiele źródeł, począwszy od typu temperamentu predysponującego do takich zachowań poprzez brak umiejętności radzenia sobie ze stresem emocjami, a skończywszy na przeżywaniu osobistych napięć, mających wyraz w zachowaniu. Starajmy się okazywać życzliwość innym użytkownikom ruchu drogowego nie tylko w Dniu Grzeczności za Kierownicą. Ustępujmy pierwszeństwa uprzywilejowanym, studźmy negatywne emocje uśmiechem, żartem i przyjacielskim gestem. Inni kierowcy odwdzięczą się nam tym samym – radi dr Ewa Odachowska.

Jakub Ziębka



Zmiany na lepsze

Najczęściej wybieranym samochodem elektrycznym w Polsce jest bmw i3. Niewykluczone, że zainteresowanie nim wzrośnie, bo producent dokonał zmian, dzięki którym i3 jeszcze lepiej sprawdza się w nadwiślańskich realiach.

Polska sieć stacji ładowania pojazdów elektrycznych jest w powijakach. Punkty znajdują się przede wszystkim w centrach dużych miast. Kto nie ma garażu z gniazdem 230 V, jest zmuszony do korzystania z nich. Statystyczny mieszkaniec aglomeracji pokonuje 30–50 km dziennie. Przy takim trybie eksploatacji typowe auto miejskie wymaga ładowania co 2–3 dni.

BMW podniosło poprzeczkę. Do modelu i3 można zamówić akumulator o pojemności zwiększonej z 60 do 94 Ah. Wydłuża teoretyczny zasięg ze 190 do 312 km. W praktyce nie jest aż tak różowo, bo korzystanie z ogrzewania, podgrzewania foteli czy klimatyzacji wymaga energii, co przekłada się na zmniejszenie zasięgu. Podczas testu przekonaliśmy się, że nawet przy włączeniu wszystkich udogodnień oraz czerpaniu radości z przyspieszeń między ładowaniami można przejechać 210 km. Wystarczy więc odrobina planowania, by w pełni cieszyć się samochodem, korzystając wyłącznie z miejskich (i wciąż darmowych!) stacji ładowania. W szczególności dobrej sytuacji są m.in. mieszkańcy Warszawy, którzy na terenie miasta mają punkty szybko ładowania – uzupełnią do 80 proc. zapasu prądu w niecałe pół godziny.

O osiągnięciach wspomnieliśmy nieprzypadkowo, bo futurystycznie wyglądające bmw imponu-

je dynamiką. W sprincie spod świateł problem z dorównaniem mu mają sportowe samochody. 170 KM i 250 Nm dostępne od zerowych obrotów sprawiają, że ważące 1245 kg i3 przyspiesza do 100 km/h w zaledwie 7,3 s. Suche liczby nie są w stanie w pełni oddać wrażenia towarzyszących rozpędzaniu się. bmw i3 niemal bezszelestnie i bez buksowania kołami wyrwa z miejsca, wciskając ciała kierowcy i pasażerów w oparcia. Reakcja na gaz jest błyskawiczna i ostra nawet przy prędkościach przekraczających 80 km/h – i3 przypomina konwencjonalny samochód, który nieustannie jedzie na pierwszym biegu. Prezentowane auto nie ma skrzyni – przy maksymalnych 150 km/h wirnik silnika kręci się w tempie przeszło 11.000 obr./min. Jak przystało na BMW, i3 ma napęd przenoszony na tylną oś. Niewyłączalna kontrola trakcji nie pozwala na jakiegokolwiek szaleństwa, dławiąc w zarodku poślizgi. To ukłon w stronę klientów, którzy chcieliby cieszyć się miejskim autem, jednak obawiali się zastyszanych opinii o tylnym napędzie.

Z technicznego punktu widzenia i3 jest inżynierskim majstersztykiem. Jego szkieletem jest aluminiowa rama, do której przytwierdzono zawieszenie (również z lekkiego stopu), pakiet akumulatorów, silnik i okablowanie wysokiego napię-

cia. Piętro wyżej znalazła się wykonana z włókna węglowego kabina pasażerska. Wyjątkowe są panele drzwi i deska rozdzielcza, częściowo wykonane z masy pozyskanej m.in. z przemysłowych łodyg. Brzmi dziwnie, ale wygląda dobrze.

Pokonując kolejne kilometry zauważa się, że w i3 nic nie jest pozbawione sensu. Pofalowana linia bocznych szyb, cienkie fotele i położenie słupków dachu poprawiają widoczność. Docenimy to chociażby na skrzyżowaniach. Roweryzista, który znajdowałby się w martwym polu innego samochodu, dla kierowcy i3 jest wyraźnie widoczny. Sprawdzają się też niemal pionowe ściany nadwozia i krótki przód. Istotnie ułatwiają wycucie gabarytów i3, co procentuje przy parkowaniu czy manewrowaniu. Skoro o manewrach mowa, warto dodać, że rezygnacja z przedniego napędu, a co za tym idzie – przegubów, półosi i szerokiej komory silnika, pozwoliła na zwiększenie kąta skrętu kół. 9,9-metrowa średnica zawracania pozwala na wykonanie wielu manewrów „na raz”. To wartość tylko nieznacznie gorsza od notowanej przez samochody segmentu A. Przypomnijmy, że cztery metry długości stawiają i3 w gronie najbardziej wyrośniętych aut klasy B, gdzie na porządku dziennym są wartości z przedziału 10,4 m (fabia) – 11,0 m (corsa).

Żerańskie samochody

Jakie auta lub prototypy powstały w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu między 1951 a 1977 rokiem? Dowiedzie się tego z książki Marka Kuca. Warto, bo to w końcu historia polskiej motoryzacji!



bmw i3 nie pozwala kierowcy zapomnieć, jak archaicznym źródłem mocy są silniki tłokowe. Elektryk przyspiesza jednostajnym tempem, cicho i bez wibracji. Po mocnym naciśnięciu na gaz nie szuka właściwego biegu, więc zawsze jest gotowy do szybkiego wykonania manewru. Dodatni wpływ na komfort jazdy ma też charakterystyka zespołu napędowego, który w miarę zmniejszania nacisku na gaz rozpoczyna proces odzyskiwania energii. Związany z tym opór ogranicza prędkość – tak intensywnie, że włączają się światła stopu. Przy odrobinie wprawy i umiejętności przewidywania sytuacji można prowadzić i3 operując jedynie prawym pedałem.

Szkoda, że przyjemność z jazdy napędzanej strumieniem elektronów jest kosztowna. Bazowe i3 wyceniono na 153.700 zł. Na tym tle dopłata w wysokości 5300 zł za większy akumulator wydaje się symboliczna. Oczywiście cenę można szybko wywindować, zamawiając świetny i zintegrowany z siecią system nawigacyjny, nagłośnienie Harman Kardon, 20-calowe felgi czy listwy dekoracyjne z naturalnego eukaliptusa. Dobrą wiadomością dla osób obawiających się o trwałość akumulatora jest ośmioletnia gwarancja na ogniwa, która nie wymaga dopłaty.

Łukasz Szewczyk

Po zakończeniu drugiej wojny światowej polski rząd chciał odbudować krajowy przemysł motoryzacyjny. Między innymi dlatego w 1948 roku Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego podpisała umowę na budowę fabryki motoryzacyjnej w Warszawie. To właśnie tam miały być produkowane fiaty 1400. Wszystko zgodnie z porozumieniem podpisanym z włoskim koncernem motoryzacyjnym. Ale pojawiły się problemy. Rok później umowa z Fiatem została zerwana.

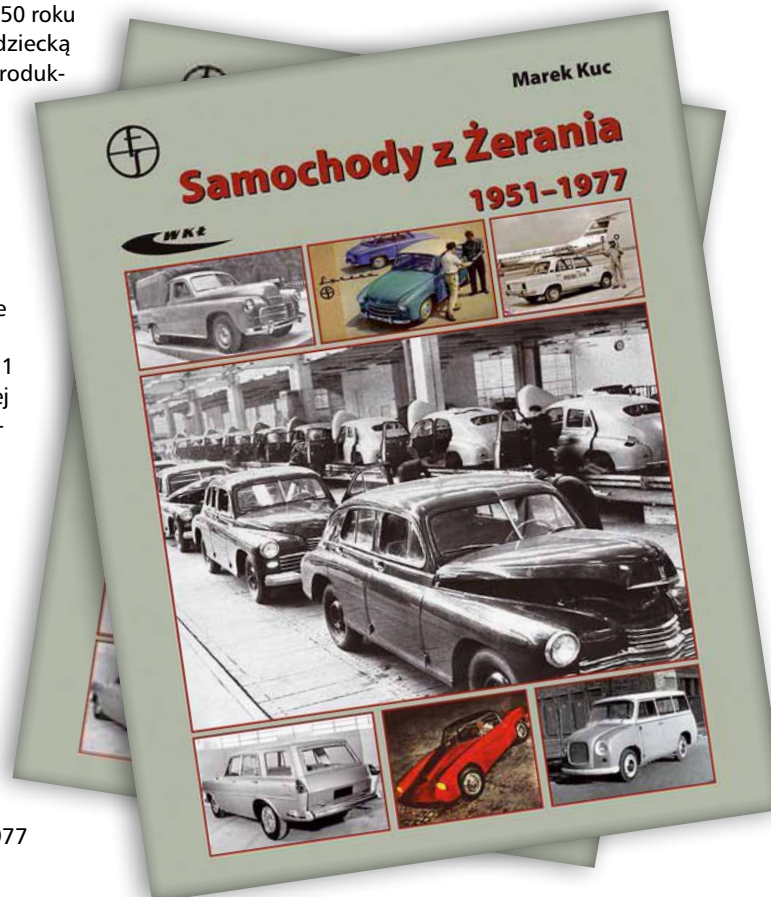
Budowa fabryki była jednak kontynuowana, a w styczniu 1950 roku podpisano polsko-radziecką umowę licencyjną na produkcję samochodu M-20 pobieda. Ostatecznie budowa zakładów zakończyła się późną jesienią 1951 roku. Koszty budowy wyniosły 130 mln ówczesnych złotych, a wyposażenie – kolejne 250 mln.

W listopadzie 1951 roku z linii montażowej zjechał pierwszy samochód osobowy wyprodukowany w powojennej Polsce – warszawa M-20. W fabryce pracowało wówczas kilkanaście tysięcy osób, dla których posiłki dowożono z pobliskiego hotelu Bristol.

Jakie jeszcze samochody wyprodukowano w fabryce na Żeraniu do 1977

roku? O tym można dowiedzieć się z bogato ilustrowanej książki Marka Kuca. Autor przybliży okoliczności ich powstania, dzieje rozwoju konstrukcji, podaje podstawowe parametry techniczne. Książka zawiera wiele archiwalnych, dotychczas niepublikowanych zdjęć opisywanych pojazdów. To lektura obowiązkowa dla miłośników historii i polskiej motoryzacji!

red



Biłgoraj doczekał się oddziału terenowego

Od kwietnia kandydaci na kierowców mogą zdawać egzaminy na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 oraz B w Biłgoraju. Oddział terenowy otworzył tam Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Zamościu.

Oficjalne otwarcie filii zamojskiego WORD-u odbyło się 7 kwietnia. Ośrodek jest zlokalizowany przy ul. Motorowej, na terenie biłgorajskiego autodromu, należącego do Regionalnego Centrum Edukacji Zawodowej. Kandydaci na kierowców mogą tam zdawać egzaminy na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 oraz B.

■ Długie starania

– Wspólnie ze starostą i władzami lokalnymi dopieiliśmy swego – mówił podczas uroczystego otwarcia ośrodek Janusz Szatkowski, dyrektor WORD-u w Zamościu. – To wspaniały dzień, w którym możemy oficjalnie otwierać oddział terenowy w Biłgoraju WORD-u w Zamościu. Będą tu przeprowadzane państwowe egzaminy praktyczne na prawo jazdy oraz egzaminy teoretyczne. Władze samorządowe i społeczność lokalna były bardzo zainteresowane otwarciem ośrodka w Biłgoraju, dlatego cieszyć się, że w końcu się udało.

Dlaczego dyrektor Szatkowski był aż tak zadowolony? Bo otwarcie oddziału terenowego w Biłgoraju trochę trwało.

– Starania o utworzenie filii rozpoczęły się jeszcze w 2008 roku – opowiadał Kazimierz Pasternak, starosta biłgorajski. – Podjął je ówczesny zarząd powiatu z nieżyjącym już starostą Markiem Onyszkiewiczem na czele. Jednak ze względów proceduralnych oddział nie mógł powstać. W 2015 roku zarząd ze starostą Marianem Tokarskim, przy współpracy z samorządem miasta Biłgoraj, podjęli ponowną próbę utworzenia filii WORD-u.

Radni sejmiku wojewódzkiego wskazali to miasto już we wrześniu 2015 roku. Jednak sporo czasu zajęło szukanie miejsca odpowiedniego do przeprowadzania egzaminów. Najpierw władze miasta i powiatu wskazały teren, gdzie ośrodek prowadzi Liga Obrony Kraju. Ale LOK nie jest instytucją samorządową, więc rozpoczęto poszukiwania innej lokalizacji. Myślano o bazie tamtejszego PKS-u, ale zmienił właściciela... W końcu władze powiatu zapro-



Fot. Starostwo Powiatowe w Biłgoraju

ponowały, żeby filia zamojskiego WORD-u powstała na autodromie.

■ Pięć stanowisk, jeden pracownik i plac

Jednak najpierw trzeba było to miejsce zaadaptować na potrzeby egzaminowania. Na autodromie znalazło się pomieszczenie, w którym teraz kandydaci na kierowców zdają egzaminy teoretyczne. Znajduje się tam pięć stanowisk komputerowych.

– Wymieniono podłogi, wymalowano salę, wymieniono okna i drzwi – mówił podczas otwarcia Jerzy Buczko, dyrektor Regionalnego Centrum Edukacji w Biłgoraju, który zajmował się adaptacją autodromu na potrzeby filii WORD-u. – Dodatkowo odświeżono elewację. Nasza szkoła z racji kierunków kształcenia wpisuje się w działalność WORD-u. Uczniowie składają u nas egzaminy z przygotowania do pełnienia roli kierowcy, m.in. pojazdów samochodowych.

Do użytku został oddany także plac manewrowy. W biłgorajskiej filii ośrodka w Zamościu na stałe zatrudniony jest tylko jeden pracownik.

Zajmuje się m.in. koordynacją zapisów na egzaminy.

– Cieszę się, że wszystkie samorządy: gminy, miasta, powiatu i województwa, połączyły siły oraz doprowadziły do tego, że możliwość zdawania egzaminów na prawo jazdy jest blisko mieszkańców tego regionu – mówił obecny na uroczystym otwarciu Krzysztof Hetman, europoseł.

■ Trzecia filia w województwie lubelskim

Z otwarcia biłgorajskiej filii zadowoleni są urzędnicy z województwa lubelskiego, ponieważ do tej pory większość, szacuje się, że nawet 75 proc. mieszkańców całego powiatu, jeździła na egzaminy do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Tarnobrzegu, czyli na Podkarpacie. Teraz ma się to zmienić.

Oddział terenowy w Biłgoraju będzie już trzecią filią WORD-u w województwie lubelskim. Posiadają je już ośrodki w Lublinie (Puławy) oraz Białej Podlaskiej (Łuków).

Jakub Ziębka

Kształćmy świadomych motocyklistów!

My, motocyklowi instruktorzy, musimy stawiać na jakość szkolenia, podnoszenie własnych kwalifikacji, umiejętne przekazywanie wiedzy oraz stawianie wysoko poprzeczki kursantom. Może umiejętności i wiedza zdobyte na kursie przyczynią się do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem motocyklistów?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Kursantów motocyklowych można podzielić na dwie grupy. Pierwsza to pasjonaci. Oni tzw. kulturę motocyklową znają doskonale. Bo na jednoślądzie jeździł tata, dziadek, wujek... Teraz nadszedł ich czas. Chcą zacząć w pełni samodzielną motocyklową przygodę.

Są świadomi zagrożeń, mają pojęcie o motocyklach, odzieży ochronnej. Bardzo często przychodzą na jazdy w profesjonalnych ubraniach. Widać, że na swoim bezpieczeństwie nie oszczędzają. Pewnie jest to także wyraz motocyklowego snobizmu.

Druga grupa kursantów to ludzie trochę z przypadku, czasami podążający za modą, namawiani przez znajomych lub szefa, który lubi weekendowe wypadki na motocyklu. A przecież jemu się nie odmawia! To nie są pasjonaci, ale szkoły jazdy istnieją również dla nich! My musimy ich nauczyć jeździć, a jak się da – zarazić motocyklowym bakcylem.

■ Ściągawka z adresami

Jak w prowadzonej przeze mnie szkole wygląda część teoretyczna? Na zajęciach podaję podstawowe informacje na temat budowy motocykla, techniki oraz taktyki jazdy, ubioru, zachowań motocyklisty na drodze, zwyczajów. Przygotowałem też dla moich motocyklowych kursantów krótką ściągawkę. Umieściłem na niej adresy sklepów, dilerów, serwisów motocyklowych w Poznaniu. Opracowałem również zestawienie ubrań motocyklowych godnych według mnie polecenia. Ułożyłem je od strojów w niższych cenach przez te z dobrym stosunkiem ceny do jakości po topowe.

Dlaczego to robię? Wielu kursantów nie zna się na motocyklowych markach. Trudno jest im odróżnić dobre produkty od słabych. Jedyne, czym się wtedy mogą kierować, jest cena. A dobrze byłoby, żeby była ona również gwarantem jakości.

■ Jeden na jeden

Jeżeli chodzi zaś o praktyczną część kursu, zasada jest prosta. Jeden instruktor przypa-



da na jednego kursanta. Nie ma od niej odstępstwa! Nie wyobrażam sobie, żeby na placu instruktor szkolił trzech kursantów. A w niektórych szkołach jazdy tak się dzieje. Skąd to wiem? Widziałem kiedyś ogłoszenie o pracy dla instruktora kategorii A. Stawka godzinowa była w nim uzależniona od liczby kursantów szkolących się jednocześnie na placu pod okiem jednego instruktora.

Jeżeli kurs motocyklowy potrafi kosztować tyle co buty do biegania, instruktorowi nie będzie się chciało biegać i uczyć kursanta indywidualnie. Takim szkołom zależy tylko na liczbie szkolonych osób, nie na jakości nauczania. Są też takie, w których ludzie czekają na rozpoczęcie szkolenia aż trzy tygodnie! Bo taki ośrodek ma renomę, kursantów nie brakuje, ale szkoli się ich porządnie, bez pośpiechu, nie taśmowo.

Nie może być moim zdaniem tak, że instruktor nie jeździ motocyklem (a i to się zdarza), bo nie lubi, a jednocześnie prowadzi kursy. Jak ma za interesować kandydata na motocyklistę? Inna kwestia to instruktorzy, którzy pozwalają kursantowi na samotną jazdę po placu, szkoląc kogoś innego w ruchu miejskim na kat. B!

Instruktorzy oraz właściciele szkół, którzy pozwalają na pozostawienie kursanta lub kursantów samych na placu, są chyba święcie przekonani, że nic się nie stanie. Albo są po prostu głupi. A jak mówią, tacy mają szczęście...

■ Jak szkolić? Każda metoda ma swoich zwolenników

Szkolenie w ruchu drogowym jest prowadzone na różne sposoby. Nie jestem w stanie rozstrzygnąć, które z nich („plecakowe”, prowadzone z drugiego motocykla, polegające na jeździe za kursantem samochodem) jest najlepsze z punktu widzenia szkolącego. Każda z tych metod ma swoich zagorzałych zwolenników, ale także przeciwników.

Szczegółowe techniki i taktyki jazdy powinny być, niezależnie od sposobu prowadzenia szkolenia, przekazane kursantowi tak, żeby potrafił jeździć bezpiecznie, sprawnie, dynamicznie oraz nie bał się przełamywać barier. Zjawisko przeciwności jest dla wielu instruktorów nieznanne.

Redukcja z międzygazem, ułożenie stopy na podnóżku oraz właściwe operowanie hamulcami są kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa. Po Internecie krąży filmik, na którym widać, jak motocyklistę na zakręcie wyprzedza rowerzysta! To obnaża kompletny brak umiejętności tego pierwszego. Stwarza on duże zagrożenie. Zarówno dla siebie, jak i innych użytkowników drogi.

My, motocyklowi instruktorzy, musimy stawiać na jakość szkolenia, podnoszenie własnych kwalifikacji, umiejętne przekazywanie wiedzy oraz stawianie wysoko poprzeczki kursantom. Może zdobyte na kursie umiejętności i wiedza przyczynią się do zmniejszenia liczby wypadków z udziałem motocyklistów? ■

Ustawodawca nie ma nic wspólnego z motocyklami

Tym razem zajmę się dwoma kwestiami. Pierwsza dotyczy tego, jak przygotować pojazdy, żeby były zabezpieczone i jednocześnie nie narażać się na zarzuty, że dodatkowe elementy spowodowały obrażenia osoby szkolonej lub innego uczestnika ruchu drogowego. A druga? Podpowiem, jak zadbać o bezpieczeństwo kursanta i instruktora w trakcie szkolenia.



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

Wszyscy wiemy, że regulacje prawne wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów, a dokładniej w zakresie szkolenia motocyklowego, są (delikatnie mówiąc) oderwane od rzeczywistości. Producenci prześcigają się w tworzeniu coraz lepszych motocykli (najlepsze maszyny sportowe o pojemności 1000 ccm ważą obecnie ok. 170 kg), a ustawodawca każe nam szkolić na coraz cięższych. Cała gama obecnie produkowanych fantastycznych motocykli dla początkujących, o pojemnościach od 175 do 390 ccm (np. yamaha MT-03, KTM duke 390, kawasaki 300), jest wyłączona z możliwości przystosowania do prowadzenia szkolenia. Chodzi o pojemność silnika. Nie spełnia ona wymogów wynikających z przepisów.

■ Kawasaki, inspekcja i... gmole

To absurdalne, ale niestety prawdziwe. Mam nadzieję, że kiedyś doczekamy się zmiany, która spowoduje, że to jednak instruktor i OSK będą mogli decydować, jakim pojazdem najlepiej poprowadzić szkolenie. Skoro jest jak jest, a ludzie chcą (na szczęście!) robić prawo jazdy na motocykle, to z reguły prowadzimy szkolenie ciężkimi motocyklami. Wążą one najczęściej ok. 180–210 kg, ale w wersji wypuszczonej przez fabrykę. Po zakupie takiego motocykla każdy dbający o sprzęt OSK montuje do niego zestaw urządzeń ochronnych, zwanych gmołami. Mają one zabezpieczać sprzęt przy różnych wywrotkach, które przecież w nauce jazdy są czymś normalnym. W tym miejscu chcę zwrócić szczególną uwagę na konieczność bycia w zgodzie z obowiązującymi przepisami i zdrowym rozsądkiem.

Wiedziałem w swoim życiu różne zabudowane motocykle. Mistrzostwo świata w tej dziedzinie



osiągnęła kilka lat temu firma przygotowująca motocykl kawasaki ninja 250 dla WITD z Olszyna. Gmołe przednie praktycznie uniemożliwiały pochylanie motocykla. To wiązało się z niemożnością skrętu. Motocykle te jednak przeszły badanie techniczne po zamontowaniu wspomnianych gmoł i sprawa była czysta. Przynajmniej z punktu widzenia przepisów.

Właśnie na to chcę zwrócić uwagę! Podobnie jak w kwestii dodatkowych pedałów w samochodzie szkoleniowym, trudno mówić o jakiejś homologacji czy atście gmołi. Nawet jeżeli taki atest zostanie wydany, najczęściej nie zajmuje się tym certyfikowana jednostka. Takie badania są zwyczajnie zbyt kosztowne, biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia. Gmołe to często produkcja jednostkowa, na zamówienie do konkretnego motocykla.

■ Motocykl musi być bezpieczny!

Co zatem zrobić, żeby właściciel OSK i instruktor mogli spać spokojnie? Po zamówieniu i zamontowaniu gmołi najlepiej udać się na badanie techniczne. Diagnosta powinien sprawdzić, czy zamontowane urządzenia dodatkowe nie zagrażają bezpieczeństwu osoby kierującej pojazdem oraz innych uczestników ruchu. Zachęcam również do wykonania na tę okoliczność zdjęć dokumentujących, w jakim stanie moto-

cykl został poddany oględzinom diagnosty. Jeżeli w wyniku takiego badania technicznego otrzymacie dla danego pojazdu zaświadczenie dopuszczające go do ruchu, można śmiało powiedzieć, że z punktu widzenia prawa, a więc również ewentualnych przyszłych roszczeń od osób, które doznały obrażeń kierując takim motocyklem, jest on bezpieczny.

Wiem, że niektórzy uznają mój pomysł za zbyteczny, ale proszę się zastanowić, co się stanie, kiedy na waszym placu manewrowym dojdzie do wypadku, w wyniku którego ręka kursanta dostanie się między gmoł chroniący kierownicę i kierownicę, następnie ulegnie skomplikowanemu, wielokrotnemu złamaniu, a ów kursant jest wziętym pianistą. Można się domyślać, że w takiej sytuacji jesteśmy bardzo blisko otrzymania roszczenia o odszkodowanie. W jego uzasadnieniu przeczytamy, że gdyby gmoła nie było, nie doszłoby do złamania ręki!

W tym miejscu chcę również zwrócić uwagę, że montowanie innych dodatkowych urządzeń (np. kamery na motocyklu) powinno być dobrze przemyślane. Często widzę kamery (może i prywatne) zamontowane na motocyklu kursanta w sposób, który ewidentnie przeszkadza w kierowaniu pojazdem (np. w dostępie do przełączników przy lewej dłoni). O ile można pochwalić sens nagrywania przejazdu (można go później na spokojnie analizować), absolutnie nie wolno doprowadzać do sytuacji, że dodatkowe urządzenie przeszkadza w kierowaniu.

■ Co dwie głowy...

Oczywiście nie mamy obowiązku zmuszania kogokolwiek do zakładania kompletnego stroju motocyklowego (a szkoda!), ale jednym z wymaganych przepisami elementów jest kask ochronny. Musi on spełniać normę ECE 22-05, która na wstępie przyjmuje, że jest właściwie dopasowany do rozmiaru głowy. OSK powinien więc być wyposażony w wiele kasków. No, chyba że przyjmuje na kurs tylko osoby o określonym rozmiarze głowy. Zwróćcie uwagę, że kaski z otwieraną szczęką (np. schubert C3, shoenetec) są homologowane przez producenta tylko w stanie zamkniętym. Zatem nie powinniśmy dopuszczać do jazdy w kasku z otwartą przyłbicą. Nie zapewnia on pełnej ochrony.

Ośrodki szkolenia kierowców, które obserwuję, często na skutek ograniczonych zasobów finansowych decydują się na zakup tanich kasków. Nie jest to coś nagannego, ale z reguły cena idzie w parze z jakością. Warto więc skorzystać z wiedzy zgromadzonej przez europejskie niezależne organizacje zajmujące się testowaniem kasków motocyklowych. Jedną z nich jest SHARP, posiadająca stronę internetową.

Warto dbać, żeby w OSK wszystko działało jak należy. W innym przypadku jest dobrze tak długo, jak długo nie dojdzie do poważnego wypadku! ■

Jedź płynnie, nie myśl tylko o sobie

Co możemy zrobić, jeśli chcemy rozładować korki i sprawić, żeby ruch był bardziej płynny, a kierowca docierał do celu wcześniej? Wystarczy odłożyć na bok telefon i... dodać gazu!



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Tyle wystarczy, żeby od razu poczuć różnicę. Diametralną. Taką, od której zależy to, czy na „krótkim” zielonym świetle przejedzie więcej niż jeden samochód. W innym przypadku kierowca jest pouczany przez pozostałych klaksonami, żeby odłożył w końcu telefon komórkowy...

■ Jednoręki kierowca

Niejeden kierowca w tym momencie zaprotuje. Przecież „motoryzacyjni eksperci” potrafią jedną ręką wykonać w samochodzie wszystkie niezbędne czynności. Nawet włączyć kierunkowskaz przez zjazd z ronda. Nie twierdzą, że jest to niewykonalne. Nie uważam, że rozmowa każdego kierowcę rozprasza. Ale nigdy nie będę popierał łamania przepisów!

Wszystko może przebiegać dobrze, ale do czasu. Na przykład do momentu, gdy jakiś kierowca wykona nieoczekiwany manewr. Co wtedy może się stać? Jeśli ręce na kierownicy nie

będą spoczywały na 9.15, dojdzie do sytuacji niebezpiecznej. Jakiej? W najlepszym przypadku będzie to niegroźna kolizja.

■ Mądrzy po podpisaniu mandatu

Dyskusja przez telefon podczas prowadzenia auta może być bardzo droga. Oczywiście w przypadku, gdy rozmowa nie jest prowadzona przez słuchawkę bluetooth albo zestaw głośnomówiący. Wielu kierowców woli jednak zbierać punkty, których przy kasie w hipermarkecie nie wymieni na żadne gwarantowane nagrody. Tacy już są Polacy. Mądrzy po podpisaniu mandatu.

Po kilkukrotnym opłaceniu daniny za wykroczenia dochodzimy do wniosku, że albo przestajemy gadać przez telefon, albo kupujemy najnowszy model słuchawki obsługujący wszystkie telefony w rodzinie. Lepiej późno niż... znowu płacić. Za korzystanie podczas jazdy z telefonu trzymanego w ręku kierowcyemu pojadem grozi przecież 200-złotowy mandat i pięć punktów karnych. Czyli dużo więcej niż całkiem dobra słuchawka bluetooth. Za nią zapłacimy 200 zł. A za najtańszą tylko 40 zł.

■ Lajkowanie zostawmy pasażerom

Nie piszemy SMS-a, gdy stoimy na czerwonym. Dlaczego? Bo to okres przygotowań

czy. Każdy, nawet niezbyt rozgarnięty kierowca wie, że po czerwonym świetle zapala się w końcu zielone. Warto być gotowym na tę zmianę jeszcze zanim ona nastąpi.

Skanujemy wtedy całe skrzyżowanie, nadchodzi czas na obserwację i skupienie. Pojawia się zielone. Wtedy wciskamy pedał gazu – zdecydowanie, lecz spokojnie. Nie musi to być ruszanie z piskiem opon. Ale dynamika będzie jak najbardziej pożądana. Kierowcy w innych samochodach także nie powinni malować ust, sprawdzać e-maili czy lajkować postów znajomych na Facebooku. Takie czynności zostawmy pasażerom. A co, jeżeli nikogo oprócz nas w aucie nie ma? Odłóżmy suszenie włosów za pomocą nawiewów na potem.

Żeby zostać dobrym, kulturalnym kierowcą, nie trzeba aż tak wiele. Wystarczy tylko nie myśleć wyłącznie o sobie. A wtedy podróż, nawet przymusowa, do pracy, będzie przyjemnością, a nie udręką i powodem do nerwów!

Ale coś czuję, że w najbliższym czasie niewiele się zmieni. Wkrótce znowu będę stał w korkach, a mój samochód będzie pięćdziesiąty w kolejce do przejazdu na zielonym świetle. Jak się tylko zapali, będę stał. Gdy pojawi się czerwone, zobaczę, jak wszyscy ruszają do przodu, podjeżdżają pod sygnalizator... ■

Stacje poza kontrolą

Ponad połowa skontrolowanych przez NIK stacji diagnostycznych wykonywała badania samochodów w niepełnym zakresie lub za pomocą urządzeń niespełniających wymagań. Kto jest temu winny? Starostwa powiatowe, które sprawują nadzór na przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów.

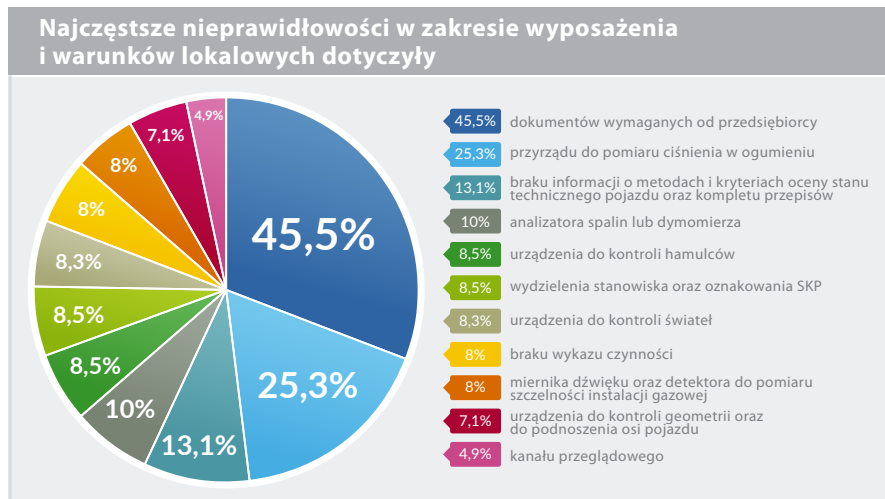
O tym, że auta jeżdżące po polskich drogach powinny być wcześniej drobiazgowo sprawdzane, świadczą dane. W Centralnej Ewidencji Pojazdów odnotowanych jest ich ok. 30 mln. Średni wiek pojazdów to 19 lat. Te dane mogą być nieco zawyżone (o 7 mln w przypadku liczby aut i 4 lata, jeśli chodzi o wiek), jednak rocznie okresowym rocznym przeglądom podlega ok. 15 mln samochodów. Na tej podstawie szacuje się, że aż 7 mln aut nie ma ważnych badań technicznych. Na przykład w 2015 roku policjanci zatrzymali ponad 425 tys. dowodów rejestracyjnych samochodów, które zagrażały bezpieczeństwu ruchu drogowego, porządkowi na drodze i środowisku naturalnemu. Prawie 152 tys. spośród nich nie miało ważnych badań technicznych.

■ Co sprowadzamy? Starsze, bardziej awaryjne auta

Średni wiek aut w Polsce w znacznej mierze zależy od tego, jakie pojazdy sprowadzane są do Polski z innych krajów. A ich liczba cały czas rośnie. Potwierdzają to dane zgromadzone przez Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego Samar. Z taką tendencją mamy do czynienia od pięciu lat. Ale ostatnio liczba ta gwałtownie wzrosła. W grudniu 2016 roku Polacy zarejestrowali ponad 91 tys. używanych samochodów osobowych z importu, czyli o 73 proc. więcej niż w grudniu 2015 roku. Łącznie w 2016 roku import aut o dopuszczalnej masie do 3,5 t przekroczył 1 mln.

Nie jest żadną tajemnicą, że do Polski sprowadzane są coraz starsze samochody osobowe. Od 2010 roku średni wiek używanego pojazdu z importu wzrósł o trzy lata. Pod koniec ubiegłego roku średni wiek importowanego używanego samochodu osobowego wyniósł 12 lat. Najpopularniejszym rocznikiem wśród sprowadzanych do Polski aut jest 2005 (blisko 88,5 tys.). Ale chętnie kupowane są też auta starsze niż 20-letnie. W tym przypadku zanotowano wzrost o 100 proc., do prawie 24,5 tys. samochodów w 2016 roku.

Niestety, wraz z wiekiem pojazdu (co najczęściej idzie w parze z przejechanymi kilometrami) rośnie jego awaryjność. 8–20 proc. trzyletnich czy pięcioletnich aut ma nie w peł-



Źródło: TDT

ni niesprawne najistotniejsze elementy odpowiadające za bezpieczeństwo. Wskaźnik ten u aut dziewięcioletnich czy jedenastoletnich wynosi już 30–45 proc. W Niemczech szacuje się, że stan techniczny aut jest przyczyną 7 proc. wypadków. A w Polsce? Oficjalnie wskaźnik ten wynosi 0,12 proc., choć policjanci w badaniach ankietowych mówią, że stan techniczny pojazdu jest przyczyną co dziesiątego wypadku.

■ Nadzór? Słaby lub żaden

W Polsce dopuszczaniem aut do ruchu zajmują się stacje kontroli pojazdów. Jest ich 4,7 tys. Nadzór nad nimi sprawują starostwa powiatowe. I to właśnie te urzędy na terenie 21 powiatów postanowiła wziąć pod lupę NIK. Do współpracy zaproszono także Transportowy Nadzór Techniczny. To organ, który zajmuje się m.in. sprawowaniem każdej stacji jeszcze przed jej uruchomieniem.

Wyniki? Niemal wszystkie starostwa powiatowe (19 z 21 skontrolowanych) nie przeprowadzały obowiązkowych corocznych kontroli stacji bądź przeprowadzały je po terminie. A czemu one w ogóle służą? Sprawdza się prawidłowość przeprowadzania badań przez diagnostów, warunki lokalowe i wyposażenie stacji oraz prawidłowość dokumentowania przebiegu badań. Konsekwencją było wydłużenie

okresu, w którym działalność stacji kontroli pojazdów pozostawała poza nadzorem. W latach 2014–2015 trzy starostwa nie przeprowadziły okresowej kontroli w żadnej nadzorowanej przez siebie stacji. W rezultacie niektóre placówki funkcjonowały poza systemem nawet przez kilkanaście lat.

Dodatkowo w raporcie NIK możemy przeczytać, że starostowie w określonych przypadkach nie korzystali z możliwości przeprowadzenia kontroli bez zawiadomienia. Mało tego, w pięciu urzędach określano termin ich rozpoczęcia, czego nie przewiduje ustawa o swobodzie działalności gospodarczej. W zawiadomionych stacjach nie można było ocenić pracy diagnostów. Dlaczego? Bo w dniu kontroli ani jeden kierowca nie przyjechał na badanie...

Ponadto nie przeprowadzono powtórnych kontroli w stacjach, które dopuściły pojazdy do ruchu, a ich stan techniczny został w niedługim czasie zakwestionowany przez policję.

■ Niesprawny sprzęt, braki w dokumentacji

Starostom dostało się także za słaby nadzór stacji kontroli pojazdów pod względem odpowiednich warunków lokalowych i sprzętu do prowadzenia diagnostyki pojazdów. Aż 18 placówek (na terenie 11 powiatów) funkcjonowało bez zaświadczenia z Transportowe-

go Dozoru Technicznego (przesądza o tym, że dana stacja spełnia wszystkie warunki lokalowe i ma odpowiednie wyposażenie). W stacjach tych wykonano blisko 10 tys. badań technicznych pojazdów. Starostowie, pomimo istnienia takiego obowiązku, w żadnym z tych przypadków nie wydali decyzji o zakazie prowadzenia działalności i nie wykreślili ich z rejestru. Dopiero w związku z ustaleniami kontroli NIK urzędnicy zapowiedzieli podjęcie działań w tym zakresie.

Poza tym przedsiębiorcy prowadzący stacje nie spełniali również wymogu posiadania przez nie odpowiedniego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz wymaganych warunków lokalowych. W 27 placówkach aparatura była niesprawna bądź niedopuszczona do użytkowania, w 21 stwierdzono braki w zakresie wymaganej dokumentacji. Na uwagę zasługuje fakt, że te urządzenia kontrolno-pomiarowe służyły do wykrywania usterek w najistotniejszych dla bezpieczeństwa układach pojazdu.

Również wyniki badań Transportowego Dozoru Technicznego w ponad 2 tys. stacjach w całym kraju potwierdzają, że nie zawsze przeprowadzają one prawidłowo badania, posiadają odpowiedni i sprawny sprzęt. Nieprawidłowości stwierdzono w ponad połowie placówek.

■ Uprawnienia dla nieuprawnionych

Starostowie powszechnie nie wywiązywali się także z obowiązku sprawdzenia w każdej nadzorowanej stacji prawidłowości wykonywania

przez diagnostów badań technicznych pojazdów. Podczas kontroli pracownicy urzędów nie kwestionowali często niezgodnego z przepisami sposobu ich wykonywania oraz aparatury niespełniającej wymagań. Ponadto starostowie nierzetelnie sprawdzali w SKP prawidłowość dokumentowania przebiegu badań.

A diagności? Pomimo ujawnienia w trakcie badań poważnych usterek dotyczących m.in. układów: hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia pojazdu i oświetlenia, nie zatrzymywali dowodów rejestracyjnych. A to jest ich obowiązkiem. Z kolei starostowie w powyższych sytuacjach nie cofali uprawnień diagnostom.

NIK zwraca uwagę na niski odsetek badań zakończonych w Polsce wynikiem negatywnym. Tylko w ok. 2 proc. badań diagnostycznych wykryto usterki istotne lub stwarzające zagrożenie. W Niemczech odsetek ten sięga 23 proc.

Kontrolerzy NIK w 2/3 kontrolowanych starostw ujawnili nieprawidłowości w zakresie wydawania uprawnień diagnosty. W efekcie z naruszeniem prawa pracę w tym zawodzie zaczęło 86 osób. Nie miały one odpowiedniego wykształcenia technicznego, dokumentów potwierdzających odbycie szkolenia i zdanie stosownego egzaminu.

Ponad połowa skontrolowanych starostów (13) nie cofnęła uprawnień diagnostom pomimo stwierdzenia nieprawidłowego przeprowadzania badań, a także zawiadomień z policji, ITD lub prokuratury o nieprawidłowym przeprowadzaniu badań. Trzech spośród tych starostów nie wywiązało się z powyższego obowiązku nawet wobec specjalistów skazanych w związku z wy-

konywaniem zawodu, w tym z orzeczonym zakazem wykonywania zawodu.

■ Konieczne są zmiany!

W ocenie NIK ze względu na wagę i znaczenie ujawnionych nieprawidłowości, jak również skalę uchybień, konieczne jest wprowadzenie zmian obowiązujących uregulowań prawnych, które stanowią podstawę funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. Jakich? Chodzi m.in. o utworzenie organu, który byłby odpowiedzialny za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych. Ale to tylko jeden postulat z listy propozycji NIK. Starości mieliby przeprowadzać analizy dotyczące zatrzymanych i przesłanych im dowodów rejestracyjnych. Po co? Powinno to ułatwić im planowanie kontroli, w tym typowanie stacji nierzetelnych, w których sposób przeprowadzania badań przez diagnostów powinien być poddany szczególnej ocenie. NIK jest także za tym, żeby rozszerzono lub zaostrożono katalog sankcji wobec właścicieli pojazdów użytkujących je bez ważnych badań technicznych.

NIK postuluje także stworzenie centralnego rejestru diagnostów oraz określenie organu odpowiedzialnego za jego prowadzenie i aktualizację, rozszerzenie obowiązku kontroli i kalibracji urządzeń kontrolno-pomiarowych na pozostałe urzędnika służące do badania i oceny stanu technicznego pojazdów niepodlegające tej procedurze oraz przywrócenie obowiązku szkoleń okresowych dla diagnostów.

Jakub Ziębka

Nieprawidłowości dotyczące urządzeń oraz wymaganej dokumentacji, stwierdzone podczas kontroli 63 SKP dotyczyły



Źródło: ustalenia kontroli NIK



Zadłużona wizytówka polskiej gospodarki

Do blisko 442 milionów złotych wzrosło zadłużenie branży motoryzacyjnej notowane w Krajowym Rejestrze Długów. To prawie 30 proc. więcej w stosunku do lipca 2016 roku. Przede wszystkim odpowiadają za nie dilerzy samochodowi i sprzedawcy części. Nie najlepiej wygląda też kondycja finansowa warsztatów – wynika z ogólnopolskiego raportu Krajowego Rejestru Długów „Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity”.

W raporcie zawarto informacje na temat zadłużenia firm motoryzacyjnych. Chodzi o producentów, dilerów, sklepy, hurtownie motoryzacyjne oraz warsztaty. Wszystko w podziale na poszczególne województwa. Dane zawarte w raporcie „Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity” pokazują również, jakiego rodzaju podmioty mają problemy ze spłaceniem swoich zobowiązań wobec firm motoryzacyjnych.

■ Najgorzej jest na Śląsku, Mazowszu i w Wielkopolsce

Łączne zadłużenie firm z branży motoryzacyjnej (naprawa, sprzedaż, produkcja pojazdów i części) w marcu 2017 roku wyniosło 441,7 mln zł. Jest to kwota aż o 28,8 proc. wyższa od zano-

townej w lipcu ubiegłego roku. Od tego czasu o około 3 tys. (do ponad 16,5 tys.) zwiększyła się także liczba firm widniejących w KRD BIG. Łącznie nieopłacone zobowiązania wzrosły do wielkości rzędu 63 tys. W największym stopniu na ten wynik wpływa sytuacja firm mających swoje siedziby w województwach śląskim, mazowieckim i wielkopolskim.

– Motoryzacja niewątpliwie jest jedną z wizytówek polskiej gospodarki, a światowe koncerny chętnie u nas inwestują – mówi Adam Łącki, prezes zarządu Krajowego Rejestru Długów Biura Informacji Gospodarczej SA. – Trzeba jednak zauważyć, że na sukces branży patrzymy poprzez pryzmat producentów, a to zaciemnia obraz realnej sytuacji. Niestety, handel samochodami, częściami czy akcesoriami, a także usługi w tym obszarze mają się zdecydowanie go-

rzej, co widać w statystykach zadłużenia branży. O ile długi producentów stanowią ich niewielki odsetek, to w przypadku handlu i usług jest to poważny problem.

■ Kłopoty na rynku wewnętrznym

Wielkie zakłady skoncentrowane na rynkach zagranicznych są w dobrej sytuacji. Polska jest przecież jednym z czołowych eksporterów części samochodowych i wydaje się, że w ciągu najbliższych lat nasza pozycja w tej dziedzinie będzie się umacniać. Tu również nie ma problemu z długami. Producenci części i samochodów wytwarzają jedynie 5,75 proc. łącznego zadłużenia branży (441,7 mln zł). Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja dilerów, hurtowni, sklepów czy serwisów, czyli firm obsługujących rynek we-

wnętrzny. Sprzedawcy generują aż 62,07 proc. powyższej kwoty, a serwisy – 32,18 proc.

– Warsztaty samochodowe obsługują sporo szkód komunikacyjnych, zapewniających im stały dochód, ale niestety często o bardzo długich terminach płatności – tłumaczy Jakub Kosteki, prezes zarządu Kaczmarek Inkasso, zajmującej się obsługą wierzycieli. – Tymczasem za kupowane części i podzespoły muszą zapłacić wcześniej. Gdy takie płatności się kumulują albo gdy warsztat jest mały i ma niewielką płynność finansową, popada w długi. Kłopot mają też te serwisy, które obsługują firmy. Tu także nie wszyscy klienci bywają zdyscyplinowani i przeciągają terminy płatności albo nie płacą w ogóle, kwestionując np. jakość usługi. Ale trzeba przyznać, że gdy już dochodzi do windykacji, to zdecydowana większość właścicieli serwisów stara się uregulować zaległości.

■ Nierejestrowane długi dilerów

Wchodząc jeszcze głębiej w problematykę zadłużenia firm motoryzacyjnych można wyróżnić kilka głównych kategorii wierzycieli. Co zrozumiałe, przede wszystkim jest to sektor finansowy (banki i firmy leasingowe). To tam powinno trafić 36 proc. wszystkich wierzycieli. W dalszej kolejności należy wymienić firmy windykacyjne (21 proc.) oraz handel hurtowy i detaliczny (17 proc.). Z kolei łączne zaległości wobec sektora automotive w Polsce wynoszą ponad 158 mln zł. Wśród kategorii przedsiębiorstw, które w największym stopniu zalegają z płatnościami wobec firm motoryzacyjnych, należy wymienić: przemysł (19,9 proc. całego zadłu-

żenia), handel (19,2 proc.) oraz transport i spedycję (17,6 proc.).

Dane Krajowego Rejestru Długów dobrze pokazują trendy dotyczące sytuacji finansowej w motoryzacji – ocenia Roman Kantorski, prezes Polskiej Izby Motoryzacji. – Mówiąc o zadłużeniu w branży należy też brać pod uwagę poważny problem nierejestrowanych długów dilerów, które zaciągają oni u importerów. Sprzedawca jest bowiem zmuszony do rejestracji samochodów na swoją firmę, zanim zostaną one faktycznie sprzedane. Do tego dochodzi konieczność płacenia VAT za bardzo drogi towar, jakim są samochody. Poza tym przy tak dynamicznie zmieniającym się rynku jak motoryzacyjny pojazdy relatywnie szybko tracą na wartości, co w praktyce jest bardzo obciążające dla sprzedawców. Biorąc pod uwagę jeszcze inne aspekty zależności dilerów od importerów ich faktyczne długi wynoszą grube miliony złotych.

■ Małe firmy bez benefitów

Również w przypadku krajowego rynku można dokonać podziału na podmioty duże, sieciowe oraz małe sklepy i zakłady. Ich sytuacja kształtuje się zgoła odmiennie. Najwięksi gracze w dużej mierze zajmują się sprzedażą i obsługą flot. Dzięki efektowi skali oraz lepszym marżom, a także przewadze nad usługami motoryzacyjnymi (np. ubezpieczenia, serwisowanie) są w dobrej kondycji finansowej. Średnie i małe firmy nie mogą liczyć na benefity wynikające z dużych kontraktów czy zamówień. Do tego dochodzi stały, dynamiczny rozwój technologii w motoryzacji. Ciągłe unowocześnianie pojazdów, sto-

sowanie innowacyjnych rozwiązań elektronicznych wymaga też permanentnego inwestowania w wyposażenie warsztatu i kształcenie kadr.

– Bardzo interesujące jest zestawienie najnowszych danych KR D o zadłużeniu z lutową publikacją wskaźnika GUS dotyczącego oceny nastrojów w branży – mówi Mirosław Sędłak, prezes Rzetelnej Firmy, programu promującego rzetelność i uczciwość w biznesie. – Pokazuje to dwa oblicza polskiej motoryzacji. Wskaźniki makro wydają się bardzo optymistyczne i takie są też prognozy przedstawicieli branży. Z naszych doświadczeń jednak wynika, że działalność na rynku tak bardzo zależnym od procesów globalnych powoduje, iż duża rzesza firm ma trudności z udźwignięciem tej sytuacji. Szczególnie wobec obserwowanej dynamiki zmian i bardzo silnej konkurencji. Do tego należy jeszcze dodać stale rosnącą popularność handlu częściami samochodowymi przez Internet, co jest najbardziej bolesne właśnie dla mniejszych firm.

Partnerem raportu Krajowego Rejestru Długów „Sytuacja finansowa branży motoryzacyjnej w dobie historycznego prosperity” jest Polska Izba Motoryzacji (PIM). To organizacja samorządu gospodarczego, która powstała w 1994 roku. PIM skupia przedstawicieli szeroko rozumianego lobby sektora motoryzacyjnego. Zrzesza zarówno małe, jak i duże przedsiębiorstwa oraz stowarzyszenia działające w Polsce, m.in. producentów części i komponentów, dilerów samochodów, niezależne warsztaty, organizacje eksperckie, stowarzyszenia branżowe firm motoryzacyjnych, media motoryzacyjne oraz firmy transportowo-logistyczne.

Jakub Ziębka



Współpraca się opłaca

Świat to globalna wioska. Jeśli tylko chcemy, możemy bez problemu komunikować się z ludźmi żyjącymi na innych kontynentach, w innych strefach czasowych. No właśnie, trzeba tylko chcieć. Bo instruktorzy i właściciele nauki jazdy też bez problemu mogą się z sobą komunikować. Pytanie tylko, czy tego chcą...



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Środowisko związane z branżą szkolenia kandydatów na kierowców jest podzielone i nie-skore do współpracy. Dzieli nas bardzo dużo, np. podejście do kursantów, biznesu czy swojej pracy. Ale najbardziej przeszkadza brak chęci do podjęcia rzeczowej dyskusji na ważne dla branży tematy. Albo lokalne, mniej poważne, jednak w jakiejś mierze istotne.

■ Odmienne podejście i psucie rynku

Ujednolicenie podejścia do prowadzenia biznesu polegającego na szkoleniu kierowców jest niemożliwe. Dlaczego? Bo niektórzy robią to w sposób, o którym nawet filozofom się nie śniło. Żyją z miesiąca na miesiąc, od kursanta do kursanta, od pierwszego do pierwszego. W ogóle nie myślą o rozwoju własnej firmy, zakupie nowych aut, zatrudnieniu większej liczby instruktorów. Choć przecież zdarzają się jednoosobowe ośrodki kierowców prowadzone z głową, których właścicielom żyje się dobrze. Jednak nie ma ich niestety tak wielu, jak zatrudwiających całe środowisko.

A cena kursów? To oczywiście indywidualna sprawa każdego właściciela, ale... ludzie, opamiętajcie się! Nie sprzedawajcie kursów za 600 zł, bo takie działania psują rynek. Spójrzcie na to, jak cenią się szkoły jazdy w innych europejskich krajach. Można o tym przeczytać co miesiąc w „Szkoła Jazdy”. Szanują swoją pracę, dlatego szanują ich kursanci, a nawet całe społeczeństwo. Bo jeśli usługa trochę kosztuje, to się ją szanuje, uważa za prestiżową, wartą uwagi.

■ Czy to koniec słabych szkół jazdy?

Niejednokrotnie szkołom jazdy można zarzucić złe traktowanie kursantów. Postrzega się ich jak złoto konieczne. Mają płacić na kurs i nie zadawać zbędnych pytań. Szkoda, że część kursantów się na to godzi. Ale na szczęście ich świadomość systematycznie wzrasta.



Może już niedługo takie szkoły będą znikać z rynku. Na przykład w Poznaniu nastąpiła niedawno wymiana pojazdów egzaminacyjnych. Wiem, że część właścicieli OSK planuje, żeby na egzaminy podstawiać teraz 10-letnie renault clio, poklejone w wielu miejscach taśmą. To wynik stłuczek. Potem części dokupuje się na jakichś szrotach, często są innego koloru niż auto ośrodka.

Znam kierownika szkoły jazdy, który jest dumny z tego, że jego pojazd ma już pięć elementów z innych clio. Uważa się za zaradnego, bo na każdej stłuczce zarobił. Współczuję osobom, które będą się u niego szkoliły. Ale może gdy zobaczą, że szkolenie prowadzone jest zdezcelowanymi pojazdami, udadzą się do innego ośrodka dysponującego nowoczesną flotą. Wtedy „oszczędne” szkoły jazdy zaczną znikać z rynku...

■ Szanujmy się!

Mimo tych wszystkich różnic zawsze znajdują się jakieś płaszczyzny porozumienia – przy-

najmniej z niektórymi. W wielu miastach jest duży problem z placami manewrowymi. Może warto porozmawiać o wspólnym wynajmie. To obniża koszty funkcjonowania ośrodka, do tego pozwala maksymalnie wykorzystać przestrzeń placu. Wspólna sala wykładowa? Dlaczego nie? Wspólne spotkania szkoleniowo-integracyjne dla lokalnego środowiska instruktorów i właścicieli OSK? Jak najbardziej. W Poznaniu są naprawdę bardzo doświadczeni szefowie ośrodków, profesjonalnie zarządzający swoimi firmami. Przecież mogliby udzielić rad młodszemu, mniej doświadczonemu kolegom, a partaczom i oszustom powiedzieć kilka niemiłych słów. Nasze środowisko musi się oczyścić samo!

Rozmowa to podstawa. Nie bójmy się siebie, nie rzucajmy sobie kłód pod nogi. Nie konkurujemy ceną, tylko wysokim poziomem, nowoczesną stroną internetową, podejściem do klienta. Nie musimy się przyjaźnić. Wystarczy wzajemny szacunek! ■

Ekologia coraz bardziej w cenie

Transport odpowiada za prawie 55,5 proc. ogólnego zanieczyszczenia atmosfery pyłem PM10, blisko 30 proc. PM2,5 oraz 22,5 proc. B(a)P. Udział spalin samochodowych jest więc naprawdę znaczący.



Marek Rupental

Jak wynika z raportu WHO, czyli Światowej Organizacji Zdrowia, na liście dwudziestu najbardziej zanieczyszczonych miast Europy znalazło się aż szesnaście z Polski! Wymieniając po kolei (od tych z najgorszą jakością powietrza) są to: Żywiec, Pszczyna, Rybnik, Wodzisław Śląski, Opoczno, Sucha Beskidzka, Godów, Kraków, Skawina, Nowy Sącz, Niepołomice, Tuchów, Knurów, Zabrze, Katowice i Wadowice. Co jest tego przyczyną? Między innymi (choć nie tylko) nadmierna emisja spalin, natężenie hałasu, recykling zużytych olejów, smarów i części, utylizacja wraków pojazdów.

■ Niebezpieczne pyły

Przeprowadzone w tym roku badania wykazały, że samochody miały wpływ na powstanie smogu, jaki mogliśmy zaobserwować nad Polską. A co głównie zanieczyszcza atmosferę? Na przykład PM10, czyli pył zawieszony, którego ziarna są na tyle małe, że mogą przenikać do płuc. Inny to PM2,5. Jak wynika z raportów Światowej Organizacji Zdrowia, długotrwałe narażenie na działanie tego pyłu skutkuje skróceniem średniej długości życia o ok. osiem miesięcy. Z kolei krótkotrwała ekspozycja na wysokie stężenia pyłu PM2,5 powoduje wzrost liczby zgonów z powodu chorób układu oddechowego i krążenia oraz ryzyko nagłych przypadków wymagających hospitalizacji (nasilenie astmy, ostra reakcja układu oddechowego, osłabienie czynności płuc). Dlaczego? Ten drobny pył dostaje się bezpośrednio, przez płuca, do krwi. Jest jeszcze benzo(a)piren (B(a)P). To substancja oddziałująca szkodliwie nie tylko na zdrowie ludzkie, ale także na roślinność, glebę i wodę.

■ Idzie nowe

Transport odpowiada za prawie 55,5 proc. ogólnego zanieczyszczenia atmosfery py-

łem PM10, blisko 30 proc. PM2,5 oraz 22,5 proc. B(a)P. Udział spalin samochodowych jest więc naprawdę znaczący. Każdego roku liczba rejestrowanych pojazdów wzrasta. W 2016 roku osiągnęła ponad 28 mln. Jest jeszcze jedna ciekawa liczba. To 13,2 mln. Właśnie tyle pojazdów wjechało w ubiegłym roku do Polski przez zewnętrzne granice Unii Europejskiej.

Widzimy więc, jaki ogrom pojazdów porusza się każdego dnia po naszych drogach. Postęp motoryzacyjny to nie tylko poprawa komfortu podróżowania i bezpieczeństwa. To również myślenie o przyszłości planety, o ekologii. A z tym w naszym kraju ciągle nie jest najlepiej.

Samochody dopuszczane do ruchu przechodzą oczywiście testy. Ale pomiary odbywają się za pomocą przeliczeń, a nie w realnych warunkach (jazda po drodze), przez co pomijane są najbardziej znaczące wskaźniki. Chodzi o stan techniczny, kategorie dróg, po których poruszają się pojazdy, różnorodne prędkości, umiejętności kierującego. Powoduje to np. znaczące różnice pomiędzy danymi technicznymi wskazującymi zużycie paliwa a jego realnym zużyciem.

Nowe pojazdy wyposażane są w światła LED, które nie rozgrzewają się do temperatury zwykłych żarówek, przez co emitują mniej ciepła do atmosfery. Właściciele takich aut, szczególnie zimą, powinni pamiętać o ich odsnieżeniu. Dlaczego? Niska temperatura wytwarzana przez te światła nie jest w stanie stopić śniegu zalegającego na kloszach.

Warto jeszcze wspomnieć o pojazdach hybrydowych. Są one wyposażone w silnik spalinowy i co najmniej jeden elektryczny. Hybryda działa na zasadzie odzysku ciepła (energii kinetycznej) wytworzonego przez hamulce lub silnik spalinowy, zamieniając ją na energię elektryczną. Ogranicza to m.in. zużycie klocków hamulcowych. Ale nie tylko. Takie auto pyli o ok. 80 proc. mniej niż samochód spalinowy.

■ Miasta kupują elektryczne autobusy

Tylko w ubiegłym roku zarejestrowano ponad 7 tys. samochodów niskoemisyjnych, z czego większość stanowiły hybry-

dy. W trzech miastach: Tychach, Gdyni i Lublinie, utrzymane zostały linie trolejbusowe. Ze względu na konieczność ograniczenia szkodliwej emisji i możliwość pozyskiwania energii elektrycznej z czystych źródeł trolejbusy przeżywają obecnie renesans. Na całym świecie. Liniami trolejbusowymi pochwalić się mogą Niemcy, Szwecja, Norwegia, Czechy, Stany Zjednoczone, a nawet Korea Północna. Są one budowane nie tylko z powodów ekologicznych, ale również ekonomicznych i urbanistycznych.

W naszym kraju w latach 70. i 80. posiadaczami samochodów osobowych byli najczęściej ci, którzy mieli dostęp do bonów (przynawanych osobom zajmującym ważne stanowiska państwowe). Inni dokonywali przedpłat i na upragnione własne cztery kółka czekali po kilka lat. Popularnym środkiem transportu w tym czasie była komunikacja publiczna. Autobus Jelcz 043 („ogórek”) dysponował 52 miejscami siedzącymi. Średnio zużywał około 25 litrów paliwa na 100 km. Dziś w Polsce zarejestrowanych jest ponad 25 mln samochodów osobowych. Do pracy dojeżdżamy pojedynczo, czasami jedziemy z jednym pasażerem. Współczesne samochody osobowe zużywają średnio 7 litrów paliwa na 100 km. Oznacza to, że 25 samochodów, które przewiozą tyle samo osób, co wspomniany „ogórek”, na odległość 100 km zużyje 155 litrów paliwa. Różnica emisji spalin do atmosfery w tym przypadku wynosi 25 litrów do 155 litrów. Pragnąc zapobiec zanieczyszczeniu atmosfery, niektóre miasta zasilają swoją flotę autobusami elektrycznymi. W tym roku już 45 miast i gmin wyraziło chęć zakupu ponad 819 elektroautobusów. Liczba ta w skali kraju może wydawać się nieduża, jednak należy wziąć pod uwagę fakt, że elektroautobusy są dwa razy droższe od pojazdów z silnikami spalinowymi.

Tanio nie kupimy także elektrycznej osobówki. A szkoda. Potencjalnych nabywców można przecież zachęcić zwalniając ich z opłat za parkowanie, umożliwiając wjazd do stref zakazanych dla spalinowców czy też budując system ogólnodostępnych ładowarek. Mimo braku jakichkolwiek ułatwień i wysokich cen prognozuje się, że do 2025 roku po drogach naszego kraju będzie jeździć ok 1 mln samochodów elektrycznych. ■

Przegląd legislacyjny

Kwiecień, oprócz kapryśnej pogody, przyniósł kilka interesujących projektów, choć jedno z istotnych dla branży rozporządzeń wciąż nie trafiło do Dziennika Ustaw.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

O późnienie w realizacji delegacji z art. 48 ustawy o kierujących pojazdami wydłuża się kolejne miesiące. Rozporządzenie w sprawie kontroli ośrodków szkolenia kierowców, które powinno zacząć obowiązywać z początkiem 2017 roku, według danych publikowanych na stronie Rządowego Centrum Legislacji dopiero 12 kwietnia skierowane zostało do komisji prawniczej. W ostatniej wersji projektu na uwagę zasługuje zaktualizowany wzór zgłoszenia o rozpoczęciu kursu, który teraz wreszcie odpowiada treści art. 27 ust. 1 ustawy i nie zawiera już rubryk dotyczących praktyki. Nowe rozporządzenie ma wejść w życie już następnego dnia po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw. Pomimo braku przepisów, które regulowałyby szczegółowe zasady kontroli w ośrodkach szkolenia kierowców, inspekcje są prowadzone. Taka praktyka, wbrew uspokajającemu stanowisku resortu i niektórych urzędników, wydaje się w najlepszym razie kontrowersyjna z punktu widzenia podstawowych zasad, takich jak wyrażona zarówno w KPA, jak i w konstytucji zasada legalizmu. Zgodnie z nią organy władzy publicznej działają na podstawie i w granicach prawa.

■ Rozporządzenie zaprowadzi porządek w przyczepach

W Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa powstaje projekt nowego rozporządzenia, które szczegółowo regulować będzie zasady przewozu ładunków. Dotychczas kwestie te nie były normalizowane odrębnym aktem. Obowiązywały jedynie bardzo ogólne regulacje prawa o ruchu drogowym. Rozporządzenie tworzone jest na podstawie fakultatywnego upoważnienia, zawartego w art. 61 ust. 17 ustawy, i uwzględnia „Zasady zabezpieczenia ładunku”, określone w pkt 1 załącznika III dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z 3 kwietnia 2014 roku w sprawie drogowej kontroli technicz-

nej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE. Projekt określa sposób przewozu ładunku z uwzględnieniem jego rozmieszczenia oraz wpływu mocowania na pojeździe stosownie do rodzaju przewożonego ładunku. Określa on także wymagania dla urządzeń służących do mocowania ładunku na pojeździe. Projekt rozporządzenia dotyczy pojazdów należących do kategorii N i O (ciężarowe i przyczepy), o których mowa w załączniku nr 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Projekt rozporządzenia określa w § 1, że sposób mocowania ładunku przeznaczonego do przewozu powinien odpowiadać wymaganiom określonym w wytycznych z 2014 roku odnośnie europejskich najlepszych praktyk w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym, które zostały opracowane przez grupę ekspertów powołaną przez Dyrektora Generalną ds. Mobilności i Transportu. W uzasadnieniu możemy przeczytać, że w jej skład weszli eksperci wyznaczeni przez państwa członkowskie i branżę. Jest to akt wydany przez Komisję Europejską, niemający mocy wiążącej.

Zgodnie z projektowanymi regulacjami, ładunek należy umieścić na pojeździe w taki sposób, aby nie mógł przemieścić się podczas jazdy. Przy rozmieszczeniu ładunku istotne jest uwzględnienie konstrukcji pojazdu, rodzaju przewożonego ładunku oraz zaleceń producenta. Podczas przewozu zabezpieczenie musi zapobiegać przechyleniu się lub wyrwoceniu ładunku. Należy zabezpieczyć ładunek w sposób umożliwiający sprostanie przyspieszeniom podczas eksploatacji pojazdu na drodze. System mocowania ładunku powinien stawić opór siłom wynikającym z przyspieszenia bądź zmniejszenia prędkości pojazdu wynoszącym 0,8 razy waga ładunku w kierunku jazdy oraz 0,5 razy waga ładunku w kierunku bocznym i przeciwnym do kierunku jazdy.

Projektodawca w § 2 określił wymagania dla konstrukcji przestrzeni ładunkowej pojazdu przeznaczonego do przewozu ładunku. Zgodnie z ust. 2 tego przepisu przestrzeń ładunkowa powinna być utrzymana w czystości.

Pojazd przeznaczony do przewozu ładunków o płaskiej konstrukcji powierzchni załadunkowej powinien być wyposażony w punkty mocowa-

nia ładunku spełniające wymagania normy PN-EN-12640 „Mocowanie ładunku na pojazdach drogowych. Punkty mocowania na pojazdach używanych do przewozu towarów – minimalne wymagania i badania”.

Rozporządzenie nakazuje wykorzystać do zabezpieczenia ładunku oddzielnie lub łącznie ryglowanie, blokowanie miejscowe albo ogólne, mocowanie z pomocą odciągów prostych i mocowanie z opasaniem od góry. Działania te mają na celu ochronę osób zajmujących się załadunkiem, wyładunkiem i prowadzeniem pojazdu oraz innych uczestników ruchu drogowego. Zastosowane metody mocowania powinny spełniać wymagania określone w normie PN-EN 12195-1 „Zestawy do utwierdzania ładunków na pojazdach drogowych. Bezpieczeństwo. Część 1: Obliczanie sił mocowania”. W normie tej zostały zawarte metody bezpiecznego zabezpieczenia ładunków (blokowania, mocowania lub ich kombinacji) w transporcie drogowym.

Przy załadunku na pojazd należy, zgodnie z projektem, zapewnić odpowiednie wyposażenie niezbędne do dodatkowego wyposażenia, w szczególności mat antypoślizgowych i nakładek.

Projekt wprowadza także regulacje odnoszące się do opakowań ładunku używanych w trakcie przewozu, które w zależności od rodzaju ładunku mogą ochronić go przed warunkami atmosferycznymi, uszkodzeniem albo umożliwią jego skuteczne zamocowanie. Opakowanie powinno być także wytrzymałe w odniesieniu do sił działających na ten ładunek.

Rozporządzenie ma zgodnie z projektem wejść w życie po upływie czternastu dni od dnia ogłoszenia.

■ Ekozmiany w warunkach technicznych pojazdów. Ekologiczny może (ważyc) więcej

Kolejny projekt to nowelizacja rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Projekt ma dostosować obowiązujące rozporządzenie do zmienionych regulacji unijnych, mających na celu ograniczenie emisji gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla, popra-

wę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dostosowanie do postępu technologicznego i zmieniających się potrzeb rynkowych. Autorzy projektu w uzasadnieniu zwracają uwagę przede wszystkim na perspektywę dla pojazdów elektrycznych.

W § 1 pkt 1 wprowadzono definicję paliw alternatywnych. Zgodnie z definicją są to paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z ropy naftowej źródeł energii w transporcie, obejmujące: energię elektryczną, wodór, gaz CNG, LNG i LPG oraz energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie albo ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe.

Wprowadzona została również definicja legalna pojazdu zasilanego paliwem alternatywnym. Jest to pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym zdefiniowanym w § 1 ust. 3 pkt 13, objęty świadectwem homologacji typu WE pojazdu. Projekt rozporządzenia określa w § 1 pkt 3 lit. b-d rodzaje pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym oraz ich dopuszczalną masę całkowitą z uwzględnieniem możliwości zwiększenia dopuszczalnej masy. Alternatywne mechanizmy napędowe, w tym hybrydowe mechanizmy napędowe, to konstrukcje, które do celów mechanicznego napędu pobierają energię ze zużywalnego paliwa lub akumulatora, lub innego elektrycznego czy mechanicznego urządzenia do przechowywania energii. Alternatywne mechanizmy napędowe zamontowane w pojazdach samochodowych i autobusach przegubowych powodują dodatkowe obciążenie wynoszące maksymalnie 1 tonę, o które można powiększyć dopuszczalną masę całkowitą. Dodatkowe obciążenie nie może spowodować powiększenia dopuszczalnej ładowności.

W dodanym § 2 ust. 19 projektodawca wprowadza zmiany w zakresie długości pojazdów w związku z wyposażeniem pojazdów silnikowych w urządzenia aerodynamiczne w tylnej części pojazdów oraz z uwzględnieniem nowego wyprofilowania kabin w pojazdach. Zastosowanie takich rozwiązań spowoduje przekroczenie maksymalnych długości dopuszczonych na mocy dyrektywy Rady 96/53/WE z 25 lipca 1996 roku, ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym, dlatego projekt wprowadza możliwość przekroczenia maksymalnych długości określonych w § 2 ust. 1 pkt 1, 3-9 obowiązującego rozporządzenia. Wyposażenie pojazdów w wyprofilowane kabiny czy zamontowanie urządzeń aerodyna-

micznych w tylnej części pojazdów może dotyczyć pojazdów kategorii M2 i M3 i ich przyczep kategorii O oraz pojazdów kategorii N2 i N3 i ich przyczep kategorii O3 i O4, które spełniają określone wymagania.

Pojazd lub zespół pojazdów wyposażony w urządzenia aerodynamiczne w tylnej części pojazdów oraz w wyprofilowane kabiny powinny spełniać wymagania w zakresie zwrotności pojazdów i zespołów pojazdów. Urządzenia aerodynamiczne zamontowane w tylnej części pojazdów, których długość przekracza 500 mm, powinny uzyskać świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części. Takie urządzenia powinny być eksploatowane z uwzględnieniem specyfiki obszarów, na których będą stosowane, w taki sposób, aby ze względów bezpieczeństwa mogły być w każdym czasie złożone, wsunięte albo zdjęte przez kierowcę. Urządzenia aerodynamiczne w tylnej części pojazdów nie mogą zwiększać maksymalnej dozwolonej długości o więcej niż 20 cm, gdy są wsunięte lub złożone. Przekroczenie maksymalnych długości wynikających z zamontowania urządzenia nie powinno zwiększać przestrzeni ładunkowej tego pojazdu lub zespołu pojazdów. Zastosowanie urządzeń aerodynamicznych w tylnej części pojazdów ma pozwolić na znaczącą poprawę efektywności energetycznej pojazdów. Celem wyposażenia pojazdów silnikowych w nowe wyprofilowane kabiny jest zapewnienie lepszych właściwości aerodynamicznych oraz poprawa efektywności energetycznej. Nowe wyprofilowanie kabin ma przyczynić się również do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zmniejszenie martwych pól w polu widzenia kierowcy, w tym poniżej poziomu szyby przedniej oraz powiększenia strefy zgniotu.

Rozporządzenie wejdzie w życie 7 maja 2017 roku. Taki termin wynika z art. 2 dyrektywy 2015/719.

Poza wyżej opisanymi projektami resort opracuje jeszcze m.in. nowelizację prawa o ruchu drogowym, przygotowującą grunt pod wdrożenie CEPIK-u 2.0, a także zupełnie nową ustawę regulującą kwestie tachografów. Więcej o tych projektach już za miesiąc. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy



nowości



porady



testy

historia



Jedynie na rynku
magazyny
prawdziwych
miłośników aut

www.trends.com.pl



Prowadzisz? Nie pisz!

Firmy Allianz i Jet Line zainicjowały kampanię społeczną. Od kwietnia do czerwca przy drogach w całej Polsce, w tym przy trasach ekspresowych i autostradach, pojawiają się billboardy przedstawiające rozbity ekran smartfona z wiadomością pozostawioną bez odpowiedzi. Hasło kampanii brzmi „Prowadzisz? Nie pisz!”.

Z danych Europejskiego Barometru Odpowiedzialnej Jazdy 2016 wynika, że nawet co trzeci polski kierowca (30 proc.) pisze SMS-y w trakcie jazdy samochodem, a prawie co drugi (48 proc.) rozmawia przez telefon bez użycia zestawu głośnomówiącego. Tym samym naraża siebie i innych uczestników ruchu drogowego na niebezpieczeństwo. Dlaczego? Bo według Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego korzystanie ze smartfonów za kierownicą nawet trzykrotnie zmniejsza zdolność reakcji!

■ Dekoncentracja może kosztować życie

Policja nie prowadzi osobnych statystyk dotyczących wypadków, których przyczyną mogą być rozmowa przez telefon lub pisanie wiadomości. Jednak jak pokazują szacunkowe dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (opublikowane w raporcie „Korzystanie z telefonów komórkowych przez kierujących pojazdami w Polsce 2015”), nawet co piąte takie zdarzenie może być spowodowane używaniem komórki podczas jazdy. Z roku na rok wzrasta również liczba mandatów. Tylko w 2012 roku za używanie telefonu w czasie jazdy ukarano 42 tys. polskich kierowców. W ciągu dwóch kolejnych lat liczba ta podwoiła się. W 2015 roku

odnotowano już 118 tys. wykroczeń, a w 2016 roku ponad 120 tys.

Odczytywanie wiadomości podczas jazdy samochodem wymaga od kierowcy oderwania wzroku od drogi. Pisanie z kolei wymusza na kierowcy prowadzenie auta przy użyciu tylko jednej ręki. Dekoncentracja w połączeniu z ograniczoną możliwością kontroli samochodu doprowadzają do bardzo niebezpiecznej sytuacji. Kierujący z opóźnieniem reaguje na bodźce, nie jest w stanie zachować odpowiedniej odległości od innych samochodów, nie kontroluje prędkości jazdy i hamuje trzy razy dłużej. Według ekspertów brytyjskiego Transport Research Laboratory kierowcy korzystający z telefonu w czasie jazdy stwarzają większe zagrożenie na drodze niż np. nietrzeźwi kierowcy, a ich zdolność reakcji na wydarzenia drogowe spada aż o 35 proc. Dla porównania, zmniejszenie refleksu po spożyciu alkoholu wyniosło 12 proc., natomiast po wypaleniu marihuany – 21 proc.

■ Tylko mocny przekaz podziała na wyobraźnię

Żeby ustrzec kierowców przed nieodpowiedzialnym zachowaniem, firmy Allianz i Jet Line zainicjowały kampanię społeczną. Jest to apel odwołujący się do poczucia odpowiedzialności wszystkich użytkowników dróg, kierowców

i pasażerów. Od kwietnia do czerwca przy drogach w całej Polsce, w tym przy trasach ekspresowych i autostradach, pojawiają się billboardy przedstawiające rozbity ekran smartfona z wiadomością pozostawioną bez odpowiedzi.

– Wierzymy, że mocny przekaz wizualny podziała na wyobraźnię kierowców, uświadamiając im, że nie warto ryzykować życia pisząc, dzwoniąc czy przeglądając media społecznościowe w trakcie jazdy – tłumaczy Michał Podogrodzki, dyrektor marketingu Allianz Polska. – Kiedy w trasie musimy niezwłocznie skorzystać z telefonu, poprośmy o pomoc pasażera lub zatrzymajmy się w bezpiecznym miejscu.

– Zdajemy sobie sprawę, że zmiana postaw jest najtrudniejsza, ale uważamy, że jest to wyzwanie, które warto podjąć – mówi Agnieszka Maszewska z działu komunikacji i CSR Jet Line, agencji reklamy zewnętrznej. – Nieodpowiedzialne korzystanie z telefonu podczas prowadzenia auta jest niebezpieczne. Wiemy o tym, a mimo to zbyt często znajdujemy powód, aby po niego sięgnąć. Znamy moc przekazu medialnego i naszych nośników „out of home”, dlatego wyszliśmy z inicjatywą, której bezpośrednimi adresatami jesteśmy tak naprawdę my wszyscy. Nasze nośniki reklamowe są adresowane do podróżujących samochodami w Polsce, więc są naturalnym środkiem komunikacji w kwestii bezpieczeństwa kierowców i pasażerów.

Jakub Ziębka

Zarządca powinien zrekompensować szkodę

– Kierowcy muszą pamiętać, że odpowiedzialność za szkody powstałe na dziurawej jezdni ponosi zarządca drogi, na której doszło do zdarzenia. I to on jest w związku z tym zobowiązany do naprawienia szkody, czyli pokrycia kosztów naprawy auta czy motocykla – przypomina Michał Makarczyk, dyrektor likwidacji szkód w Compensa TU SA Vienna Insurance Group.

Z danych zgromadzonych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad pod koniec 2015 roku wynika, że 39,4 proc. polskich dróg krajowych jest w złym stanie. Stan aż 14,1 proc. określono jako krytyczny. Najgorzej sytuacja wygląda w województwie wielkopolskim. Tam do poprawy kwalifikuje się 47,3 proc. dróg krajowych. Najmniej działań potrzebnych jest z kolei w województwie zachodniopomorskim. Właśnie tam stan aż 85,1 proc. dróg zaklasyfikowano jako dobry lub zadowalający.

■ Przeworny właściciel drogi się ubezpiecza

Jednym z czynników wpływających na jakość nawierzchni dróg w Polsce są częste wahania temperatury. Szczególnie gdy raz temperatura jest na plusie, a wkrótce potem na minusie. Zwłaszcza po zimie na drogach pojawiają się dziury i pęknięcia, które zagrażają nie tylko komfortowi i bezpieczeństwu jazdy, ale stają się też przyczyną uszkodzeń pojazdów. Chodzi przede wszystkim o opony i felgi.

– W przypadku uszkodzenia pojazdu z powodu złego stanu drogi jego właściciel zawsze ma prawo ubiegać się o odszkodowanie – mówi Michał Makarczyk, dyrektor likwidacji szkód w Compensa TU SA Vienna Insurance Group. – Co roku późną zimą i wczesną wiosną liczba tego typu spraw gwałtownie rośnie. Kierowcy muszą pamiętać, że odpowiedzialność za szkody powstałe na dziurawej jezdni ponosi zarządca drogi, na której doszło do zdarzenia. I to on jest w związku z tym zobowiązany do naprawienia szkody, czyli pokrycia kosztów naprawy auta czy motocykla. Rynkowa praktyka pokazuje, że większość zarządców ma ubezpieczenie OC, więc kierowcom rekompensatę wypłacają zazwyczaj ubezpieczyciele.

■ Dokumentacja jest ważna!

Jak w takim wypadku powinien zachować się kierowca? O zdarzeniu należy w pierwszej kolej-



ności powiadomić policję. Funkcjonariusze sporządzą notatkę ze szczegółowym opisem okoliczności powstania szkody. Następnie trzeba zgłosić sprawę do odpowiedniego zarządcy drogi. Ten przekazuje informację o zdarzeniu do swojego ubezpieczyciela albo udostępni poszkodowanemu dane o posiadanej polisie odpowiedzialności cywilnej. W tej drugiej sytuacji właściciel uszkodzonego pojazdu samodzielnie zgłasza się do zakładu ubezpieczeń.

W kontekście starania się o odszkodowanie bardzo ważne jest należyte udokumentowanie zdarzenia.

– Kluczowe jest zrobienie zdjęć miejsca powstania szkody, na których widoczny jest zły stan nawierzchni, np. wyrwy, a także sfotografowanie wszystkich uszkodzeń pojazdu. W miarę możliwości można także zebrać oświadczenia od ewentualnych świadków. Warto również zauważyć, że polisa OC zarządcy drogi jest dobrowolna, a w przypadku jej braku podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jezdni w odpowiednim stanie będzie musiał pokryć szkodę z własnego budżetu – dodaje Michał Makarczyk z Compensy.

■ Jak nie podwyższyć sobie składki?

Otrzymanie odszkodowania może być jednak utrudnione z różnych przyczyn. Jakich? Między innymi jeśli kierowca złamie przepisy ruchu drogowego (np. przekroczy prędkość) lub gdy ustawiono ostrzeżenie o złym stanie nawierzchni. Wówczas właściciel pojazdu może ubiegać się o rekompensatę, o ile ma dobrowolną polisę AC. Likwidacja szkody spowoduje jednak wzrost składki przy zakupie kolejnego ubezpieczenia. Na rynku są jednak dostępne rozwiązania, które zapewniają wsparcie w przypadku problemów z kołami i jednocześnie nie mają wpływu na wysokość składki AC.

– W przypadku uszkodzenia auta na dziurawej drodze przydaje się dodatkowe ubezpieczenie opon, które zapewnia organizację i pokrycie kosztów pomocy polegającej na naprawie wykonanej na miejscu zdarzenia lub holowaniu pojazdu do warsztatu. Co ważne, likwidacja szkody z tego ubezpieczenia nie powoduje utraty niżek na polisy OC lub AC posiadane w danym towarzystwie ubezpieczeniowym – tłumaczy Michał Makarczyk.

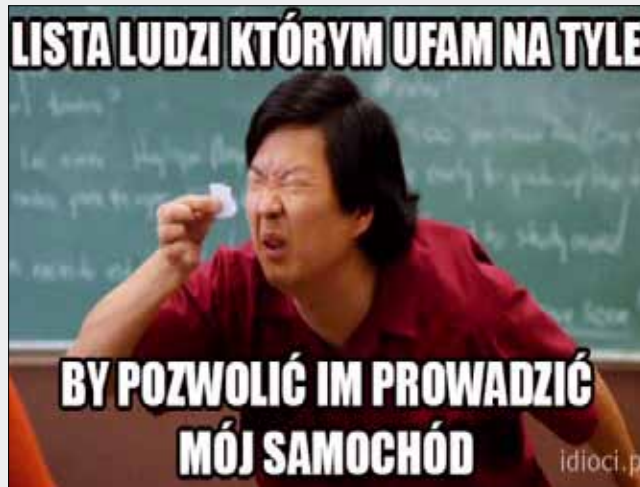
Jakub Ziębka



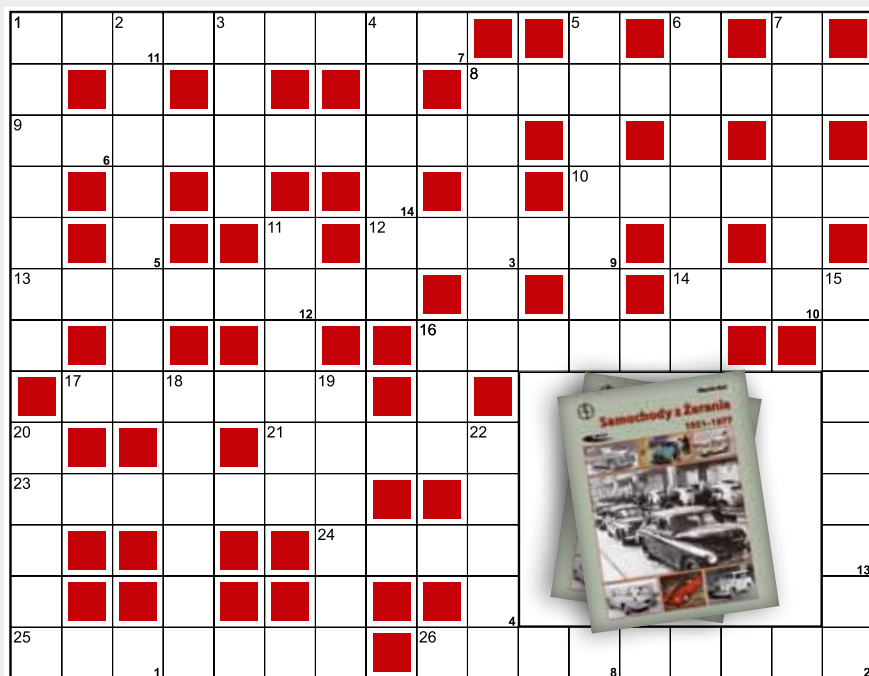
Uśmiechnij się



Znalezione w Internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 14 utworzą rozwiązanie.

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

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

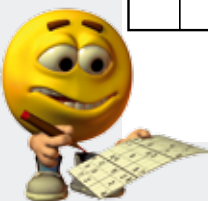
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Samochody z Żerania”.

POZIOMO:

- 1) rower lub motocykl. 8) budynek dla zakonników. 9) pełne rozbitych aut. 10) walczy o przyrodę. 12) coś słodkiego po obiedzie. 13) pomysłowość. 14) składnik gazu ziemnego. 16) ... hamulcowy. 17) grzywna dla kierowcy. 21) ... jazdy w prawo przed znakiem. 23) autobus turystyczny. 24) ujada na obcego. 25) bywa poprawkowy. 26) zwalnianie, zmniejszanie prędkości.

PIONOWO:

- 1) część drogi przeznaczona do ruchu kołowego. 2) film Wojciecha Smarzewskiego. 3) alotropowa odmiana tlenu. 4) półkoliste pomieszczenie dostawione do bryły świątyni. 5) nadmuchiwane posłanie. 6) kolor w kartach. 7) Carina lub Corolla. 8) stały przedstawiciel jakiegoś państwa za granicą. 11) dzieli sąsiadów. 15) struktura nośna i karoseria. 16) auto z Korei. 18) gładząca producentka jaj. 19) polski samochód dostawczy. 20) zimowy pojazd. 22) śnieżna zawalidroga.



SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszuk, Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marek Rupałtal, Marcin Kukawka, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Marcin Zygmunt, Dariusz Piorunkiewicz.

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

Foto: Jakub Ziębka, Łukasz Szewczyk, Dariusz Piorunkiewicz, Albin Sieczkowski, Krzysztof Białoskórski/Kancelaria Sejmu, Tilmahos Ethimiadis/Flickr, Marcela Escandell/Flickr, Baczy/Wikimedia Commons, materiały WORD-u w Zielonej Górze, archiwum Grzegorza Łapanowskiego, Starostwo Powiatowe w Bilgoraju.

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

moje VADEMECUM

WYKŁADOWCY SPS

Przygotuj wykłady
na swoją miarę



Moje Vademecum Wykładowcy:

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



SPS A



SPS B



SPS C, D

Wszystkie kategorie na jednym pendrivie

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