

nr 10/2017 (142)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

SOLIDARNOŚĆ KONTRA DYREKTOR

ZWIĄZKOWCY Z SOLIDARNOŚCI W ŁÓDZKIM WORD-ZIE BARDZO NISKO OCENIAJĄ KOMPETENCJE DYREKTORA OŚRODKA, ŁUKASZA KUCHARSKIEGO. GŁÓWNY POWÓD? NIESKUTECZNE PRÓBY BUDOWY NOWEJ SIEDZIBY. ZWIĄZKOWCY ŚLALI JUŻ PISMA DO MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA ŁÓDZKIEGO, TERAZ ZORGANIZOWALI PROTEST. CO NA TO DYREKTOR? – ZWIĄZEK UPRAWIA POLITYKĘ NA ROK PRZED WYBORAMI SAMORZĄDOWYMI – MÓWI KUCHARSKI.

str. 7

KAMERA W ELCE OŚMIESZA INSTRUKTORÓW?

TEN PROGRAM MA BAWIĆ CZY EDUKOWAĆ? MA BYĆ LUSTREM, KTÓRE ZNIEKSZTAŁCA, CZY ODBICIEM RZECZYWISTOŚCI? WŁAŚNIE ZACZYNA SIĘ DRUGI SEZON „NAUKI JAZDY” W TTV. OGLĄDALNOŚĆ RÓŚNIE, A LUDZIE Z OSK KRYTYKUJĄ, – TO BRANŻA ZAWIŚCI – RIPOSTUJE JEDNA Z TELEWIZYJNYCH INSTRUKTOREK.

ISSN 1895-4472



9 771895 447706

WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

e-kierowca

TANKUJ TANIEJ Z MIKROFLOTĄ E-KIEROWCA

W ramach rozszerzenia współpracy z naszymi Partnerami przygotowaliśmy ofertę kart Mikroflota, która oferuje szereg udogodnień.



Korzyści:

- Nawet 8 gr taniej na 1 l paliwa.
- Zbiorcza miesięczna faktura za paliwo i usługi z odroczonym terminem płatności.
- Bezgotówkowa płatność w parkometrach w ponad 30 miastach w Polsce.
- Kompleksowa usługa serwisowa flot samochodowych.
- Aplikacja mFlota, umożliwiająca płatność przy dystrybutorze.

Zespół **e-kierowca**

Zadzwoń i dowiedz się więcej

91 431 43 95

Stawiamy na rzetelność!



Krzysztof Giżycki

Nawet z pozoru błaha lub osobiwa informacja może być przyczynkiem do powstania ciekawego i merytorycznego materiału. Weźmy choćby niedawny komunikat zielonogórskiej policji o kursancie, który odbywał właśnie 15. godzinę szkolenia praktycznego mimo sądowego zakazu prowadzenia pojazdów. Od razu nasunęło nam się pytanie: jak to możliwe? Dociekaliśmy i odkryliśmy kolejną dziurę w systemie. Otóż jest on skonstruowany w ten sposób, że tylko dzięki nadgorliwości i docieklowości OSK taki delikwent nie poruszałby się po naszych drogach pod nadzorem instruktorskim.

Bo jesteśmy po to, żeby wyszukiwać dla was, drodzy Czytelnicy, ciekawe informacje, odpowiednio je analizować i rzetelnie przedstawiać. Niestety, w erze tzw. fake newsów nie jest to już takie oczywiste. Ale na tym polega rzetelna dziennikarska praca. I my robimy wszystko, żeby waszym oczekiwaniom sprostać.

Jestem przekonany, że październikowy numer „Szkoły Jazdy” jest nie mniej ciekawy niż poprzednie. O czym piszemy w najnowszym magazynie? Choćby o dużym konflikcie pomiędzy dyrektorem łódzkiego WORD-u a pracownikami zrzeszonymi w Solidarności, o kolejnym ośrodku, który już niedługo będzie egzaminował kiami rio, czyli pojazdami niemającymi wśród właścicieli OSK i instruktorów dobrej opinii, o emocjach, jakie budzi w branżowcach program „Nauka jazdy”. Zajrzeliśmy też do Australii, żeby sprawdzić, jak tam wygląda szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców. Ale dość tego opowiadania, zapraszam do lektury!

Redaktor naczelny

W numerze

Solidarność kontra dyrektor	4	Kto jest winny – drogi czy kierowcy?	24
Kia rio trafi do kolejnego WORD-u	6	Zwykły człowiek renesansu	26
Kamera w elce ośmiesza instruktorów?	7	Poznaj swego klienta	28
Niedopracowany system	9	Teoria względności	30
Prawo jazdy po australijsku	10	Kajetan jedź po swoje	31
Integracja na torze	13	Studium przyszłości	32
Motocykle nie dla niskich?	14	Potrzebne są zmiany	34
Egzaminator nie jest nieomylny, ale...	15	Klient nasz pan!	36
Kozły ofiarne	17	Popsuło się. Co teraz?	38
Auta na minuty	18	Weź, rozwiń, przejdź, zostaw	39
Zdałem. Co dalej?	20	Niebezpieczne wakacje	40
Minimalna płaca i stawka za godzinę idą w górę	21	Polacy i ich miłość do aut	42
Obywatelski zespół szykuje propozycje	22	Spaliny pod większą kontrolą	43
Autonomiczna przyszłość transportu drogowego	23	Przegląd legislacyjny	44

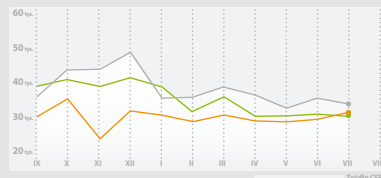
Reforma czy deforma?

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LIPIEC 2017 **31 224**

LIPIEC 2016 **34 801**

LIPIEC 2015 **33 750**



„Pomocni” koledzy

Do kieleckiego WORD-u na egzamin teoretyczny przyszedł mężczyzna, który wylegitymował się dowodem osobistym kolegi. Znajomy poprosił go o pomoc w zdobyciu prawa jazdy. Ich plany zniweczył czujny egzaminator.

Do zdarzenia doszło we wrześniu. Do sali egzaminacyjnej wszedł młody mężczyzna. Wylegitymował się egzaminatorowi dowodem osobistym. Jednak ten, przed dopuszczeniem mężczyzny do komputera, postanowił zweryfikować dane.

I tu pojawił się problem. Mężczyzna nie potrafił podać podstawowych danych osobowych. Wtedy egzaminator nabral podejrzeń. Uważnie przyjrzał się zdjęciu w dowodzie osobistym. Mężczyzna widoczny na fotografii znacznie różnił się od legitymującego się dokumentem. Egzaminator wezwał policję. Funkcjonariusze szybko ustalili, że na egzamin zgłosił się 20-letni mieszkaniec gminy Sędziszów, namówiony przez swojego o dziesięć lat starszego znajomego. To właśnie ten drugi mężczyzna miał przystąpić do testu, ale poprosił o pomoc swojego młodszego kolegę. 20-latek usłyszał zarzut posłużenia się cudzym dokumentem. Starszy z mężczyzn odpowie z kolei za nakłanianie do popełnienia przestępstwa. Obu mężczyznom grozi grzywna, kara ograniczenia wolności lub do dwóch lat więzienia.

W podobny sposób działała szajka z Gdańska, której zarzuty postawiła już prokuratura. Z tą istotną różnicą, że w procederze zamieszany był egzaminator, który dopuszczał do testów znajomą osobę zamiast kandydatów na kierowców. Zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa złożyła dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Stało się to po wewnętrznej kontroli egzaminów teoretycznych. Na podstawie zapisu z monitoringu stwierdzono, że w ciągu jednego dnia na dwa egzaminy dwóch różnych osób zgłosił się ten sam mężczyzna. *red*

AKCJA PROTESTACYJNA!

ŻĄDAMY POPRAWY WARUNKÓW EGZAMINOWANIA
WARUNKÓW LOKALOWYCH I INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

Solidarność

Fot. NSZZ „Solidarność”

Solidarność kontra dyrektor

Związkowcy z Solidarności w łódzkim WORD-zie bardzo nisko oceniają kompetencje dyrektora ośrodka, Łukasza Kucharskiego. Główny powód? Nieskuteczne próby budowy nowej siedziby. Związkowcy stali już pisma do marszałka województwa łódzkiego, teraz zorganizowali protest. Co na to dyrektor? – Związek uprawia politykę na rok przed wyborami samorządowymi – mówi Kucharski.

Główna siedziba Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego mieści się przy ul. Smutnej. Budynek jest stary i zaniedbany, kiedyś działała tam kotłownia. Nie jest (tak jak place manewrowe) własnością WORD-u. Ośrodek wynajmuje parter oraz pierwsze piętro od PKS-u. Ponadto budynek znajduje się w dość osobliwym miejscu. Naprzeciwko jest areszt, w pobliżu – dwa cmentarze.

Wcale nie lepiej wygląda filia łódzkiego ośrodka na ul. Maratońskiej. Biuro, poczekalnia dla kandydatów na kierowców i pokoje socjalne dla pracowników znajdują się w blaszanych kontenerach. Teren również nie jest własnością WORD-u. Jest wynajmowany od Ligi Obrony Kraju.

■ Krótka historia o budowaniu nowej siedziby

O potrzebie budowy nowej siedziby Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi mówi się od dawna. Co najmniej od kilku, jeśli nie kilkunastu lat. Takie plany miał już poprzedni dyrektor łódzkiego ośrodka, Zbigniew Skowroński. A szefował on WORD-owi jeszcze w pierwszej dekadzie XXI wieku. Ale ostatecznie nic z tego nie wyszło. Powstała tylko filia przy ul. Maratońskiej. Było to w 2009 roku.

Potem, w 2011 roku, już za czasów, gdy WORD-em kierował obecny dyrektor, Łukasz Kucharski, temat odżył. Dlaczego? PKS planował na Smutnej wybudować ośrodek doskonalenia techniki jazdy. To właśnie wtedy, na prośbę dyrektora WORD-u, łódzki magistrat zaczął szukać działki pod nową siedzibę. Ostatecznie ODTJ na Smutnej nie powstał, a o przeprowadzce zaczęło być coraz ciszej.



Fot. Facebook NSZZ „Solidarność” w WORD Łódź

Tylko na chwilę. W 2012 roku „Dziennik Łódzki” donosił o możliwym zamknięciu filii WORD-u na ul. Maratońskiej. Powód? Duże koszty wynajmu, wynoszące ponad 50 tys. zł miesięcznie. Wtedy dyrektor Kucharski wspominał o pozyskaniu działki pod budowę nowego WORD-u na Nowym Józefowie. Na kolejną wzmiankę o przeniesieniu egzaminów w inne miejsce można natknąć się w 2015 roku. Znowu w „Dzienniku Łódzki”. Wtedy była mowa o budowie przez łódzki WORD ODTJ-otu. Miał powstać na Olechowie. Tam też miały odbywać się egzaminy na prawo jazdy. O planowanej budowie nowej siedziby łódzkiego WORD-u pisaliśmy i my. Było to na początku tego roku.

■ Związkowcy piszą listy o prywatnym folwarku dyrektora

Od lipca mocno uaktywnili się medialnie związkowcy reprezentujący w łódzkim ośrodku Solidarność. Tylko do września wysłali do marszałka województwa łódzkiego Witolda Stępnia trzy listy otwarte. Czego dotyczyły? Były to skargi na dyrektora Łukasza Kucharskiego. Znajduje się w nich także informacja o podjęciu przez Solidarność sporu zbiorowego z pracodawcą. Działo się to już w kwietniu 2016 roku. Jakie postulaty przedstawili związkowcy? Budowa nowej siedziby ośrodka, podwyżki i stworzenie systemu premiowania. Jednak związkowcy mieli zastrzec, że gdyby został spełniony pierwszy warunek, byłoby skłonni odstąpić od kolejnych. Nic takiego nie nastąpiło, więc doszło do kolejnej fazy sporu zbiorowego: mediacji. Podjęła się jej Jolanta Zięba-Gzik, członkini zarządu województwa. Jednak działania nie przyniosły skutku. Obie strony sporu podpisały na koniec protokół rozbieżności. Stało się to w czerwcu 2017 roku.

Co związkowcy zarzucają dyrektorowi? Lista jest długa. Choćby niesłowność, doprowadzenie do złej sytuacji finansowej zakładu pracy, skutkującej zwolnieniami, oraz nieudolność w przygotowaniu budowy nowej siedziby ośrodka. Domagali się nawet zwolnienia Łukasza Kucharskiego.

Jeden list kończy się takimi oto słowami: „Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Łodzi to nie jest prywatny folwark pana dyrektora Kucharskiego, ale wspólne miejsce pracy jego i pozostałych pracowników. Oczekujemy przede wszystkim szacunku dla zatrudnionych w nim ludzi, a nie ignorancji i zarządzania niechybnie prowadzącego do katastrofy” – pisał Radosław Ba-

naszkiwicz, egzaminator i przewodniczący Solidarności w łódzkim WORD-zie.

■ Dyrektor tłumaczy: „Proces inwestycyjny jest kwestią skomplikowaną”

Jeszcze zanim Banaszkiwicz postanowił napisać do marszałka po raz trzeci, zorganizował wraz z radnymi sejmiku łódzkiego z Prawa i Sprawiedliwości konferencję prasową. Poinformował na niej dziennikarzy o konflikcie w WORD-zie.

– I co się stało? Dziennikarze zaczęli dopytywać marszałka o budowę nowej siedziby, a on zakomunikował, że właśnie został opublikowany przetarg. Przypadek? – pyta Radosław Banaszkiwicz. – To była reakcja na nasze działania. Co najciekawsze, kilka dni później przetarg został mocno zmodyfikowany. Kolejny przypadek? Nie sądzę! WORD naprędcę, na kolanie, rozpisal przetarg, żeby móc się wytłumaczyć, że nie jest beczczynny. A potem go szybko poprawił, żeby nie było wstydu.

Przywódca Solidarności w łódzkim WORD-zie dodaje, że w zapewnienia dyrektora, że już wkrótce ruszy budowa nowej siedziby, nie wierzy.

– Ile razy na przestrzeni lat już o tym słyszałem? Dlatego postanowiliśmy podjąć działania protestacyjne.

Z kolei Łukasz Kucharski tłumaczy, że proces inwestycyjny jest kwestią bardzo skomplikowaną.

– Do przeprowadzki szykujemy się już od dawna, to prawda – potwierdza dyrektor łódzkiego WORD-u. – Nie możemy jednak modernizować obiektów, które nie należą do nas. Najtrudniejszą kwestią było znalezienie odpowiedniej działki pod nową siedzibę. Musi ona znajdować się w granicach miasta, a na zakup na komercyjnym rynku nie było nas po prostu stać. Poza tym doszło do niespodziewanych wydarzeń. Na przykład na jednej z wytypowanych przez nas działek znajdował się cmentarz wojenny. W końcu znaleźliśmy odpowiednie miejsce, przy ul. Nowy Józefów. Jej właścicielem było miasto, ale doszło do zamiany gruntów pomiędzy łódzkim magistratem a marszałkiem.

Dyrektor odrzuca także oskarżenie, że przetarg został napisany na kolanie, żeby przykryć działania związkowców.

– Szykowaliśmy się do tego od dłuższego czasu. Takich rzeczy nie robi się w kilka dni. A zmiany w zapisach przetargowych? To rzecz normalna. Potencjalni wykonawcy pytają o różne rzeczy, część kwestii trzeba doprecyzować.

■ Wlepki dla ośrodków szkolenia kierowców

Kucharski liczy na to, że jeśli w październiku uda się wyłonić wykonawcę prac (budynek oraz place manewrowe mają powstać w formule „zaprojektuj – wybuduj”), pierwsze roboty mogą ruszyć jeszcze w tym roku.

Do dyspozycji jest trzyhektarowa działka. Stać ma na niej budynek o powierzchni około 1500 mkw., w którym znajdują się sale wykładowe. Będą również poczekalnia i kawiarnia do dyspozycji zdających, a także osób towarzyszących.

Powstać mają też dwa osobne place manewrowe. Na pierwszym, złożonym z dwóch torów, mają odbywać się egzaminy tylko pojazdami ciężkimi. Drugi – siedmiorowowy – obsługuje kategorię A i B.

Związkowcy z Solidarności nie są jednak pewni, że wszystko pójdzie zgodnie z planem.

– Takie obietnki-cacanki słyszeliśmy już wiele razy, nie mamy zaufania do dyrektora Kucharskiego – mówi Banaszkiwicz. – Dlatego nie ustajemy w protestach.

Na terenie łódzkiego WORD-u zawisły plachty z napisem: „Akcja protestacyjna. Żądamy poprawy warunków egzaminowania, warunków lokalowych i infrastruktury technicznej”. To nie wszystko. Radosław Banaszkiwicz wpadł na pomysł rozdawania ośrodkom szkolenia kierowców wlepek, które można umieścić na autach szkoleniowych. Hasło brzmi: „Łódź zasługuje na nowy WORD”.

– Rozdałem już prawie sto takich wlepek, będziemy robić kolejne – zapowiada Banaszkiwicz.

■ Jedni nalepiają, inni nie

Część szkół jazdy zdecydowała się je przyjąć i nalepić na swoje auta, widać to choćby na zdjęciach publikowanych na facebookowym profilu NSZZ „Solidarność” w WORD Łódź.

– Tak, dostałam taką wlepkę i nakleiłam je na swoje auto – potwierdza Małgorzata Chylińska, właścicielka łódzkiej autoszkoły Girls School. – Przecież każdemu zależy na tym samym. Chcemy, żeby nasi klienci byli egzaminowani w dobrych warunkach.

Ale nie wszystkie szkoły zdecydowały się skorzystać z solidarnościowych wlepek. Dlaczego?

– Widać wyraźnie, że sprawa ma charakter polityczny – mówi anonimowo jeden z właścicieli OSK w Łodzi. – Wystarczy spojrzeć na kontekst. Wiadomo, do jakiej partii jest bardzo blisko Solidarności. Chodzi oczywiście o Prawo i Sprawiedliwość. A dyrektor WORD-u jest z nadania PO, w sejmiku rządzi koalicja PO–PSL. Do wyborów samorządowych został tylko rok. To nie jest przypadek. Nowa siedziba WORD-u wszystkim łodzianom się należy, ale nie dziwi mnie, że o tej sprawie głośno zrobiło się właśnie teraz.

A czy naklejki na swoich samochodach umieścili członkowie Stowarzyszenia Właścicieli Ośrodków Szkolenia Kierowców i Kandydatów na Kierowców „Autos”, należącego do Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców?

– Każdy robi to, co uzna za stosowne. Jedni nalepiają, inni nie – informuje Krzysztof Kołodziejczak, szef łódzkiego stowarzyszenia.

■ Co do jednego wszyscy są zgodni. Nowa siedziba powinna powstać jak najszybciej

O wątku politycznym, który ma decydować o sposobie i terminie działania związkowców, wspomina także dyrektor Łukasz Kucharski.

– Dla mnie działania Solidarności to czysta polityka, uprawiana na rok przed wyborami samorządowymi. To jest wolny i niezależny związek zawodowy? Panu przewodniczącemu coś się chyba pomyliło. Jest związkowcem, nie członkiem rady nadzorczej zakładu. A co do hasła, które można przeczytać na wlepkach – w pełni się z nim identyfikuję. I robię wszystko, żeby ta nowa siedziba powstała jak najszybciej.

– Polityka? Walczymy po prostu o podwyżki dla załogi oraz przyzwoitą siedzibę WORD-u, w której będą mogli zdawać egzaminy na prawo jazdy wszyscy łodzianie i mieszkańcy okolic naszego miasta – replikuje Banaszkiwicz. – Bo teraz często wolą zdawać w innym miejscu. Na przykład w Sieradzu.

Jakub Ziębka



Filia łódzkiego WORD-u przy ul. Maratońskiej, mieszcząca się w blaszanych kontenerach

Fot. NSZZ „Solidarność”

Kia rio trafi do kolejnego WORD-u

WORD w Krośnie będzie kolejnym ośrodkiem egzaminacyjnym, w którym kandydaci na kierowców zdadzą egzamin praktyczny na kategorię B kiami rio. Wcześniej dilerzy tej marki wygrali przetargi na dostawę aut w ośmiu innych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

Przetarg w krośnieńskim WORD-zie został ogłoszony pod koniec sierpnia, rozstrzygnięcie nastąpiło w pierwszej połowie września. Chodzi o zakup dwunastu pojazdów przeznaczonych do egzaminowania osób ubiegających się o prawo jazdy kat. B. Dodatkowo zamawiający, czyli WORD w Krośnie, chciał sprzedać wykonawcy swoje wysłużone auta, czyli suzuki swift.

■ Suzuki swift na wylocie

Do przetargu przystąpiła tylko jedna firma. Jest to diler Auto Complex, który zaoferował nową kię rio. Zaproponowana przez niego cena za dwanaście samochodów to 780 tys. zł. Jednak należy od tego odliczyć prawie 289 tys. zł, bo tyle będzie kosztował wykonawcę wykup dwunastu sztuk suzuki swift.

– Umowa, którą już podpisaliśmy, jest skonstruowana w ten sposób, że wszystkie pojazdy muszą do nas dotrzeć do 15 listopada – wyjaśnia Ryszard Siepietowski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Krośnie.

WORD w Krośnie chce od razu wymienić cały tabor, nie przewiduje żadnych okresów przejściowych, podczas których kandydaci na kierowców mogliby wybierać, czy chcą zdawać egzamin suzuki swift, czy kią rio.

■ Dziewiąty WORD, piąte województwo

WORD w Krośnie jest już dziewiątym ośrodkiem egzaminacyjnym, w którym przetarg na dostawę pojazdów na kategorię B wygrał diler oferujący nową kię rio. Najpierw, jeszcze w zeszłym roku, łódzka firma Marvel pokonała konkurentów we wszystkich wielkopolskich WORD-ach. Chodzi o ośrodki w Poznaniu, Pile, Kaliszu, Lesznie i Koninie. Cena zakupu aut to prawie 5,9 mln zł. Dodatkowo diler zobowiązał się do dwukrotnej wymiany pojazdów. Pierwsza ma się odbyć po 24, druga po 47 miesiącach od dnia podpisania umowy. Nowe pojazdy zaczęły się pojawiać w wielkopolskich WORD-ach od kwietnia.

Przetarg na dostawę do WORD-u w Gdańsku dwudziestu samochodów wygrał z kolei sopoc-



ki diler marki Kia, firma JD Kulej. Zaproponowana przez nią cena to 3,99 mln zł. Umowa pomiędzy WORD-em a dilerem została podpisana w połowie maja. Kandydaci na kierowców egzaminu kię mogą zdawać od 3 lipca.

Firma JD Kulej wygrała także przetarg w elbląskim WORD-zie. Umowa została podpisana 8 sierpnia. Pierwsze trzy pojazdy miały pojawić się w WORD-zie do 30 września. Kolejne dostawy zostaną zrealizowane do końca października i listopada.

Kolejnym WORD-em, który w ostatnich miesiącach „przesiadł się” na kie rio, był ośrodek w Zielonej Górze. Tam przetarg wygrała Grupa Gezet.

Wynika z tego, że kia rio już wkrótce będzie wykorzystywana w pięciu województwach i w dziewięciu wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego.

■ Brak wyboru

Z tak mocno zaznaczonej obecności kii rio na rynku egzaminacyjnym oraz szkoleniowym nie są zadowoleni właściciele ośrodków szkolenia kierowców. Powody są dwa. Szkoły jazdy z Wielkopolski i Pomorza na swoje pojazdy musiały bardzo długo czekać. Nawet kilka miesięcy.

Mało tego, część szkół jazdy nie odebrała jeszcze wszystkich zamówionych aut.

– Zamówienie złożyliśmy w maju, termin dostawy trzech pojazdów ustalony został na maksymalnie 31 lipca. Pierwszy odebraliśmy w połowie sierpnia, drugi na początku września, a trzeciego jeszcze nie ma – poinformował nas w połowie sierpnia Ośrodek Szkolenia Kierowców „As” z Gdańska. – Dzwonimy do dilerów od lipca i za każdym razem słyszymy, że „już w przyszłym tygodniu samochód będzie”. Do tego żadnego słowa przeproszenia, żadnych wyjaśnień.

Jest jeszcze inny problem. Chodzi o awaryjność tych pojazdów. Z rozmów, które przeprowadziliśmy z właścicielami OSK, wynika, że najczęściej występującą usterką jest awaria przepustnicy.

Czy te niepokojące wieści dotarły także do Krośna?

– W umowie mamy zagwarantowany bezpłatny serwis na pięć lat, więc jestem spokojny – wyjaśnia Ryszard Siepietowski. – Warto wspomnieć jeszcze jedną rzecz. Rozpisując przetarg na dostawę aut nie możemy wykluczyć z niego konkretnej marki. Nie miałoby to żadnych podstaw. Poza tym kia rio była jedynym samochodem, który nam zaproponowano.

Jakub Ziębka



Kamera w elce ośmiesza instruktorów?

Ten program ma bawić czy edukować? Ma być lustrem, które zniekształca, czy odbiciem rzeczywistości? Właśnie zaczyna się drugi sezon „Nauki Jazdy” w TTV. Oglądalność rośnie, a ludzie z OSK krytykują. – To branża zawiści – ripostuje jedna z telewizyjnych instruktoerek.

Zmagania kursantów z kierownicą, sprzęgłem i skrzynią biegów emocjonują tysiące widzów. Nieporadność początkujących kierowców bawi, ale też skłania do refleksji (w końcu każdy tak zaczynał...). Uczniowie za kółkiem są zestresowani, mają problemy z koordynacją ruchów i techniką jazdy. Nie zawsze dostrzegają znak drogowy, nie zawsze ustąpią pierwszeństwa. A to wjadą pod prąd, a to skręcą w lewo... na rondzie. Ktoś krzyknie, ktoś się popłacz. Takie obrazki to gotowiec dla telewizji. Po sprawdzone składniki i znaną recepturę sięgnęła stacja TTV, reaktywując program „Nauka Jazdy”. Pierwsze serie, przygotowane piętnaście lat temu dla TVN, biły rekordy oglądalności. Nowa wersja, którą zaczęto emitować w marcu (pisaliśmy już o tym na łamach „Szkoły Jazdy” – przyp. red.), też okazała się hitem. Drugi sezon jest na antenie od września.

Oglądalność? Tego producenci i TTV nie chcą zdradzić. Ale o tym, że kamera w elce przyciągnęła dużą widownię, świadczy zapal producentów, wcześniejsza godzina emisji i burzliwe dyskusje prowadzone na profilu programu oraz branżowych portalach.

■ Błazenada dla głupków?

Najaktywniejsi i najbardziej krytyczni są instruktorzy. Zwracają uwagę na drobiazgi i sprawy fundamentalne. Razi ich zbyt odchylony prawy fotel, niezapięcie pasów, metodyka pracy i słownictwo telewizyjnych nauczycieli, wygłupy na placu manewrowym, prowokowanie niebezpiecznych sytuacji na drodze.

– Instruktorzy mogliby pasy zapinać, bo dają demoralizujący przykład – oburza się Tomasz Kulik.

– Profanacja naszej funkcji i tyle. Żenada, profanacja – grzmi Izabela Klimas-Niekało. – Uczę

dwadzieścia lat i nie doprowadzam do takich sytuacji, jak tam. Leżący na fotelu instruktor bez zapiętych pasów to żenujący widok.

– To program dla głupków. Aby tylko oglądalność była – ocenia Grzegorz Szczepański.

– Nie ma nic wspólnego z rzeczywistą pracą instruktora – powtarza Ewa.

– Bzdury, bzdury. Nic wspólnego z nauką jazdy – potwierdza Marcin.

– Większej błazenady nie widziałem, jak szkołę 25 lat. Program totalne dno. Nie wiem, komu to się może podobać. Ale na pewno nikomu z branży – komentuje Janusz Nowak.

– Masakra! Ja z tym kończę! – deklaruje Łukasz Głuszkowski.

– Oglądałem tylko pierwszy odcinek pierwszej serii. Dno. Bałem się kolejnych. Szkoda mi było czasu i wzroku – mówi Grzegorz Biskup.

To tylko garść komentarzy pod materiałami na temat programu „Nauka Jazdy”. Ludzie z branży śmieją się z takich atrakcji szkolenia, jak... piknik z kursantem. I oburzają się, że jazda z kamerami zachęca do widowiskowych akcji, jak np. uszkodzenie koła na placu manewrowym.

– Dostają pojazdy w gratisie, to pozwalają kursantom je rozwałać – ironizuje Izabela Klimas-Niekało.

■ W pasach nie chwycisz kierownicy

Krytycy telewizyjnej „Nauki Jazdy” mówią, że teraz wszyscy sądzą, iż instruktorzy są słabo przygotowani do zawodu. Że seria przygotowana przez TTV ośmiesza całe środowisko. Niektórzy recenzenci zauważają jednak, iż produkcja telewizyjna rządzi się swoimi prawami. Program odniósł sukces, skoro błyskawicznie zrealizowano drugi sezon.

W internetowych postach jest dużo emocji, nawet epitety i niewyszukane porównania. Ale są też dyskusje merytoryczne. Jeden z komenta-

torów przypomina, że instruktor ma prawo nie zapinać pasów. Dzięki temu szybciej zareaguje w sytuacji kryzysowej.

– Bzdura. Jeśli doprowadziłeś do sytuacji, kiedy oburącz musisz sięgać do kierownicy, to gdzie ty się chłopie metodyki nauczania uczyłeś? – pyta Kulik.

– A kto tu mówi o łapaniu dwoma rękami? – ripostuje Grzegorz Kubiak. – Widocznie za mało jeszcze widziałeś, co kursanci potrafią zrobić, i to w momencie, kiedy najmniej się tego spodziewasz. Trzeba też brać pod uwagę to, że ludzie są różni i możesz – czego nie życzę – trafić na samobójcę. I co ci wtedy da ta metodyka i przewidywanie zachowania osoby szkolonej? Nic. A bez pasów masz szansę się rzucić na kierownicę i uratować swój tyłek.

■ Tak zwani koledzy hejtują

Krytycy nie dają się jednak przekonać. Mówią, że telewizyjni instruktorzy błaznują, za dużo żartują, celowo pozwalają kursantom na błędy. Żeby przed kamerą było wesoło. Zarzuty są zasadne? Może właściciele i pracownicy OSK podchodzą do tematu zbyt serio? Przecież telewizyjna „Nauka Jazdy” nie ma być instruktażem dla kandydatów na kierowców. To po prostu rozrywka. Z odrobiną walorów edukacyjnych.

– No właśnie. Zarzuty tak zwanych kolegów są absurdalne – mówi „Szkoła Jazdy” Łukasz Kmiecik, czyli ten, który „leży” i nie zapina pasów. – Staram się nie czytać komentarzy w Internecie. Jeśli ktoś z konkurencji mnie krytykuje, to może porównamy wyniki zdawalności?

Szkoli kierowców z Małopolski, m.in. w Wieliczce. Zapewnia, że klientów ma bardzo dużo. Na telewizyjnej popularności mu nie zależy.

– Było trochę telefonów z różnych zakątków Polski. Ludzie chcieli się u mnie szkolić, ale prze-

cież nie będą dojeżdżać na kurs kilkaset kilometrów – tłumaczy Kmieciak.

Pytamy o rozłożony fotel.

– Leżę? Wielu instruktorów ma bardziej odchylony fotel – przekonuje pan Łukasz. – Nie da się przez osiem godzin sztywno siedzieć. Wiadomo, że na pierwszych lekcjach bacznie obserwuję kursanta, jestem czujny. Później już wiem, jakie on ma umiejętności. Atmosfera staje się swobodniejsza. Pozycja w aucie też.

Swoje występy przed kamerą spokojnie komentuje również Anetta Gniezińska z Katowic.

– Udział w programie traktuję jako przygodę. Wiedziałam, że nieliczni będą chwalić, reszta hejtować. Pozdrawiam koleżanki i kolegów z branży. Zalecam im więcej dystansu. To nie jest program edukacyjny, tylko rozrywkowy. W telewizji nie nauczy się nikogo jeździć. Odcinek trwa 25 minut. Na początku też miałam trochę inne oczekiwania. Chciałam jak najwięcej wiedzy przekazać, lecz telewizja narzuca pewną formę – powtarza instruktorka.

■ Rozwaliła koło i wyciągnęła wnioski

Kulik widzi to inaczej.

– Rozrywka nie musi być płytka – stwierdza. – Można robić show z poczuciem humoru, ale bez błazenady.

Znany warszawski instruktor wspomina, że odmawiał producentom telewizyjnym, kiedy widział, że interesuje ich tylko ryk silnika i bezmyślne popisy. Kilka razy dał się namówić na pracę przed kamerami.

– Szkoliłem na przykład Rafała Maślaka, mistera Polski – wspomina Kulik. – Produkcja wywierała presję. Pamiętam, jak kazali mu na jeźdźcę przegazować motor. Powiedziałem: stop! Rafał to wysportowany chłopak, wychowany na wsi, jeździł motorynką, simsonem, wueską. Był strażakiem ochotnikiem. Bardzo sprawny. Szybko się uczył. Ale to nie znaczy, że wszystkie opanuje od razu. Chyba w trzecim odcinku ćwiczyliśmy jazdę bez trzymanki i... pan reżyser się cieszył, bo to fajnie wygląda. Tylko trzeba rozumieć, że inny kursant wykona dane ćwiczenie dopiero na szóstej czy ósmej lekcji. Nie można go narażać, bawić się jego kosztem.

O bezpieczeństwie i odpowiedzialności mówi „Szkole Jazdy” także Izabela Klimas-Niekało, która od dwudziestu lat prowadzi OSK w Żarach.

– Jak można pozwolić kursantowi wjechać pod prąd na rondzie albo w ulicę jednokierunkową? ! A sytuacja, kiedy instruktorka prowokowała kursantkę i ta uderzyła kołem, by później wzywać pomoc? Absurd! Uderz w krawężnik i zobacz, co się stanie.

– Prowokowałam? Na Iwonkę, widać, podziało – odpowiada Anetta Gniezińska, kiedy rozmawiamy z nią o krytycznych recenzjach.

Wspomniana Iwonka też wypowiedziała się na internetowym forum.



– Owszem, rozwaliłam koło. Dużo mnie to kosztowało nerwów, ale była to cenna nauka. Porażka, która mnie zmobilizowała. Dziś mam prawo jazdy.

Takich metod bronią też inni internauci, którzy niedawno robili prawko.

– Jak się nie przewrócisz, to się nie nauczysz – komentują.

■ To może potraćmy pieszego

Właścicielkę ośrodka w Żarach irytują takie tłumaczenia.

– To może potraćmy kogoś na pasach, by w ten sposób uświadomić kierowcy, że powinien jechać wolniej? – pyta prowokacyjnie Klimas-Niekało. – Tak się zachowuje nauczyciel?! To ośmieszanie naszej profesji. Szkolenie polega na wyrabianiu dobrych nawyków, a nie na – dosłownym – pokazywaniu, jakie są skutki wypadku lub wjechania w słup. Nauka jazdy to nie zabawa. Samochód może zabić. Polska ma fatalne statystyki wypadków.

Podkreśla, że gdyby uczestniczyła w podobnym programie, to tylko na swoich warunkach. Nie pozwoliłaby „rozwałać auta”. Krytykuje infantylny styl. Sugeruje, że w telewizyjnych paradyokumentach wszystko jest reżyserowane. Zwraca uwagę, że jedynie najstarszy z instruktorów zatrudnionych przez TTV (Zbigniew Chrzan) zachowuje się profesjonalnie.

– Ma klasę i kompetencje – zgadza się Kulik. Pozostałych bohaterów ocenia surowo. Mówi o błazenadzie i „schlebaniu najniższym instynktem”. Wylicza sceny z „Nauki Jazdy” robione wyraźnie pod publiczność.

– Żał mi tej pani Anetty, że dała się przekonać do takiej rozrywkowej formuły – mówi Kulik. – Aż mnie korci, by zrobić konkurencyjny program, który by naprawdę edukował. Na luzie, dowcipnie, ale ciekawie, merytorycznie.

Przypomina kultowy program „Sonda” z lat 80. Zauważa, że wprawdzie dziś telewizowie

oczekują czegoś innego, ale możliwości techniczne też są nieporównywalne.

■ Branża zawiści

– Zazdrość ludzka jest straszna. OSK to jest branża zawiści – odpowiada Anetta Gniezińska. – Zamknęłam ośrodek. Po dwudziestu latach pracy! Jestem już tylko telewizyjnym instruktorem? Nie. Uprawnienia będę miała zawsze. Serce też. To moja pasja. Po prostu robię sobie przerwę. Mam wiele pomysłów na życie. Mam psy i koty – żartuje.

Przekonuje, że w przygodzie z telewizją nie chodzi o pieniądze i popularność.

– Dostaję wiadomości od zauroczonych mężczyzn i pań, które chcą się zaprzyjaźnić. Nie odpisuję. Na imprezach mnie zaczepiają, proszą o zdjęcie. Mam do tego dystans – zapewnia pani Anetta. – Nie pchałam się do programu. Sami mnie znaleźli. Tak miało być. A wie pan, co się dzieje na castingach? Ilu instruktorów się starało o angaż? Jakże mieli parcie na szkło?

Komplementuje ekipę przygotowującą „Naukę Jazdy” dla TTV. Liczy na kolejne sezony programu.

– Trzeci sezon pewnie będzie – prognozuje Łukasz Kmieciak. – Może zmienią instruktorów – dopowiada z humorem, nawiązując do krytycznych ocen środowiska.

Drugi sezon zainaugurowano 5 września. Wszystkie odcinki są już skrócone. Program okazał się jednym z najmocniejszych punktów w ramówce TTV. Do Anetty, Łukasza i Zbigniewa dołączyła nowa instruktorka – Justyna Kalisz. Jest grupa nowych kursantów, nowe przygody za kierownicą, nowe wyzwania. Jest również pani Halinka, rencistka z Tarnowa, która wiosenną „Naukę Jazdy” (ćwiczyła 40 godzin) zakończyła bez sukcesu, lecz nie zniechęciła się do samochodu, do nauczycieli, do kamer. I znów jeździ, by zdobyć wymarzone prawko.

Tomasz Maciejewski

Niedopracowany system

Podczas wrześniowej akcji pod hasłem „nauka jazdy” zielonogórcy policjanci z drogowki odkryli coś nieoczekiwanego. Jedną z elek kierował kursant, który ma orzeczony zakaz prowadzenia pojazdami. Jak doszło do tego, że mimo to mężczyzna odbywał szkolenie?

Akcja zielonogórcy drogowki polegała na sprawdzaniu dokumentów pojazdów, instruktorów oraz kursantów. Podczas kontroli jednej z elek okazało się, że 18-latek z Gubina, który kierował pojazdem, nie miał prawa tego robić. Dlaczego? Bo do stycznia 2018 roku ma sądowy zakaz prowadzenia pojazdami. Powód? Jazda samochodem bez dokumentów i w stanie nietrzeźwym.

– Wszystko widniało w systemie, z którego korzystają nasi funkcjonariusze – tłumaczy Małgorzata Stanisławska z zespołu komunikacji społecznej Komendy Miejskiej Policji w Zielonej Górze. – Dlaczego ten młody mężczyzna odbywał szkolenie – była to już jego 15. godzina nauki – trudno mi powiedzieć. Widocznie ktoś czegoś nie dopatrył.

■ Jak to się stało?

No właśnie, jak mogło dojść do tego, że osoba, która ma orzeczony sądowo zakaz prowadzenia pojazdami, uczęszcza na kurs prawa jazdy? Żeby tego się dowiedzieć, postanowiliśmy zadzwonić do Starostwa Powiatowego w Krośnie Odrzańskim, które prawdopodobnie wydawało mu PKK (wszak Gubina znajduje się na terenie powiatu krośnieńskiego).

– Trudno mi o tej sprawie konkretnie mówić, bo nie znam szczegółów ani personaliów osoby zatrzymanej przez zielonogórcy policję – mówił w połowie września Mieczysław Łukasiewicz, naczelnik tamtejszego wydziału komunikacji, transportu i dróg. – Od policji również nie otrzymaliśmy informacji w tej sprawie. Ale wyobrażam sobie następującą sytuację: mężczyzna wyrobił sobie PKK w momencie, gdy zakazu jeszcze nie miał, w innym przypadku żadne starostwo by mu go nie wydało. Już w trakcie szkolenia sąd orzekł zakaz prowadzenia pojazdami. Tak informacja powędrowała do starostwa, które ją „wrzuciło” w system, ale aż do czasu państwowego egzaminu na prawo jazdy nikt nie ma obowiązku sprawdzania PKK (profilu kandydata na kierowcę) kursanta.

■ Poważna luka

Rzeczywiście, naczelnik ma rację. Ośrodek szkolenia kierowców musi weryfikować PKK tylko w momencie zapisania się kandydata na kierowcę na kurs. Później, po egzaminie we-



wnętrznym, ma obowiązek aktualizacji profilu. Ale nie jego weryfikacji. Taki obowiązek mają z kolei wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, ale to dzieje się w momencie zapisywania się kandydata na kierowcę na egzamin państwowo.

Dziwi nas jedno. System powinien być tak skonstruowany, żeby w takich sytuacjach wszyscy zainteresowani otrzymali (np. na służbowe adresy e-mailowe) alert. Wtedy nikt nie musiałby sprawdzać statusu PKK, tylko wszystko działałoby automatycznie. Nie można niestety wierzyć w dobre intencje ludzi, bo zawsze znajdzie się ktoś, kto pomimo zakazu ten fakt zataja.

– Nie spotkaliśmy się jeszcze z takim przypadkiem, ale rzeczywiście może dojść do tego, że osoba z zakazem się szkoli – przyznaje Agnieszka Jankowska, dyrektor wydziału komunikacji Starostwa Powiatowego w Stargardzie. – Co można na to poradzić? Jedyne uczulić ośrodki szkolenia kierowców na to, żeby co jakiś czas sprawdzały PKK swoich kursantów. Ale jak wiadomo, nie mają takiego obowiązku...

■ Błąd człowieka

Sytuacje, w których system ewidencji pojazdów i kierowców niedomaga, można mnożyć. Czasami jednak dochodzi do błędu ludzkiego.

– Proszę sobie wyobrazić następującą sytuację, która nas spotkała – mówi jeden z dyrektorów wydziału komunikacji z miasta leżącego na południu Polski. – Otóż mieliśmy przekazać do wyrobienia prawo jazdy kat. C. Sprawdziliśmy tę osobę w systemie i okazało się, że ma zatrzymane prawo jazdy kat. B. Mimo to udało jej się przeskolić i – co najdziwniejsze – zdać egzamin państwowy. Informacja o zatrzymaniu dokumentu była w systemie. Prawdopodobnie przeoczył ją pracownik WORD-u. Egzamin został unieważniony.

Być może już niedługo problemy z nieszczelnym systemem się skończą. W przyszłym roku ma bowiem zostać uruchomiony CEPiK 2.0. Jeśli będzie działał, tak jak zapowiada Ministerstwo Cyfryzacji, tacy ludzie jak 18-latek z Gubina zostaną w odpowiednim czasie wyłapani.

Jakub Ziębka

Prawo jazdy po australijsku

Nie tylko ruch lewostronny mógłby zaskoczyć polskiego kierowcę na antypodach. Zdziwiłby się, że pozwalają tam kilka lat jeździć z literką L. Można też przejeżdżać pojedynczą linię ciągłą. Ale trzeba bardzo uważać na limity prędkości i... kangury.



Sydney

Fot. Corey Leopold/Flickr

Przyzwyczajeni do zakorkowanych miast i kilkupasmowych dróg najlepiej czuliby się na południowo-wschodnim wybrzeżu (Sydney, Brisbane, Melbourne, Adelajda) i w stolicy Zachodniej Australii – Perth. Natomiast wyprawa do górniczego Kalgoorlie czy Alice Springs, położonego w środku kraju-kontynentu, to już prawdziwy survival. Bezdroża znane z serialu „Truckersi”, wysoka temperatura, stacje benzynowe co kilkaset kilometrów, piach i kamienie na jezdni, dzikie zwierzęta... Nic dziwnego, że podczas egzaminu na prawo jazdy pytają o zapasy wody i paliwa, a na znakach drogowych jest symbol kangura.

Uzyskiwanie uprawnień do prowadzenia pojazdów też wygląda zupełnie inaczej niż w Polsce. Nie ma obowiązkowych kursów, nie ma placu manewrowego, nie ma instytucji egzaminującej podobnej do naszych WORD-ów. Procedury są uproszczone, lecz droga do tzw. pełnego prawka długa.

■ Włączyć światła czy założyć okulary?

Naukę za kółkiem może rozpocząć już szesnastolatek. Oczywiście z literką L na aucie i pod nadzorem doświadczanego kierowcy. Żeby otrzymać Learner Permit (pozwolenie dla uczącego się), trzeba zaliczyć Driver Knowledge Test, czyli test wiedzy kierowcy. W różnych regionach kraju – Australia to sześć stanów i trzy terytoria federalne – ma on zmodyfikowane nazwy i różną bazę pytań. Cecha wspólna? Jest prosty, intuicyjny. O co pytają? Jak jechać, jeśli na jezdni nie ma wymalowanych pasów: środkiem czy blisko lewej krawędzi? Co grozi za otwie-

ranie drzwi podczas jazdy? Czy można przepuścić egzaminatora (nazywanego testing officer)? Co powinien zrobić kierowca, gdy zachodzi słońce: założyć okulary czy włączyć światła? Czy można parkować na tzw. martwym polu, na środku jezdni chociaż 30 minut? Są też pytania nieco trudniejsze, np. w jakiej odległości od innych pojazdów należy parkować? Albo który samochód – na naszkicowanym skrzyżowaniu – ma pierwszeństwo?

W Nowej Południowej Walii test składa się z 45 pytań. Bazę wszystkich (600) zadań można przestudiować w Internecie.

– Ten pierwszy egzamin teoretyczny kosztuje 57 dolarów australijskich – informuje Przemek Mroczyński, który przez dziesięć lat mieszkał w Sydney. – Jest piętnaście pytań z wiedzy ogólnej (General Knowledge Questions) i 30 dotyczących znaków, przepisów ruchu drogowego (Road Safety Section). Zaliczenie testu to właściwie formalność.

Co ciekawe, nie ma limitu czasu. I egzaminacyjnego stresu. Polacy mieszkający w Brisbane (stan Queensland) na forach internetowych liczą się, kto miał łatwiej.

– Poszedłem do urzędu transportu. Formularz otrzymałem w okienku od uśmiechniętej urzędniczki. Kazała mi usiąść w wygodnym miejscu i wypełnić – wspomina Adam. – Nikt nie kontrolował, czy nie ściągam. Czy ktoś mi nie pomaga!

Wyjaśnia, że pytań było 30. Dopuszczalne – trzy błędy. Opłaty, za rejestrację kandydata na kierowcę i za egzamin, wyniosły nieco ponad 40 dolarów Adam opowiada, że przed egzaminem kupił książeczkę „Your keys to driving in Queensland”. I trochę surfował po portalach dla kierowców.

– Ta sama urzędniczka, która wydała formularz, ekspresowo sprawdziła moje odpowiedzi. Zatwierdziła wynik. Później zrobili mi zdjęcie i wydali dokument o nazwie Learner Driving Licence. Jakie to proste – śmieje się Adam.

Kiedy przypomnimy sobie wizyty w powiatowych wydziałach komunikacji i wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, rzeczywiście australijskie procedury można skwitować uśmiechem.

■ Kiedy L zamienia się w P

Ale status learner to dopiero początek starań o prawko. Z naklejką L w Nowej Południowej Walii młody kierowca musi uczyć się co najmniej rok. I udokumentować (w Learner Driver Log Book) 120 godzin, w tym 20 jazdy nocnej.

– Jeśli masz więcej niż 25 lat, ten etap możesz zaliczyć szybciej – podkreśla Przemek. – Regulują to regionalne stanowe przepisy.

W stanie Wiktorii i mieście Melbourne 12-miesięczna praktyka dotyczy osób poniżej 21. roku życia. Starsi, lecz niemający 25 lat, z naklejką L śmigają pół roku. Kierowcy po 25. roku życia – tylko trzy miesiące. W Zachodniej Australii przepisy są bardziej liberalne – już po 25 udokumentowanych godzinach możesz zapisać się na Practical Driving Assessment. Jeśli pomyślnie przejdiesz „diagnozę, sprawdzenie praktycznych umiejętności” – otrzymujesz prawo jazdy P (Provisional Licence), z którym możesz poruszać się samodzielnie. Stołeczne Terytorium Australii też wskazuje kandydatom na kierowców krótszą drogę do prawka P (sześć miesięcy), jednak wymaga zaliczenia szkolenia nazywanego Provisional Licence Course.

O co chodzi z tymi literkami? P to coś w rodzaju warunkowego prawka z licznymi ograniczeniami. Należy jeździć wolniej (do 90 lub 100 km/h), nie można siadać za kółkiem nawet po lampce wina. Zabronione jest sięganie po telefon komórkowy podczas jazdy. Z zestawu głośnomówiącego też korzystać nie pozwalają. Auto ze znaczkiem P nie może holować innych pojazdów. Niedozwolone jest przewożenie kilku pasażerów (np. w Wiktorii można jechać tylko z jedną osobą w wieku 16–22 lata). Kierujący musi zachować szczególną ostrożność, bo ma niższy limit punktów karnych. Na przykład 4 zamiast 12.

– Czyli jedno poważniejsze wykroczenie i traciś uprawnienia – zauważa Przemek.



Fot. Przemek Mroczyński

Początkującym kierowcom łamiącym przepisy w stolicy kraju prawo jazdy P zawieszają na kwartał. W innych stanach mogą dać ci nawet pół roku na przemyślenie zachowania na drodze.

■ Egzamin bez stresu i bez pośpiechu

Licencję L od licencji P oddziela egzamin praktyczny. I granica wieku: 17 lat. To, co w Perth nazwali Practical Driving Assessment, w Melbourne i Sydney jest po prostu Driving Testem. Jak wygląda? Ile kosztuje? Długo trwa? Zgłaszamy się do urzędu transportu, wypełniamy formularz, w którym są pytania m.in. o stan zdrowia (cukrzyca, epilepsja, wzrok), uiszczamy opłatę (ok. 40 dol.) i czekamy na wyznaczenie terminu jazdy z egzaminatorem. Na Driving Test podstawiamy swoje auto (możemy pożyczyć samochód od rodziców albo wynająć) i ruszamy z urzędnikiem w miasto. Przez około 30 minut oceniamy, jak sobie radzimy za kierownicą. Co konkretnie? Czy odpowiednio ustawiliśmy lusterka i fotel, czy potrafimy płynnie ruszać i łagodnie się zatrzymywać, czy panujemy nad pojazdem, jak pokonujemy skrzyżowania i zakręty. Opisujący australijskie egzaminy na prawko zwracają uwagę na problem „blind spot area”. Egzaminator szczególnie przygląda się, czy kandydat na kierowcę kontroluje sytuację z tyłu i z boku pojazdu, tzw. martwe pola.

– Sprawdza też umiejętność parkowania przodem, tyłem. Zwykle każe też wykonać zawracanie na trzy razy – opowiada Przemek Mroczyński.

Co ciekawe, jeśli nie zaliczymy egzaminu praktycznego albo boimy się do niego przystąpić, możemy przez wiele lat jeździć z literką L. Rzecz jasna, przestrzegając wszelkich ograniczeń. I co 36 miesięcy zaliczając test wiedzy. Takie sytuacje to jednak rzadkość. Licencja P to dla przeciętnie uzdolnionego kierowcy formalność. Kolejnym wyzwaniem jest uzyskanie pełnego prawa jazdy (Full Unrestricted Licence). Nasto-

latkowi z Sydney zajmie to... trzy lata. Najpierw będzie jeździł z czerwoną literką P na samochodzie (maks. 90 km/h i z ładunkiem do 250 kg). Po roku i udokumentowaniu 50 godzin za kierownicą (dziesięć jazd nocnych) przystępuje do Hazard Perception Test. Cóż to takiego? Kolejny egzamin przy komputerze, za kilkadziesiąt dolarów. Filmiki pokazujące trudne sytuacje drogowe. I zadania do nich. Jeśli odpowiesz poprawnie – otrzymujesz prawo jeżdżenia z zielonym P na białej plakietce. Tak oznaczony możesz poza miastem rozpędzić się już do 100 km/h. Po dwóch latach zbierania doświadczeń zapisujesz się na ostateczny Driver Qualification Test. DQT składa się z dwóch części: wiedzy z bezpieczeństwa drogowego (15 pytań i odpowiedzi wielokrotnego wyboru) oraz 10 zadań symulujących zagrożenia na drodze. Wszystko zaliczasz przed ekranem.

Taki system potwierdzania kwalifikacji kierowcy obowiązuje we wszystkich stanach, choć na-

zwyczaj licencji mogą być różne. W Zachodniej Australii po etapie Learner jest Novice Driver Type 1 (na rok), Novice Driver Type 2 (kolejny rok) i Ordinary Licence, czyli pełne prawo jazdy. Uczeń i nowicjusz – czerwony i zielony – przez kilka lat może zarobić tylko 8 punktów karnych. Prawko „full” też nie pozwala na brawurę – krytycznych 12 punktów sumuje się aż trzy lata.

■ Wszędzie gorąco, ale nie na drodze

Surowe przepisy chłodzą głowy zmotoryzowanych, nawet gdy temperatura powietrza przekracza 35 stopni Celsjusza. Wysokie mandaty skłaniają do zdjęcia nogi z gazu. Polacy żyjący na antypodach podkreślają, że „jeździ się tam tak, jak pokazują znaki”. A przejścia dla pieszych, drogi rowerowe to świętość.

– Kary finansowe są dotkliwe. I wszędzie kamery, radary – komentuje Magda, która przybyła do Australii w 2004 roku.

– Rzadko widuje się piratów drogowych – potwierdza Przemek. – I rzadko słyszy się klakson. Wszyscy wyluzowani. Jak zablokujesz ulicę albo niezdarnie wyjeżdżasz z parkingu, nie ponaglają cię. Nie trąbią, nie krzyczą.

Przemek ocenia, że drogi w Sydney, Melbourne i okolicach mają niższy standard niż w zachodniej Europie. Ale zmotoryzowani są kulturalni, życzliwi, dbają o bezpieczeństwo.

– Jeśli przekroczysz prędkość o 10 procent, płacisz i tracisz punkty. Jeśli spowodujesz zagrożenie dla pieszych, prawdopodobnie zabiorą ci prawko – opowiada polski rezydent z Sydney.

W Brisbane prawo też nie jest łaskawe dla szaleńców za kierownicą. Jazda 40 km/h powyżej limitu oznacza kilkaset dolarów mandatu, 8 punktów karnych i rozstanie z prawem jazdy na pół roku!

Twarde prawo nie oznacza jednak, że Australia jest krajem nieprzyjaznym dla obywateli. Bardzo rozsądnym rozwiązaniem jest powiązanie



czasu szkolenia kierowcy z jego wiekiem. Osoba, która skończyła 25 czy 26 lat może zrobić prawko w kilka miesięcy. Nastolatek jest pod nadzorem trzy lata. Również nieznanym u nas ułatwieniem jest życzliwe traktowanie mieszkańców prowincji, którzy mają daleko do pracy, szkoły, szpitala. Bez samochodu nie są w stanie funkcjonować, więc urząd transportu umożliwia im uzyskanie licencji P np. dwa razy szybciej niż kandydatom na kierowców z dużych miast.

Z kolei ułatwieniem dla imigrantów jest możliwość zdawania egzaminów nie po angielsku. Stanowa i lokalna administracja oferuje pomoc asystentów oraz tłumaczenia: na chiński, wietnamski, arabski, grecki, chorwacki oraz kilkanaście innych języków. Niestety, polskiego nie ma.

■ Prawko i pieczęć tłumacza

Ulgą dla przyjezdnych jest także honorowanie uprawnień do prowadzenia pojazdów uzyskanych w innych krajach. Jeśli przebywamy w Australii na wizie turystycznej, studenckiej, pracowniczej – możemy bezproblemowo korzystać np. z polskiego prawa jazdy. Ale uwaga: musi być ono przetłumaczone na angielski.

– Żadnych specjalnych formularzy. Wystarczy zwykła kartka papieru. Ważne, by była pieczęć akredytowanego tłumacza – wyjaśniają australijscy Polacy. – Podczas kontroli drogowej policjant może nawet nie zapytać o tłumaczenie, bo dzięki piktogramom, symbolom polski dokument jest dla niego zrozumiały.

Kiedy jednak chcemy wypożyczyć samochód, wymagane jest międzynarodowe prawo jazdy (możemy je wyrobić przed wyjazdem za granicę w wydziałach komunikacji starostw powiatowych). Szczegółowe przepisy i praktyczne wskazówki w tym zakresie znajdują się na urzędowych stronach internetowych. Władze Południowej Australii przypominają, że wszystkie obce dokumenty muszą być przetłumaczone przez akredytowane biuro, zrzeszone w NAATI (National Accreditation Authority for Translators and Interpreters). Stołeczne Terytorium Australii oczekuje tylko, że dokument będzie zrozumiały,

Takie rzeczy tylko w Australii

Pociągi drogowe – zestawy pojazdów służące do transportu towarowego, składają się z ciągnika i nawet kilkudziesięciu przyczep! W Księdze rekordów Guinnessa odnotowano australijskie pociągi o długości 610 metrów (ponad 600 ton, 45 przyczep) w 1999 roku; 1474 metry i 112 przyczep (w 2006 roku, w stanie Queensland). Pociągi drogowe wyróżniają się też ogromnymi zderzakami, które są zabezpieczeniem przed kangurami i innymi zwierzętami.

Eyre Highway – najdłuższa prosta na świecie: 146,6 km po nizinie nazywanej Nullarbor (żadnych drzew) na południu Australii. Przebiegający tamtędy fragment linii kolejowej Indian – Pacific to 479 km bez zakrętu i różnicy poziomów.

ze zdjęciem. I że kierowca posiada paszport. Terytorium Północne zachęca do wymiany prawka. Jeśli masz ponad 25 lat, załatwisz to automatycznie, bez egzaminu. Jeśli jesteś młodszy, musisz zaliczyć test. Stan Wiktoria informuje, że od 9 października 2017 roku osoby z takich krajów jak Polska, które chcą korzystać z samochodu, muszą odwiedzić urząd komunikacji w celu weryfikacji dokumentów. Natomiast Queensland prosi obcokrajowców o International Driving Permit. Choć dokument od tłumacza przysięgłego też wystarczy. Nowa Południowa Walia przypomina obcokrajowcom, że jeśli posiadają prawo jazdy ponad rok, od razu mogą aplikować na P2 (zielone). A kierowcy z ponadtrzyletnim doświadczeniem zdają na full licencje. Na Tasmanii możesz jeździć ze swoim prawkiem, lecz kiedy otrzymasz permanent visa, musisz udać się na egzamin.

– To generalna zasada. Otrzymując prawo stałego pobytu powinieneś uzyskać australijskie

dokumenty – wyjaśnia Przemek Mroczyński. – Ja zdawałem na pełne prawo jazdy, bo w Polsce dużo jeździłem, od 17. roku życia. I co? Egzamin w Sydney był łatwiejszy, a zaliczyłem dopiero za trzecim razem. Za bardzo cwaniakowałem.

Magda przyjechała do Sydney w 2004 roku i dwa lata później odważyła się na jazdę egzaminacyjną.

– Poszło gładko. Choć nie miałam dużego doświadczenia. Przez ponad dziesięć lat nie zdarzył mi się w Australii żaden wypadek, kolizja. Raz tylko otarłam się o słupkę na parkingu.

■ Lewa strona, prawa ręka... i uwaga na kangury!

Polacy mieszkający w Australii przekonują, że przyzwyczajenie się do ruchu lewostronnego nie jest problemem. Adaptacja trwa kilka tygodni. Mały mętnik w głowie przy odwróconym porządku na jezdni może spowodować „zasada prawej ręki”. Warto pamiętać, że w Australii, tak jak w Europie, nadjeżdżający z prawej ma pierwszeństwo. Skrzyżowań równorzędnych jest, na szczęście, mało. Ciekawostką są natomiast skrzyżowania typu T, na których pierwszeństwo zawsze mają jadący prosto. Oryginalna jest również interpretacja pojedynczej linii ciągłej. Można ją przekroczyć, lecz nie wolno w takim miejscu zawracać. Jeśli chodzi o parkowanie – podobnie jak w zachodnioeuropejskich miastach – ustawiamy auto przy krawężniku zgodnie z kierunkiem jazdy. Parkującym pod prąd grozi mandat. Limit prędkości w terenie zabudowanym to standardowe 50 km/h. Przy szkołach i obiektach użyteczności publicznej zwykle jest ograniczenie do 40 km/h. Na trasach szybkiego ruchu zazwyczaj musimy pilnować limitu 110 km/h. Ale nie wszędzie. Po niektórych autostradach można jechać 120 km/h, na Terytorium Północnym – 130 km/h.

Znaki ostrzegawcze przypominają amerykańskie – to żółte (pomarańczowe) kwadraty postawione na rogu. Można zobaczyć na nich np. symbol kangura albo dłuższe komunikaty typu „Keep left unless overtaking”. Warto też uważnie studiować znaki informacyjne, bo tablica z dystrybutorem paliwa i dopiskiem „200 km” w Australii nie jest żartem. Stacje benzynowe na pustynnych bezdrożach są rozlokowane rzadko. A jeszcze rzadziej działają całą dobę. Blogerzy, którzy poznali kontynent na krańcu świata, ostrzegają, by w długą trasę na tzw. outback nie wybierać się bez kilku kanistrów paliwa, zbiorników z wodą, prowiantu, narzędzi, kół zapasowych.

– Zjechałem prawie całą Australię. 20 tys. kilometrów w cztery miesiące – opowiada Przemek. – Podróżowaliśmy wybrzeżem, czyli po cywilizowanych terenach, a i tak zdarzało się, że do najbliższego miejsca noclegu mieliśmy 700 kilometrów.

Tomasz Maciejewski

Australijskie OSK

Profesjonalne szkolenie kandydata na kierowcę nie jest obowiązkowe, ale nauka jazdy z zawodowcami skracą drogę do wymarzonego prawka. Ile kosztuje? Sprawdziliśmy ceny w dwóch największych miastach.

Master Driving School w Melbourne kasuje 41 dolarów za 45 minut jazdy, 51 dol. za godzinę, 82 dol. za półtorej godziny (samochód z automatyczną skrzynią biegów).

Auto z manualną skrzynią jest nieco droższe: 43 dol. za trzy kwadransy, 53 dol. za 60 minut, 86 dol. za półtorej godziny. Jeśli ktoś ma już uprawnienia i chce sobie przypomnieć, poćwiczyć, instruktor życzy sobie 57 dol. za godzinę. Są różne promocje, różne „wielopak” dla kierowców. Jeśli chcemy auto na egzamin i godzinę rozgrzewki, musimy wysupłać 190 dol. Dłuższa rozgrzewka (90 minut) to wydatek na poziomie 220 dolarów. Szkoła „Onroad” w Sydney ma podobny cennik: pierwsza lekcja 55 dol. (reklamują się powitalną zniżką, jako standardową cenę podając 65 dol.). Za pięć godzin zapłacimy 250 dol. Za 10 lekcji (Pro. Pack) 580 dol., za 20 godzin – 1100 dol.



Integracja na torze

Jaki jest najlepszy sposób na integrację i podniesienie umiejętności w jeździe samochodem? Wizyta w ośrodku doskonałości techniki jazdy. Właśnie na taki pomysł wpadł zarząd naszego wydawcy, firmy e-kierowca, zapraszając kluczowych partnerów do Bednar.

Spotkanie kluczowych partnerów firmy e-kierowca z zarządem spółki odbyło się 9 września w Bednarach. To miejscowość położona ok. 30 km na północny wschód od Poznania. To właśnie tam znajduje się Sobiesław Zasada Centrum, czyli nowoczesny i największy w Polsce tor, wyposażony w profesjonalne moduły szkoleniowe, w tym szarapak, składający się z urządzenia do prowokowania poślizgu nadsterownego, nawadnianej płyty poślizgowej o długości blisko 100 metrów oraz systemu kurtyn wodnych, płyty poślizgowej czy krąg poślizgowy.

Kluczowi partnerzy biznesowi spółki e-kierowca mogli zmierzyć się z torem i przygotowanymi na nim niespodziankami. Nie odmówili także jazdy na gokartach. Wszyscy uczestnicy spotkania zgodnie podkreślali, że warto nieustannie podnosić swoje umiejętności, nawet gdy jest się bardzo doświadczonym kierowcą. Poza tym jazda na profesjonalnym torze może być prawdziwą frajdą!

Podczas spotkania na torze w Bednarach, trwającego cały dzień, znalazł się także czas na wspólny posiłek oraz długie rozmowy o branży szkolenia kierowców.

red



Motocykle nie dla niskich?

Kandydaci na kierowców skarżą się, że motocykle, na których muszą zdawać egzaminy na prawo jazdy kategorii A, są zbyt masywne dla drobniejszych osób, na przykład kobiet. Ministerstwo radzi, żeby wybrały raczej mniejsze maszyny i kategorię A1 i A2.



Problem trafił aż na salę sejmową. Zapytanie do ministra infrastruktury i budownictwa skierował poseł Krzysztof Sitarski, powołując się na zgłoszenie otrzymane od mieszkanki swojego okręgu.

– Obywatelka z mojego okręgu wyborczego przedstawiła mi problem wielu osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii A w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Rybniku – tłumaczył. – Jest ona drobnej wagi i niskiego wzrostu, a na egzaminie stosowane są duże, ciężkie motocykle o sporych gabarytach i mocy, na których łatwo o utratę stabilności i upadek, a na pewno trudniej na nich wykonać zadania praktyczne.

Z relacji zdających wynika, że w takim przypadku wykonanie tzw. ósemki, przejazd słomem czy hamowanie stanowią duży problem, szczególnie gdy trzeba balansować ciałem.

■ Motocykle dopasowane do postury zdających?

– Podsumowując, według mnie modele motocykli, którymi dysponują WORD-y, są zbyt ciężkie i wysokie. Chodzi o to, by kursant na egzaminie mógł dotykać ziemi całymi stopami – wyjaśnia poseł. Zwrócił się zatem do odpowiedniego ministra z pytaniem, czy widzi on potrzebę systemowego uregulowania tego problemu. Przedstawił też własne propozycje, np. stosowanie podczas egzaminu modeli o wysokości i konstrukcji dopasowanej do potrzeb zdających, zwrotniejszych, niższych i lżejszych, a także umożli-

wienie zdającym zapoznanie się z motocyklem przed przystąpieniem do egzaminu i odbycie jazdy próbnej.

Problem jest dobrze znany miłośnikom motocykli z całego kraju, którzy rozwiązania szukają często w Internecie.

„Mam mały problem, ponieważ jestem kobietką, która ma 159 cm wzrostu, waży 47 kg i robi prawo jazdy kat. A2 yamahą XJ6. Chcę zapytać, czy może jest tu ktoś obeznany, z doświadczeniem (najlepiej kobieta tej samej postury), kto może mi powiedzieć, jak sobie poradził na egzaminie, np. przy hamowaniu awaryjnym przy prędkości 50 km/h, czy potrafił opanować motocykl bez wywrotki? Ja mam z tym małą problem, ponieważ tylko paluszkami dotykam ziemi” – pisze na jednym z forów internetowych użytkowniczka Karolina.

■ Ministerstwo problem ignoruje

Formalnie w 2013 roku wprowadzono cztery podkategorie dokumentu uprawniającego do jazdy motocyklem. Wyznaczają one moc i pojemności maszyny, którą będziemy mogli prowadzić. Te same warunki dotyczą maszyn egzaminacyjnych. I tak przy kategorii AM będzie to motorower dwukołowy, przy A1 – motocykl dwukołowy o pojemności skokowej silnika co najmniej 115 cm³, nieprzekraczającej 125 cm³ i mocy nieprzekraczającej 11 kW, przy A2 – motocykl dwukołowy o pojemności skokowej silnika co najmniej 395 cm³ i mocy co najmniej 20 kW, nieprzekraczającej 35 kW, a przy kate-

gorii A, najbardziej kłopotliwej – motocykl dwukołowy o pojemności skokowej silnika co najmniej 595 cm³ i mocy co najmniej 50 kW, o masie własnej co najmniej 175 kg.

Tymczasem, mimo wyraźnych sygnałów od kandydatów na motocyklistów, ministerstwo problemu nie widzi.

„Wymagania stosowane na egzaminie państwowym, a także pojazdy, jakimi ma być przeprowadzany egzamin państwowy na prawo jazdy, są przeniesieniem do prawa polskiego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy nr 2006/126/WE” – wyjaśnia Jerzy Szmit, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. „Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zakupiły odpowiednie motocykle do wykonywania zadań egzaminacyjnych, odpowiadające ww. wymogom. Należy wskazać, że kraje członkowskie nie mają swobody dającej możliwość obniżenia tych parametrów”.

■ WORD-y wychodzą naprzeciw

Minister przypomina, że od ponad roku egzamin praktyczny można odbywać motocyklem, którym odbywało się szkolenie. Jest to w ostatnim czasie popularne rozwiązanie, jednak nie wszystkie szkoły mają możliwość podstawienia swoich pojazdów na egzamin. Co wtedy? Jerzy Szmit odpowiada wprost: „Osoby za niskie lub za słabe do tego, aby kierować motocyklem, który spełnia minimalne wymagania, powinny pomyśleć o zrobieniu prawa jazdy na mniejszy motocykl (A1 czy A2), z którym lepiej poradzą sobie na drodze. Jazda na zbyt dużym i zbyt ciężkim motocyklu może zagrażać bezpieczeństwu kierujących nim osób”.

Na szczęście dyrektorzy WORD-ów, którym problem jest znany, są bardziej chętni i otwarci na potrzeby osób zdających egzaminy. Motocykle wyposażone w regulowane lub obniżone siedziska pojawiły się między innymi w ośrodkach egzaminacyjnych w Tarnobrzegu i Szczecinie.

– Docierały do mnie takie sygnały, dlatego przy ostatniej wymianie motocykli w jednym przystosowaliśmy siedzisko dla niższych osób, po prostu je obniżając, i teraz nie ma już żadnego problemu – mówi Cezary Tkaczyk, dyrektor WORD-u w Szczecinie. – Nawet panie poniżej 160 cm wzrostu powinny sobie poradzić.

Anna Łukaszuk

Egzaminator nie jest nieomylny, ale...

Unieważnienia egzaminu na prawo jazdy można dokonać tylko wtedy, gdy naruszenie prawa przez egzaminatora nie budzi żadnych wątpliwości – orzekł niedawno Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie.



Rozpatrywana przez WSA sprawa dotyczyła przerwania egzaminu praktycznego na prawo jazdy. Dlaczego egzaminator podjął taką decyzję? Powodem było nieustąpienie przez kandydata na kierowcę pierwszeństwa osobie znajdującej się na przejściu dla pieszych. Jak do tego doszło? Osoba egzaminowana jechała prawą stroną ulicy na wprost (jezdnia o dwóch pasach ruchu przeznaczonych do jazdy w kierunkach przeciwnych), zbliżając się do przejścia dla pieszych. W tym samym czasie chodnikiem (po lewej stronie drogi) szła piesza. Zbliżała się do tego samego przejścia. Ponadto w kierunku przeciwnym do pojazdu egzaminacyjnego dynamicznie poruszała się inny pojazd. Widząc go, piesza zatrzymała się przed

przejściem. Gdy pojazd oddalił się od tego miejsca, kobieta ponownie zbliżyła się do jezdni, chcąc przejść na drugą stronę ulicy. Jednak gdy zauważyła pojazd egzaminacyjny, wchodziła na przejście dla pieszych powoli. Egzaminator uznał to za powód przerwania egzaminu.

■ Spór o bezpieczną odległość

Decyzję egzaminatora postanowił zaskarżyć instruktor nauki jazdy, który uczył wcześniej kandydata na kierowcę. Zgodził się z nim także marszałek. Jego zdaniem odległość dzieląca pieszą znajdującą się po lewej stronie jezdni od pojazdu egzaminacyjnego, jadącego po jej prawej stronie, pozwalała na kontynuowanie jazdy oraz bez-

pieczne przekraczanie jezdni przez kobietę. Jeśli bowiem wykonanie zadania egzaminacyjnego („przejazd przez przejście dla pieszych”) nie zagrażało życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego, brakowało podstaw do przerwania egzaminu. Zdaniem marszałka w tym przypadku należało po prostu powtórzyć zadanie.

Z decyzją marszałka nie zgodził się egzaminator. Dlaczego? Powody były trzy. Po pierwsze, organ pierwszej instancji nie wziął pod uwagę, że osoba zdająca egzamin nie zachowała szczególnej ostrożności oraz nie obserwowała należyście przejścia dla pieszych. Dlatego też nie zauważyła kobiety energicznie wkraczającej z lewej strony na zebra. Egzaminator wskazał także, że marszałek przyjął błędne założenie dotyczą-

ce odległości, jaka dzieliła pojazd egzaminacyjny i pieszą. Zdaniem pracownika WORD-u nie była ona bezpieczna. To nie wszystko. Egzaminator zarzucił marszałkowi naruszenie art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Brzmi on: „kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu”.

■ SKO analizuje zapis egzaminu

Sprawą zajęło się Samorządowe Kolegium Odwoławcze, które dokonało analizy nagrania rozpatrywanego egzaminu. Jak je zinterpretowano? „W żadnym razie nie można uznać, iż w momencie zbliżania się pojazdu egzaminacyjnego do przejścia i rozpoczęcia przez egzaminatora manewru hamowania piesza znajdowała się na jezdni”. SKO pokusiło się nawet o analizę poklatkowych ujęć zapisu egzaminu. Co z niej wyniknęło? Pięć sekund po zatrzymaniu się pojazdu egzaminacyjnego piesza, idąc przez przejście, znalazła się na wysokości osi samochodu. SKO przyjęło, że w momencie zatrzymania się egzaminacyjnej elki kobieta znajdowała się w odległości ok. ośmiu metrów od niej. Jaki z tego wniosek? „Odległość dzieląca pieszą, znajdującą się po lewej stronie jezdni, od pojazdu egzaminacyjnego, jadącego po prawej stronie, była bezpieczna, pozwalała i zapewniała zarówno na kontynuowanie jazdy, jak i niczym niezakłócone przekraczanie jezdni przez pieszą. A zatem nie ziszcila się przesłanka przewidziana w art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami, uzasadniająca zakończenie części praktycznej egzaminu przed wykonaniem wszystkich określonych zakresów egzaminu, tj. zaistnienie sytuacji, w której osoba zdająca zachowała się w sposób zagrożający bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego” – napisało w uzasadnieniu Samorządowe Kolegium Odwoławcze. I zdecydowało się podtrzymać decyzję marszałka o unieważnieniu egzaminu.

■ Długa lista błędów

Z decyzją SKO nie zgodził się egzaminator. Jak to uzasadnił? Przede wszystkim zwrócił uwagę, że kolegium, podtrzymując decyzję marszałka, naruszyło art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami („marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej, unieważnia egzamin państwowy, jeżeli był przeprowadzony w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik”). To nie wszystko. Wskazał także, że SKO nie dokonało dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy i wydało decyzję na podstawie niekompletnego materiału dowodowego, przy zaniechaniu przeprowadzenia z urzędu dowodu z przesłuchania egzaminatora oraz zasięgnięcia z urzędu opinii biegłego



go. Błędem, zdaniem egzaminatora, było także przyjęcie tezy wskazującej na to, że kandydat na kierowcę zachował szczególną ostrożność i należycie obserwował okolice przejścia dla pieszych oraz nie miał obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszej. Kolejny błąd? Uznanie,

Zastosowanie instytucji unieważnienia egzaminu może mieć miejsce tylko w przypadku, gdy w świetle materiału dowodowego naruszenie prawa przez egzaminatora nie budzi żadnych wątpliwości.

że w chwili przejazdu pojazdu egzaminacyjnego przez przejście dla pieszych piesza znajdowała się w bezpiecznej odległości od trasy tego pojazdu, co nie wymagało podjęcia żadnych działań ze strony egzaminowanego.

Egzaminator wskazał także, że niezależnie od wcześniej wskazanych uchybień, art. 72 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami nie daje organowi uprawnień do negowania oceny dokonanej przez egzaminatora podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego, jeżeli nie była ona poprzedzona uchybieniami całego procesu egzaminowania.

■ Sytuacja sporna? Decydujące znaczenie ma ocena egzaminatora

Sprawa trafiła więc do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie. Ten zdecydował, że skarga zasługuje na uwzględnienie, jednak nie wszystkie zarzuty podniesione przez egzaminatora okazały się trafne. Sąd stwierdził

jednak, że podstawą unieważnienia egzaminu może być tylko jasne i niewątpliwie naruszenie przepisów regulujących sposób ich przeprowadzania. A SKO ich nie wykazało.

Przede wszystkim WSA odniósł się do analizy wideo rozpatrywanego egzaminu. Odnosił, że zapis z kamery nie był do końca czytelny, co nie pozwalało na dokładne odtworzenie, jak wyglądała sytuacja na drodze podczas wykonywania zadania egzaminacyjnego. Przyjęte przez SKO założenie o bezpiecznej odległości dzielącej pieszą i pojazd egzaminacyjny, oparte o analizę klatkówek, jest więc bezpodstawne i hipotetyczne.

„W sytuacjach, w których ocena materiału dowodowego wymaga wiedzy specjalnej lub polega na uznaniu co do wagi ewentualnych błędów, należy decydujące znaczenie przypisać ocenie dokonanej przez egzaminatora, który w ramach przepisów prawa wyposażony jest przez władzę publiczną w kompetencje do tego, żeby stwierdzić, czy błędy popełnione przez kandydata na kierowcę w czasie egzaminu dyskwalifikują go z punktu widzenia możliwości uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. To bowiem egzaminator, obserwując na bieżąco sytuację na drodze, w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie, decyduje o przerwaniu egzaminu. Stąd zastosowanie instytucji unieważnienia egzaminu może mieć miejsce tylko w przypadku, gdy w świetle materiału dowodowego naruszenie prawa przez egzaminatora nie budzi żadnych wątpliwości” – czytamy w uzasadnieniu Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie.

Jakub Ziębka



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Mam 36 lat. Doskonale zdaje sobie sprawę, że jakaś część moich rówolatków jest już emerytami. Ale podchodzę do tego spokojnie, nie denerwuje się, nie zaciskam pięści ze złości.

Co wcześniej robili? Byli mundurowymi. Niby mówi się „za mundurem panny sznurem”, ale nigdy nie miałem ciągót do zostania policjantem lub żołnierzem, którzy mają prawo do wcześniejszych emerytur. Nie moja bajka. Może jestem głupi, że nie chciałem skorzystać z tych wszystkich profitów, jakie daje np. praca w armii, ale dobrze mi z tym, jak jest.

■ Jak wiedzie się emerytom – właścicielom OSK?

Ale chyba nie wszyscy dzieląją moje odczucia. Na branżowych portalach oraz forach internetowych często można przeczytać wpisy o byłych mundurowych prowadzących OSK lub będących instruktorami. Co ludzie piszą? Ano to, że naszej branży nie da się uzdrowić, póki działają w niej emeryci, którzy wcześniej pracowali w policji lub armii. Dlaczego? Bo zaniżają ceny za kurs, mając jeszcze inne źródło utrzymania.

Zacząłem zastanawiać się, czy znam jakichś mundurowych emerytów lub emerytów po sześćdziesiątce, którzy są właścicielami szkół jazdy. Okazało się, że znam. Postanowiłem więc przyjrzeć się ich ofercie cenowej i flocie aut.

Po krótkim namyśle wyliczyłem, że utrzymuję kontakt z czterema takimi osobami. Często ze sobą rozmawiamy i najwyczejniej w świecie się lubimy. Osoby te prowadzą ośrodki szkolenia kierowców w Poznaniu. Jakie mają ceny kursów? Wahają się od 1650 do 1750 zł za szkolenia na kategorię B. Są to ostateczne ceny, po uwzględnieniu wszystkich rabatów i promocji.

A ile kosztuje u nich godzina jazd doszkalających? 60 zł. Właściciel jednej ze szkół posiada trzy kie rio (nowe, prosto z salonu) – dwie w leasingu i jedną kupioną za gotówkę. Zatrudnia trzech instruktorów. Pracują w autach należących do niego. Sam też jeździ. Kilka godzin dziennie. Na brak klientów nie narzeka.

Kolejny szef OSK posiada trzy kie rio – wszystkie leasingowane. Zatrudnia trzech instruktorów. Oni pracują w swoich autach, także kiach rio. Liczba klientów? Bardzo duża.

Trzeci właściciel szkoły jazdy prowadzi jednoosobową działalność. Z tego, co widzę, praca go pasjonuje, na brak klientów nie może narzekać. A czwarty? Zatrudnia dziesięciu instruktorów, posiada sześć pojazdów (także kie). Pro-

wadzi również szkolenia na kategorii motocyklowe. Wiedzie mu się dobrze.

■ Konkurencja jak każda inna

Właściciele tych szkół są w wieku od 43 do 50 lat. Odeszli ze służby po piętnastu latach z 40-procentową emeryturą liczoną ze średnich pensji. To nie są oszałamiające kwoty. Ale rzeczywistość ma przewagę nad innymi przedsiębiorcami, bo nie muszą płacić składek do ZUS. Zatrudniają emerytów, studentów, innych pracowników na umowy o pracę. Radzą sobie na rynku tak samo jak ja. Bardzo ciężko pracują, rozwijają swoje biznesy i – tak jak wszyscy – z niepokojem patrzą na to, co się w branży dzieje.

Kozły ofiarne

Atmosfera wokół emerytur zawsze jest w Polsce gorąca. Nasza branża nie jest tutaj żadnym wyjątkiem. Temat byłych mundurowych, obecnie emerytów, rozpała instruktorów i właścicieli OSK do czerwoności. Nie bardzo rozumiem, dlaczego...



Są dla mnie konkurencją, ale traktuję ich jak innych właścicieli OSK. Znamy się, lubimy, szanujemy. I co najważniejsze – nie konkurujemy ceną. Uważam, że emeryci mają takie samo prawo prowadzić biznes jak ja. Jeżeli robią to profesjonalnie i uczciwie, z całego serca im kibicuję.

Większość właścicieli szkół jazdy zatrudnia emerytów, bo daje to możliwość obniżenia kosztów pracy. Pieniaczki, którzy piszą, że emeryci psują tę branżę, sami pewnie zatrudniają takich pracowników. Cenę kursu należy tak ustalić, żeby była opłacalna. Nie można oglądać się na innych, to nie ma sensu. Jeśli ktoś proponuje rażąco niską cenę za kurs, po prostu jest głupi. A takimi osobnikami w ogóle nie warto się zajmować. ■

Auta na minuty

Niecałe dwa lata temu pisaliśmy o cieszących się dużą popularnością na zachodzie Europy bezobsługowych wypożyczalniach samochodów na minuty. Zainteresowany nimi musi jedynie posiadać smartfon z zainstalowaną aplikacją i kartę płatniczą, z której zostaną automatycznie pobrane środki za korzystanie z pojazdu.



ki. Jeden Ślad opiera swoje usługi na miesięcznych abonamentach (39–349 zł) oraz czas jazdy – 10–20 gr/min. Dostępne jest też rozwiązanie prepaid, oparte wyłącznie na czasie jazdy (69 gr/min). Blinkee oferuje natomiast taryfę minutową (69 gr) i dniową (69 zł), przy czym licznik kosztów zatrzymuje się po 100 minutach. W planie są też preferencyjne pakiety dla stałych użytkowników.

Czy carsharing się opłaca? Nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Mieszkaniec aglomeracji, który okazjonalnie korzysta z auta, np. dwa–trzy razy w tygodniu, i pokonuje niewielkie odległości, będzie mógł sporo zaoszczędzić, korzystając z carsharingu. W szczególności gdy wybór dotyczy nowego samochodu i pojazdu pożyczanego na minuty. Przyjmując, że dobrze wyposażone auto segmentu B kosztuje 60 tys. zł, a po trzech latach eksploatacji straci 40 proc. wartości, mamy do dyspozycji 24 tys. zł. To jednak wciąż kwota, która nie zawiera kosztów serwisowania, ubezpieczenia czy paliwa. Dodając je, uzyskamy 35 tys. zł lub więcej. Za tyle fabryczny carsharing możemy mieć przez 250 dni z pakietem wliczonych 50 tys. km. A to skrajny i uproszczony scenariusz, w którym nie uwzględniamy korzystania z auta na minuty, tylko dobowy wynajem. Potencjalny użytkownik carsharingu powinien więc na spokojnie wszystko przeliczyć i samodzielnie odpowiedzieć sobie na pytanie, które rozwiązanie będzie miało ekonomiczne uzasadnienie.

Przed przystąpieniem do carsharingu warto też dokładnie przestudiować umowy, by być świadomym swoich praw i obowiązków. Oczywiście najważniejsze z punktu widzenia kierującego są kwestie opłat za korzystanie ze stref parkowania oraz sposób odbierania i oddawania pojazdu. Usługa drive omni ma wydzielone strefy odbierania i zdawania aut. 4Mobility również postawiło na bazy, ale umożliwiło także pozostawienie auta w dowolnym punkcie śródmieścia Warszawy. Traficara można zaparkować niemal w dowolnym miejscu stolicy oraz na wyznaczonych parkingach na wybranych stacjach Orlen. Auta firmy Panek można pozostawić w strefie obejmującej większą część Warszawy.

Istotne są także koszty likwidacji skutków kolizji spowodowanych przez użytkownika aut na minuty. Korzystając z usług firmy Panek trzeba liczyć się z udziałem własnym w szkodzie, sięgającym 4000 zł. 4Mobility, mimo włączenia do floty droższych pojazdów, obciąży kierowcę najwyżej do 1000 zł. Blinkee – do 500 zł. Tra-

Okazuje się, że rynek nie znosi próżni, a tego typu rozwiązania dotarły nad Wisłę. Carsharing, bo właśnie tym słowem opisuje się ogólnodostępne pojazdy, cieszy się coraz większym zrozumieniem i zainteresowaniem Polaków. Na razie tego typu usługami mogą cieszyć się przede wszystkim mieszkańcy Warszawy.

Każdy operator przyjął inną strategię. Panek postawił na techniczne innowacje – w skład jego floty wchodzi 300 hybrydowych toyot yaris. Z kolei 4Mobility, stworzone we współpracy z koncernem BMW, na auta z wyższej półki – mini one i clubman oraz BMW serii 1 i 3. W ramach drive omni, czyli carsharingu wspieranego przez Skodę, kierowcy mogą natomiast zapoznać się niemal z pełnym portfolio czeskiej marki – citigo, fabią, rapidem spaceback, octavią oraz kodiakiem. Traficara, działający w Warszawie i Krakowie, oferuje renault clio i ople corsa. Na terenie Trójmiasta Energia uruchomiła wypożyczalnię aut elektrycznych, na razie dostępną jedynie dla pracowników kompleksu biurowego Olivia Business Centre, mieszczącego około 200 firm zatrudniających ponad pięć tysięcy osób. Do ich dyspozycji oddano volkswageny e-up! i e-golf, renault zoe oraz nissana leaf. Ceny? Od 27 zł za godzinę do 256 zł za weekend, przy czym ładowanie pojazdów w stacjach Energia jest bezpłatne.

W firmie Panek za minutę korzystania z pojazdu płaci się 50 gr. Tyle samo kosztuje każdy kilometr. Traficara ustalił stawkę na poziomie 80 gr/km + 50 gr/min. W obu przypadkach można przerwać jazdę, ale nie zwalniać samochodu – np. by udać się do sklepu. Minuta postoju kosztuje 10 gr. To 6 zł/h, co jest uczciwą stawką, biorąc pod uwagę, że nie trzeba uiszczać opłaty za parkowanie, a w Warszawie korzystanie ze strefy płatnego parkowania kosztuje 3 zł/h. Za jazdę skodami trzeba zapłacić 25–65 gr/min + 65 gr – 1,20 zł/km w zależności od klasy auta. Najbardziej ekskluzywny 4Mobility ceni swoje auta na 55–75 gr/min + 80–90 gr/km. Dostępne są też pakiety minut i kilometrów. Panek za dobę korzystania z yaris policzy sobie 120 zł + 50 gr/km. W 4Mobility mini na 24 godziny kosztuje 159 zł + 80 gr/km. Za tyle samo Skoda oferuje rapida, przy czym w cenie 159 zł zawarte jest już 200 km podróży. Za każdy kolejny trzeba dopłacić 55 gr.

Dostępne są też elektryczne skutery. Oferuje je blinkee (Warszawa i Poznań) oraz Jeden Ślad (Warszawa). I chociaż są to motorowery, okazują się najlepsze ze względu na korki. W ruchu miejskim skutery docierają co celu nawet o 40 proc. szybciej od samochodów i 70 proc. sprawniej od komunikacji zbiorowej, w której cenne minuty traci się w oczekiwaniu na ewentualne przesiad-

Nowa alternatywa



ficar i drive omni nie przewidują wkładu własnego. Jeden Ślad obciąży natomiast kierującego opłatami za części do naprawy według cennika ich producenta. W przypadku poważniejszego „dzwonu” rachunek może być więc słony. Na razie doświadczenia operatorów są pozytywne. Od chwili uruchomienia usługi w Warszawie blinkee nie stwierdziło przypadków niszczenia pojazdów, stłuczek czy wypadków. Oczywiście w każdym przypadku kierowca odpowiada za szkody, które nie są objęte ubezpieczeniem, czyli np. jazdę pod wpływem środków odurzających, celowe spowodowanie kolizji, rażące naruszenie przepisów, ucieczkę z miejsca zdarzenia, niezgłoszenie szkody w terminie itd.

Szacunki mówią, że jeden współdzielony samochód zastępuje 10–12 pojazdów prywatnych i uwalnia od 80 do 160 m² miejsc parkingowych w centrum miasta. Oprócz tego współdzielenie samochodów może również poprawić jakość powietrza w aglomeracjach – dzięki redukcji liczby prywatnych aut na ulicach emitowane jest od 7,6 proc. do 36 proc. mniej zanieczyszczeń. Co istotne, pojazdy mogą być użytkowane przez osoby prywatne, jak również firmy. W rezultacie w Europie z usług carsharingu korzysta już ponad 2,1 mln osób. Do 2020 roku liczba użytkowników może wzrosnąć nawet do 15 milionów.

Łukasz Szewczyk



Statystyczny kierowca rzadko zmagają się z problemem uszkodzonej opony – w ciągu ostatnich czterech lat doświadczyło go 60 proc. zmotoryzowanych – informuje ośrodek Profacts.

Niestety, na tym kończą się dobre wiadomości. 70 proc. osób straciło na zmianę koła do trzech godzin (wynik mógł zostać wyśrubowany przez oczekiwanie na assistance, konieczność wypakowania zawartości bagażnika, problem z odkręceniem zabezpieczonych śrub czy brak pomysłu na przeprowadzenie operacji). W większych autach, szczególnie cieszących się coraz większą popularnością crossoverach i SUV-ach, wymiana koła wymaga nie tylko umiejętności, ale i sporej krzepy. Nie dziwi więc, że 33 proc. mężczyzn i 71 proc. kobiet nie decyduje się na samodzielną zmianę koła.

Coraz lepszy stan dróg sprawia, że koło zapasowe staje się zbędnym balastem. Zastępujący je znacznie łatwiejszy i wygodniejszy w użyciu zestaw naprawczy nie zawsze ratuje jednak w przypadku „złapania kłapka”. Pianka nie zaślepi otworu wyrwanego przez dużą śrubę czy rozciętej ścianki bocznej opony. Niektóre marki postawiły więc na opony typu run flat ze sztywnymi ściankami bocznymi, które umożliwiają kontynuowanie jazdy po utracie powietrza.

Bridgestone stworzył – jak zapewnia – nowy typ ogumienia run flat. Opony DriveGuard mają zoptymalizowane ścianki boczne. Są odpowiednio sztywne, by utrzymać ciężar pojazdu, jednak nie na tyle, by istotnie ograniczać komfort czy zmuszać do stosowania zawieszek o specjalnych nastawach. Kolejnym wyróżnikiem jest mechanizm odprowadzania ciepła. Za proces odpowiada m.in. ściana boczna z drobnymi elementami aerodynamicznymi, które generują zawirowania powietrza. Bez powietrza można przejechać 80 km z prędkością do 80 km/h. Jeżeli uszkodzenie nie będzie duże, miejsce przebięcia można naprawić.

DriveGuard mogą być stosowane we wszystkich samochodach, przy czym jest wskazane, by ze względów bezpieczeństwa miały one system ostrzegania o utracie ciśnienia (TPMS). Ogumienie jest produkowane w dziewiętnastu rozmiarach letnich i jedenastu zimowych. Średnice 16–18 cali, szerokości 185–225 mm oraz profile 65–40, co pokrywa większość rynku. DriveGuard w popularnym rozmiarze 205/55 R16 jest do kupienia za ok. 295 zł. Klasyczne Bridgestone Turanza kosztują ok. 260 zł. Ceny za rozwiązanie niedogodności związanych z uszkodzeniem koła czy uwolnienie przestrzeni w bagażniku nie sposób uznać za wygórowaną. Nieco wyższa (ok. 70 zł względem zwykłej opony), ale wciąż akceptowalna jest dopłata do zimowego wariantu DriveGuard.

Łukasz Szewczyk

Zdałem. Co dalej?

Kilkadziesiąt obowiązkowych godzin podczas zajęć teoretycznych i praktycznych na kursie na prawo jazdy to zdecydowanie za mało, żeby mówić, że jesteśmy świetnymi kierowcami.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Dobry kierowca nie jest bowiem oporny na wiedzę, cały czas stara się doskonalić swoją technikę jazdy. Podczas jazdy samochodem zawsze analizuje sytuację i antycypuje zdarzenia, chociaż o kilka sekund. Ponadto zawsze przestrzega zasad ruchu i drogowego savoir-vivre'u.

Zacznijmy jednak od momentu zdania egzaminu praktycznego. Mamy prawko, nie oznacza to jednak, że umiemy jeździć. Możemy poruszać się po drogach bez asysty instruktora. Nikt już za nas nie odpowiada. Uczyc musimy się sami! Nie jesteśmy zmuszani do czerpania przyjemności z jazdy, ale każdy kierowca powinien mieć o niej jakieś pojęcie.

Nie uważam się za króla szos, kieruję samochodem od dziesięciu lat. Każda kolejna jazda to nowe doświadczenie. Ważne jest to, żeby z różnych sytuacji potrafić wyciągać wnioski. Nie ma sensu oglądanie wypadków drogowych na YouTube. One nic nie wnoszą, ale młodzież ogląda je i myśli: „on nie dał rady, ale ja bym sobie poradził!”.

■ Asertywny trendsetter

Niektórzy świeżo upieczeni kierowcy wkładają prawo jazdy do szuflady i przypominają sobie o nim parę lat później. Znam kilka takich osób. Co należy zrobić w takiej sytuacji? Warto skorzystać z asysty tych, którzy są doświadczonymi kierowcami i mogą nas nieco przypilnować.

Niezależnie od tego, czy jeździmy, czy nie, warto czytać! Szczególnie ważną lekturą dla każdego kierowcy jest ustawa Prawo o ruchu drogowym. Problem w tym, że wielu zna ją po bieżnie albo tylko słyszało, że w ogóle istnieje. Warto także śledzić zmiany w taryfikacji mandatów. Po jego przeanalizowaniu dowiemy się, że głupota na drodze się nie opłaca.

Świeżaki powinny pamiętać o przydatnej umiejętności: asertywności. Często młodzi kierowcy robią za szoferów, a pasażerowie lubią dopingować: „no, dajesz, pokaż im!”. Takim okrzykiem towarzyszy zazwyczaj energetyzująca muzyka. Jakie myśli mogą się wtedy pojawić



w głowie młodego kierowcy? „Dam radę, pokażę im, patrzcie, jestem mistrzem kierownicy!”.

Warto ryzykować? W żadnym wypadku. Należy odpuścić. Nie warto podążać za modą, lepiej być trendsetterem. Sprawić, żeby bezpieczna i kulturalna jazda stała się wzorem do naśladowania. Przy okazji powinno się sprawdzić, czy pasażerowie, także jadący na tylnej kanapie, mają zapięte pasy. Nigdy przecież nie wiadomo, czy nie spotkamy po drodze jakiegoś pajaca, którego poniosła ułańska fantazja. Wyobraźcie sobie laptop leżący luzem na tylnej kanapie. Ostro hamujemy, on uderza w przednią szybę, a ona rozsypuje się na milion kawałków. Każdy pasażer waży dużo więcej niż przenośny komputer...

■ Spiesz się powoli

Młodzi ludzie są pełni energii. Żyją w przekonaniu o swojej nieśmiertelności. Chcąc zaimponować, często nawet samemu sobie, zbyt mocno wciskają pedał gazu. Kiedy najczęściej dochodzi do wypadków? Na najlepszych drogach, przy najlepszej pogodzie i na długich prostych. Zimą każdy zdaje sobie sprawę, że jest ślisko i jeździe wolniej. Młodzi kierowcy zapominają o jednym, ale bardzo ważnym. Doświadczeniu, które nabywa się wraz z każdym pokonanym samochodem kilometrem.

Należy się spieszyć, ale powoli! Tym bardziej że młodzi kierowcy mają przed sobą całe życie. Ale to właśnie oni znacznie często wyprzedzają na podwójnej ciągłej, przejściach dla pieszych i w innych niedozwolonych miejscach. Dlaczego tak się dzieje? Przecież dopiero co zdali egzamin, powinni pamiętać przepisy...

Trzeba się uczyć, analizować błędy i wyciągać z nich wnioski. Doświadczenie to cenna rzecz pod warunkiem, że nie powieli się tych samych

błędów. Można mieć farta, jeździć niezgodnie z przepisami i przez długi czas nie spowodować wypadku, nie dostać mandatu. Przykładem jest szeryf drogowy. On nie wie, dlaczego blokuje pas i tamuje ruch, ale to robi. Ba, myśli, że nic lepszego nie mógłby wymyślić!

Elementami, które kursanci wykonują na szkoleniu praktycznym za rzadko, są jazda na drogach szybkiego ruchu oraz manewr wyprzedzania. Szkoda, bo młodzi kierowcy nie wiedzą potem, jak należy się zachować. Podjeżdżają zbyt blisko auta, które chcą wyprzedzić? Skutkiem jest wymiana kilku elementów karoserii. Często świeżaki zapominają o podstawach. Chodzi o spoglądanie w lusterka. O kierunkowskazach już nawet nie wspominam...

■ Logika, kultura i przepisy

Młodzi często także są rozkojarzeni. Dlaczego? Z kilku powodów. Na przykład podczas jazdy korzystają z tabletów czy smartfonów. Pisanie SMS-ów na czerwonym świetle także jest idiotycznym pomysłem, lepiej obserwować drogę!

No i ta muzyka. Wiem, że potrafi umilić nawet najkrótszą podróż. Ale słuchanie jej zbyt głośno nie jest najlepszym pomysłem. Można szybko odlecieć, zlekceważyć to, co dzieje się na drodze. O wypadek w takiej sytuacji nietrudno.

Młodzi muszą także powściągnąć swoje emocje. Nie powinni reagować na trąbienie, „siedzenie na zderzaku”. Lepiej odpuścić, być oazą cierpliwości.

O czym świeżaki powinny pamiętać? O logicznym myśleniu, bo sytuacja na drodze może dynamicznie się zmienić, trzeba na nią reagować. Ale z głową! Nie można także zapominać o drogowych zasadach savoir-vivre'u. No i o przepisach! Trzeba ich przestrzegać! ■

Minimalna płaca i stawka za godzinę idą w górę

Od 1 stycznia podwyższona zostanie minimalna stawka za godzinę z tytułu umowy-zlecenia i umowy o świadczenie usług. Wynosić będzie 13,70 zł. Dodatkowo rząd postanowił podwyższyć minimalne wynagrodzenie dla pracowników. W nowym roku będzie to już 2,1 tys. zł.

Takie regulacje są ważne szczególnie dla właścicieli szkół jazdy w kontekście współpracujących z nimi instruktorów. Specjalne rozporządzenie w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2018 roku przyjęła we wrześniu Rada Ministrów.

– Zgodnie z regułą określoną w ustawie o minimalnym wynagrodzeniu za pracę wysokość minimalnej stawki godzinowej jest waloryzowana o wskaźnik wzrostu minimalnego wynagrodzenia za pracę. To oznacza, że podnieśliśmy minimalne stawki o 5 proc. – mówi szefowa resortu rodziny, pracy i polityki społecznej Elżbieta Rafalska.

■ 70 groszy więcej

Co to jest minimalna stawka godzinowa, która od 1 stycznia wynosić będzie 13,70 zł? To minimalna wysokość wynagrodzenia za każdą godzinę wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Kogo ona obejmuje? Każdą osobę wykonującą działalność gospodarczą lub jej niewykonyującą, która przyjmuje zlecenie lub świadczy usługi na podstawie umów albo na rzecz innej jednostki organizacyjnej w ramach prowadzonej przez te podmioty działalności, także samozatrudnionych. Nie są nią objęte umowy o dzieło.

Wynagrodzenie zleceniobiorcy powinno być ustalone w umowie w taki sposób, żeby za każdą godzinę wykonania zlecenia lub świadczenia usług nie było ono niższe niż wysokość minimalnej stawki godzinowej. Co ciekawe, zleceniobiorca nie będzie mógł zrzec się prawa do wynagrodzenia w wysokości wynikającej z minimalnej stawki godzinowej ani przenieść go na inną osobę.

Minimalna stawka godzinowa została wprowadzona z początkiem tego roku. Obecnie wynosi ona 13 zł.

■ Pod nadzorem PIP-u

A jak ma być potwierdzana liczba przepracowanych godzin? Kwestie te powinny być ustalone w umowie zawartej przez zleceniobiorcę i zleceniobiorcę.



– A co w przypadkach braku umownych ustaleń co do sposobu potwierdzania liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług? Wówczas zleceniobiorca przedkłada w formie pisemnej, elektronicznej lub dokumentowej informację o liczbie godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług. Podobnie jest w przypadku umowy zawartej w formie ustnej, jeżeli nie doszło do pisemnego potwierdzenia sposobu weryfikacji liczby godzin. W sytuacji braku takiego potwierdzenia podstawą ustalenia liczby godzin wykonania zlecenia lub świadczenia usług będzie stosowna informacja przedłożona przez zleceniobiorcę.

Kto będzie nadzorował przestrzegania przepisów? To obowiązek Państwowej Inspekcji Pracy. Za naruszenie przepisów dotyczących wprowadzanej stawki godzinowej przewidziano kary od 1 do 30 tys. zł.

■ „Wzrost jest uzasadniony”

Od 1 stycznia podwyższone zostanie także minimalne wynagrodzenie. Teraz wynosi ono 2 tys. zł, w przyszłym roku – 2,1 tys. zł. Co to jest płaca minimalna? To ustalone najniższe wynagrodzenie, jakie pracodawca musi wypłacić pracownikowi zatrudnionemu na umowę o pracę.

– Wzrost płacy minimalnej w obecnej sytuacji na rynku pracy, przy niskim bezrobociu, przybawających miejscach pracy i wzroście płac jest uzasadniony – mówi Elżbieta Rafalska.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Rada Ministrów jest zobowiązana do ustalenia wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz minimalnej stawki godzinowej do 15 września każdego roku. Przed wydaniem rozporządzenia projekt nowej regulacji został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Jakub Ziębka

Obywatelski zespół szykuje propozycje

Dokładne badania lekarskie, profil psychologiczny kierowcy, wywiad środowiskowy i jednolita wykładnia przepisów ruchu drogowego – to tylko niektóre postulaty, jakie zamierza umieścić w nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami powstały właśnie zespół, który nazwał się obywatelskim.

Zespół składa się z doświadczonych instruktorów nauki jazdy i egzaminatorów. Twierdzą oni, że przepisy regulujące szkolenie kierowców tworzą ludzie zza biurka, którzy nie mają pojęcia o rzeczywistych problemach przyszłych kierowców i ich szkoleniowców.

– Rozporządzenia podsuwane do podpisania ministrowi są autorstwa osób kompletnie nieprzygotowanych do tworzenia prawa, osób całkowicie niezających realiów szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców – twierdzi Tomasz Kulik, instruktor nauki jazdy, jeden z członków inicjatywy. – Zakres naszych zainteresowań jest ogromny, bo dotyczy ustawy Prawo o ruchu drogowym, ustawy o kierujących pojazdami, rozporządzeń do tych ustaw i aktów prawnych bliskich naszej branży lub pośrednio z nią związanych.

■ Kursanci z problemami psychicznymi i kurzą ślepotą

Wszystko zaczęło się od dyskusji na branżowym forum internetowym. Pojawiło się wiele wątpliwości i problemów oraz argumenty, że zespół ekspercki działający przy ministerstwie i szykujący nowelizację ustawy o kierujących pojazdami nie konsultuje niczego ze środowiskiem. Tak narodził się pomysł stworzenia inicjatywy obywatelskiej, której zadaniem będzie napisanie projektu nowelizacji ustawy i zebranie pod nią 100 tys. głosów. Na czele inicjatywy stanął Filip Grega, prezes Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy. W jej skład wchodzi szkoleniowcy i egzaminatorzy. Jednak inicjatywa nie zamyka się na nowych członków i zaprasza wszystkich doświadczonych przedstawicieli branży.

Jak twierdzą członkowie zespołu, nie tylko system szkolenia wymaga poprawek. Problem pojawia się jeszcze zanim kursant wsiądzie pierwszy raz do samochodu.

– Nasze pomysły nie są innowacyjne ani abstrakcyjne – mówi Adam Żuchowicz, właściciel Szkoły Jazdy „Roy” ze Świnoujścia. – Wynikają z obserwacji i wieloletniego doświadczenia. Ja np. uważam, że niezmiernie ważne jest zrozumienie, że prawo jazdy to nie jest paszport. Nie każdy musi je mieć, nie każdy powinien. Badania pokazują, że ok. 7 proc. społeczeństwa nie nadaje się na kierowców. Z różnych powodów – problemów emocjonalnych, zdrowotnych.



U nas się takich ludzi nie odsiewa, bo badania lekarskie zakrawają na kpinę.

Jak twierdzi Żuchowicz, zanim człowiek zostanie dopuszczony do kursu, powinien być dokładnie przebadany. Nie tylko przez okulistę, ale też przez psychologa, który mógłby wychwycić ewentualne problemy osobowościowe. Bo to one niejednokrotnie doprowadzają do tragedii na drodze.

– Nawet podstawowe badania lekarskie są u nas prowadzone po łebkach – denerwuje się. – Miałem kiedyś kursanta, który na zakręcie, podczas szarówki, jechał prosto na drzewo. Zahamowałem na czas, ale nie mogłem zrozumieć, co się stało. Okazało się, że człowiek drzewa nie widział, bo miał kurzą ślepotę, o której nie wiedział.

Zespół zamierza też zaproponować zmiany w przepisach, które pozwolą stworzyć portret psychospołeczny kandydata. Należy do nich wywiad środowiskowy oraz badanie mające stwierdzić, czy kandydat nie jest narkomanem, leko- manem czy alkoholikiem.

■ Jasna wykładnia przepisów

Zdaniem zespołu należy też zadbać o to, by przepisy, których uczy się kandydat na kierowcę, były jednoznaczne.

– Nie może być tak, że powstają różne szkoly interpretacji przepisów ruchu drogowego

– mówi Rafał Górski, właściciel OSK w Jeleniej Górze. – Powstaje szkoła warszawska, krakowska, toczą się dyskusje dotyczące tego, jak interpretować kodeks ruchu drogowego – kiedy używać kierunkowskazu, jak jechać po rondzie. Chcemy, żeby powstało coś podobnego jak w ministerstwie edukacji – zatwierdzone kanon materiałów, które jednoznacznie określają wykładnię prawa. I z takich materiałów chcemy uczyć naszych kursantów, żeby potem nie było żadnych wątpliwości. Bo obecne interpretacje są często są sprzeczne.

– Razi brak zapisu skreślonego w 1997 roku, precyzującego zachowanie kierującego, który zawraca na drodze z pierwszeństwem, wobec kierujących na drodze podporządkowanej – podaje jedną z niekonsekwencji prawnych Tomasz Kulik. – Ustawa ta jednak wymaga znacznie mniej poprawek, niż gniot, jakim jest ustawa o kierujących pojazdami. Od początku napisana była wadliwie, bo urzędnicy ministerstwa (to była rządowa inicjatywa ustawodawcza) jawnie ignorowali wnioski składane podczas konsultacji społecznych.

■ Jakie są podstawowe zarzuty wobec ustawy?

Kierowca w okresie próbnym (będzie obowiązywał on czerwca przyszłego roku – przyp. red.) ma obowiązek wziąć udział w szkoleniu dodatkowym między czwartym a ósmym miesiącem od chwili otrzymania prawa jazdy. Szkolenie dodatkowe teoretyczne ma odbywać się w WORD-ach w wymiarze dwóch godzin i dotyczyć m.in. działania alkoholu i innych środków odurzających, a praktyka w ODTJ-ocie w wymiarze jednej godziny.

– Po pierwsze, po co powtarzać w WORD-zie teorię, która była na kursie prawa jazdy, po drugie, co da jedna godzina w ODTJ? Po trzecie: dlaczego zajęcia dodatkowe – jakże potrzebne – mają się odbywać między czwartym a ósmym miesiącem od odebrania prawa jazdy przez kierowcę, a nie między kursem prawa jazdy a egzaminem? – pyta Kulik.

Na razie zespół jest na etapie zbierania postulatów. Nie wiadomo jeszcze, w jakim czasie może powstać nowelizacja pierwszej ustawy, jednak członkowie są zgodni – zrobią wszystko, by nastąpiło to jak najszybciej.

Anna Łukaszuk



Autonomiczna przyszłość transportu drogowego

Pod takim tytułem odbyła się we wrześniu w Warszawie konferencja zorganizowana przez Instytut Transportu Samochodowego. Szeroko reprezentowana była administracja rządowa. To chyba najlepszy dowód na to, że pojęcia „autonomiczna motoryzacja” oraz „elektromobilność” z kategorii „science fiction” trwale przenoszą się do kategorii „reality”.

Konferencja dotyczyła przyszłości transportu drogowego w kontekście jego stopniowej automatyzacji. Wszystko wskazuje na to, że z tej drogi nie ma odwrotu.

■ Prztyczek dla rządzących

Przekonywali o tym prowadzący prelekcje przedstawiciele koncernów motoryzacyjnych. Audi, Volkswagen, Toyota czy Renault już obecnie wyposażają swoje pojazdy w systemy ułatwiające życie kierowcy, poprawiające bezpieczeństwo jazdy oraz automatyzujące podstawowe i często sprawiające kierowcom trudność manewry (np. parkowanie lub manewrowanie z przyczepą). Działanie tych systemów można było przetestować na specjalnie przygotowanym, wyłączonym z ruchu fragmencie drogi. W planach koncernów wymieniany jest rok 2022. Wtedy dotychczasowych elektronicznych asystentów wspomagających kierowcę zastąpić mają rozwiązania w pełni automatyzujące ruch pojazdów. Bezpieczna automatyzacja wymaga oczywiście wdrożenia rozwiązań z zakresu legislacji, infrastruktury drogowej, efektywnej transmisji danych (jeden pojazd autonomiczny transmituje ponad 1 GB danych na dobę), sztucznej inteligencji, systemów rozpoznawania otoczenia oraz bezpieczeństwa informatycznego. Budzące respekt osiągnięcia zaprezentowali przedstawiciele polskich uczelni wyższych – Politechniki Warszawskiej i Politechniki Wrocławskiej.

Działające na nich zespoły prowadzą zaawansowane badania i prace rozwojowe w dziedzinie autonomicznych środków transportu zbiorowego oraz automatyzacji samochodów osobowych. Opracowują rozwiązania często będące pionierskimi w skali globalnej, które niestety ciągle mają problem z zaistnieniem na światowym rynku. Przedstawiciele uczelni krytykowali niedostateczne zainteresowanie wynikami ich prac ze strony polskiego sektora przemysłowego oraz brak dostatecznego wsparcia ze strony administracji rządowej.

■ ITS inicjatorem automatyzacji transportu w Polsce?

Przedstawiciele administracji rządowej wydają się dostrzegać zarówno zagrożenia, jak i szanse, które daje rozwój autonomicznych środków transportu oraz alternatywnych sposobów napędzania pojazdów. Według słów ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka trwa „rewolucja technologiczna”, która przejawia się dążeniem do zautomatyzowania przewozów, cyfryzacji modeli zarządzania i całkowitej zmiany modelu podróży. Coraz częściej przeprowadza się również testy na gotowych rozwiązaniach, umożliwiających kierowanie pojazdami przy ograniczonym udziale człowieka. Nowoczesne technologie i rozwiązania mogą być remedium na problemy, z którymi boryka się obecnie transport – obniżeniem przepustowości infra-

struktury transportowej, wzrostem zapotrzebowania na paliwo i negatywnym wpływem na środowisko. Oczywiście przed wdrożeniem na szeroką skalę technologii autonomicznych należy je zweryfikować pod kątem minimalizacji ryzyka potencjalnej wypadkowości i określić zasady współdziałania z obecnymi na naszych drogach pojazdami konwencjonalnymi, tak aby zwiększyć bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego. Istotną rolę w tym procesie ma odegrać nowa instytucja. Szef resortu infrastruktury i budownictwa twierdzi, że trwają prace nad powstaniem Polskiego Centrum Kompetencji w obszarze automatyzacji transportu. Kluczową rolę odgrywa w nich ITS, który tworzy koncepcję centrum i laboratorium badawczego do testowania nowych technologii autonomizujących transport. Instytut ma również powołać Krajowy Punkt Kontaktowy dla producentów pojazdów i podzespołów, firm technologicznych, samorządów, instytucji nauki oraz innych organizacji zainteresowanych rozwojem i wdrażaniem systemów CAD (connected and automated driving, czyli współpracujących, zautomatyzowanych i autonomicznych pojazdów). Poprzez te działania obchodzący 65-lecie ITS ma ambicje stać się inicjatorem ery autonomizacji transportu drogowego w Polsce.

■ Nadchodzi rewolucja

Ambitne plany przedstawiło również Ministerstwo Energii, reprezentowane przez swojego szefa Krzysztofa Tchórzewskiego. Ministerstwo prowadzi intensywne prace zmierzające do opracowania i wdrożenia do produkcji modelu samochodu elektrycznego. W tym celu powołano spółkę ElectroMobilityPoland, która w ostatnim czasie w wyniku przeprowadzonego konkursu wyłoniła cztery finałowe projekty przyszłego pojazdu. Zgodnie z deklaracją ministra pojazdy elektryczne na pewno będą produkowane, na początek w seriach po około 15 tys. sztuk rocznie.

Kiedy zatem możemy spodziewać się na polskich drogach pierwszych w pełni autonomicznych pojazdów? W opinii dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego Marcina Ślęzaka w pierwszej kolejności pojawiają się na zamkniętych obszarach, gdzie będą testowane z zachowaniem wszelkich środków bezpieczeństwa. W pełni komercyjnie będzie można zacząć je wykorzystywać około 2025 roku, gdy gotowe będą wszystkie wytyczne, a problemy z bezpieczeństwem i etyką ich użytkowania zostaną rozwiązane. Rewolucja nadchodzi więc wielkimi krokami. Pewne obawy budzi jednak to, że uczestnicy dyskusji, koncentrując się na kwestiach technologicznych, pomijają zagadnienia związane z wypracowaniem modelu kształcenia przyszłych kierowców, którzy nadal będą przecież istotnym składnikiem motoryzacyjnego ekosystemu.

Dariusz Piorunkiewicz



Kto jest winny – drogi czy kierowcy?

Polska ma jedne z najgorszych w Europie statystyki wypadkowości. Media i kierowcy nierzadko przekonują, że to wina infrastruktury. Podnoszony jest argument, że to wciąż przeciętna liczba dróg ekspresowych i autostrad sprzyja najcięższym w skutkach wypadkom czołowym i bocznym oraz potrąceniom pieszych i rowerzystów.

Tymczasem z najnowszego raportu Najwyższej Izby Kontroli wynika, że w Polsce z największą liczbą ofiar na 100 wypadków mamy do czynienia w zdarzeniach na drogach budowanych z myślą o jeździe z podwyższonymi prędkościami.

■ Braki, które mogą mieć skutki śmiertelne

Wypadki na autostradach i drogach ekspresowych niejednokrotnie mają charakter katastrof w ruchu lądowym, w którym uczestniczy wiele osób i pojazdów, a skutkiem są liczne ofiary i zniszczenia. Konieczne jest więc posiadanie sprawnie funkcjonującego systemu ratowniczego, będącego warunkiem koniecznym do udzielenia niezbędnej pomocy ofiarom wypadków drogowych oraz osobom dotkniętym skutkami tych wypadków – podkreśla NIK.

Procedury dotyczące zasad i organizacji działań ratowniczych są zasadniczo spójne i pozwalają na sprawne prowadzenie akcji. Działania

ratownicze, w tym na autostradach i drogach ekspresowych, prowadziły jednostki krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (m.in. straż pożarna) oraz zespoły ratownictwa medycznego (w tym także lotniczego), wspierane przez policję i zarządców dróg – czytamy w raporcie. NIK zwraca uwagę, że połowa sieci autostradowej zarządzanej przez GDDKiA nie miała jednak opracowanych i wdrożonych planów działań ratowniczych. Opóźnienia w tym zakresie wyniosły często wiele lat w stosunku do terminu oddania drogi do użytkowania. Nie są to uchybienia o charakterze formalnym, tylko braki, które mogą opóźnić udzielenie pomocy ofiarom poważniejszych wypadków lub katastrof, a co za tym idzie – zwiększyć liczbę ofiar.

We wszystkich kontrolowanych jednostkach Państwowej Straży Pożarnej zostały sporządzone plany ratownicze, zawierające m.in. zbiór zasad i procedur organizacji działań ratowniczych na drogach. NIK pozytywnie ocenił także przygotowanie planów działania Państwowego Ratownictwa Medycznego dla poszcze-

gólnych województw. W raporcie podkreśla się, że w Polsce nie stworzono ogólnokrajowego, jednolitego systemu wymiany informacji i koordynacji działań służb biorących udział w akcjach ratowniczych na autostradach. Rozwiązania funkcjonujące na poziomie lokalnym dotychczas spełniają swoją rolę, jednak mogą się okazać niewystarczające w przypadku zdarzeń, do których konieczne jest lub będzie zaangażowanie znacznych sił i środków.

■ Wysokie mandaty? Nie w Polsce

Według danych Komendy Głównej Policji w 2016 roku na wszystkich drogach publicznych w Polsce miały miejsce 33.664 wypadki, w których zginęło 3026 osób, a 40.766 zostało rannych. W porównaniu do 2015 roku zwiększyły się: liczba wypadków o 1,8 proc. (594), śmiertelnych ofiar wypadków o 2,7 proc. (80 osób) i rannych o 2,1 proc. (829 osób). Aż o 12 proc. wzrosła liczba kolizji drogowych – odnotowano ich blisko 407 tys. w 2016 roku. Tym samym Polska na-

leży do krajów Unii Europejskiej, w których poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym należy do najniższych. W przeliczeniu na milion mieszkańców śmierć w wypadkach drogowych ponosi 79 osób. Średnia dla UE to 50, dla Litwy – 65, Czech – 59, a Słowacji – 50. Można by dyskutować, czy w wymienionych krajach drogi są lepsze. Jedno jest natomiast pewne. We wszystkich zmotoryzowani stojący na bakier z przepisami liczyć się z wysokimi mandatami. W Czechach zbyt szybka jazda może uszczuplić stan konta o równowartość przeszło 1600 zł, na Litwie przekroczenie prędkości może kosztować nawet 700 euro, a na Słowacji – 800 euro. W Polsce zmotoryzowani mogą obawiać się najwyżej 500 zł mandatu, a w szczególnych przypadkach skierowania sprawy na drogę sądową. O otrzymanie mandatu na autostradzie bądź drodze ekspresowej jest jednak dosyć trudno i nie wynika to bynajmniej z pobłażliwości funkcjonariuszy. NIK zwrócił uwagę na niską aktywność policji na tego typu drogach, która – jak czytamy w raporcie – po części jest skutkiem przyjętego przez komendanta głównego policji podejścia. Komisariaty autostradowe, znajdujące się przy autostradach, działają jedynie w dwóch województwach – śląskim i małopolskim (dodatkowo w Gorzowie Wielkopolskim przy autostradzie zlokalizowana jest sekcja zabezpieczenia autostrady). W pozostałych województwach zadania te wykonują komendy powiatowe i miejskie policji. Kwestia ta będzie przedmiotem dalszego zainteresowania NIK.

■ Zaskakująca różnica

Statystyki opublikowane przez NIK stały się tematem ożywionych dyskusji. Nie brakuje opinii, że na autostradach i ekspresówkach ginie



Źródło: Opracowanie własne NIK

więcej ludzi, bo jeżdżą się po nich szybciej, więc siłą rzeczy wypadki są poważniejsze w skutkach. Nie można jednak zapominać, że w Polsce zdecydowana większość ruchu odbywa się na drogach niższych kategorii z nieoświetlonymi pobocznymi czy odcinkami tranzytowymi na terenach miast i wsi, gdzie łatwo o poważny wypadek. NIK oszacował, że w przeliczeniu na 1000 km długości w 2016 roku liczba ofiar na autostradach i drogach ekspresowych była pięciokrotnie wyższa niż ogólnie na drogach publicznych. Tak duża różnica jest zaskakująca nawet przy uwzględnieniu dysproporcji w długości dróg i autostrad. Znamienny jest też fakt, że liczba ofiar na autostradach i drogach ekspresowych nie spada – co byłoby zrozumiałe w miarę ich wydłużania, uczenia się przez kierowców korzystania z tego typu tras, poprawiania infrastruktury czy coraz nowocześniejszych pojazdów. Tymczasem w latach 2012–2016 liczba ofiar śmiertelnych wzrosła z 33,1 do 36,0 na 1000 km. Na drogach publicznych spadła natomiast z 8,7 do 7,2.

■ Mizerny poziom wykształcenia

Dlaczego jest tak, a nie inaczej? Winy nie ponoszą drogi czy samochody, a kierowcy, którzy wprawiają pojazdy w ruch i popełniają różnego rodzaju błędy, jak niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze, niezachowanie właściwej odległości od poprzedzającego pojazdu czy uporczywa jazda lewym pasem, a także nieokazywanie kultury czy uprzejmości. Głównym źródłem problemów wydaje się mizerny poziom wykształcenia. Mało kto zdaje sobie sprawę, jak niewiele oszczędza, jadąc 160 km/h zamiast 140 km/h na dystansie 100 km czy ile powinien wynosić bezpieczny odstęp. Polskie systemy szkolenia i późniejszego dyscyplinowania kierowców powinny zostać możliwie szybko udoskonalone i uszczelnione. Obecnie mamy do czynienia z paradoksem. Prawdopodobieństwo utraty życia jest największe na najnowocześniejszych drogach z najlepszą infrastrukturą.

Lukasz Szewczyk



Zwykły człowiek renesansu

– Jazda autem, bez względu na dystans i okoliczności przyrody, jest dla mnie przeżyciem mistycznym, które daje możliwość postrzegania świata zewnętrznego przez pryzmat dźwięków wypełniających kabinę samochodu – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Tomasz Pągowski, projektant, muzyk, dyrektor kreatywnej agencji IMATHOME oraz prowadzący program „Remont w 48h”.

Jakub Ziębka: Na swoim koncie ma pan sporo udanych, często niesztampowych aranżacji mieszkań. Czy podjąłby się pan metamorfozy np. wnętrza auta, powiedzmy w 48 godzin?

Tomasz Pągowski: Takie „Pimp My Ride”? Jasne! W autach od zawsze zachwyca mnie względność perspektywy. Zarówno bryła, jak i wnętrze auta z każdego kąta spoglądając robią inne wrażenie. Podziwiam projektantów samochodów za ich wyobraźnię przestrzenną i za każdym razem oglądając nowe auto z zewnątrz, jak i w środku, próbuję zrozumieć, jakim kluczem się kierowali, kreując ich kształt, dobierając materiały i kolory. Z natury jestem pragmatykiem, dlatego fascynuje mnie idea tworzenia funkcjonalnych, maksymalnie skompresowanych przestrzeni w dobrym guście i w tym kontekście wręcz fascynują się branżą motoryzacyjną!

Stylistyka którego producenta aut jest według pana szczególnie miła dla oka?

Preferuję raczej mocne, ascetyczne formy, w których klarowne linie podkreślają wykorzystanie dobrych materiałów. Uważam, że bardzo dobrą robotę wykonała ostatnimi laty Skoda, Volvo wróciło do formy, Ford zyskał, odkąd upodobał grilla do Astona Martina. W ostatnim dziesięcioleciu Kia wskoczyła na zupełnie inną półkę, a moim faworytem jest soul drugiej generacji i szlocham wieczorami, odkąd dowiedziałem się, że nie będzie kolejnej generacji na polskim rynku. Lubię zgrabne, ale mocne, czyste w formie, dobrze skompresowane crossovery – krawężniki nie mogą być przeszkodą! Podoba mi się nowy smart, choć z dziećmi na wakacje bym się nim nie wybrał. Jako marka zawsze przekonywało mnie Audi, cieszę się, że nowe mini wyszło z chwilowego stylistycznego impasu i tył countrymana nie wygląda już jak tyłek ludzika Michelin.

A czy samochód może być dziełem sztuki?

Jest wiele motoryzacyjnych dzieł sztuki, szczególnie w segmencie aut luksusowych. Warto jednak rozróżnić design od sztuki, te pojęcia różni kwestia funkcjonalności. Auta wolę rozpatrywać w tym pierwszym kontekście. Jeśli miałbym podejść do tematu ideowo, to w perspektywie historii motoryzacji i w kontekście idei pojazdu sunącego harmonijnie po tafli asfaltu, w pierwszej kolejności chyliłbym czoło przed projektantami Porsche... Ostatnio za najlepszy model, jaki wyjechał z tej stajni, uważam porsche macan, może dlatego, że to crossover...

Teraz zadam osobiste pytanie. Czym pan jeździ?

Tak jak dałem już do zrozumienia, najbliższymi moim kończynom jest od kilku lat kia soul drugiej generacji. Uważam ją za esencję dobrego miejskiego designu. Zwarty, mocny, prosty i subtelny zarazem crossover. W kolorze navy blue, z białym dachem i lusterkami, diesel w wersji full, z 18-calowymi kołami ma bardzo dobre proporcje i jest dla mnie dokładnie tym, czego potrzebuję, by z radością podchodzić do auta i mieć poczucie dobrej inwestycji, dopasowanej do moich potrzeb. Jednak moja „Duszycka” ma już trzy lata i powoli rozglądam się za następcą...

Potrąfi pan tak barwnie opowiadać o samochodach, że motoryzacja chyba jest tematem bliskim pana sercu. Nie mylę się?

Nigdy nie byłem automaniakiem, choć interesuję się samochodami. Rzadko angażuję się towarzysko w tym temacie, gdyż na auta patrzę inaczej niż większość męskiej populacji. Koniki pod maską ani gabaryty auta nie są przedłużeniem mego przyrodzenia... Mój ogólny zmysł techniczny nie miał też okazji zawiesić się na mechanice samochodowej, prawdopodobnie dlatego, iż jako pierwszy w rodzinie zrobiłem prawo jazdy. Jednak kiedy zaraz po egzaminie pożyczylem od partnera mojej mamy pięknego oldschoolowego opla asconę w automacie, rocznik '76, i dziwnym trafem zerwałem linkę od gazu, bardzo szybko doszedłem do tego, gdzie należy podwiązać sznurek, przepuścić go przez wlot powietrza w masce, by dawać gazu pociągając sznurek przez otwarte okno... Wracając do domu, wolno jadąc ulicami miasta, czułem się jak Juliusz Cezar wracający do Rzymu w swym rydwaniu!

Pamięta pan swoje pierwsze auto?

Niestety tak... To była zastawa 1100. Bardzo fajne, zgrabne autko. Jednak nie miałem wtedy błędnego pojęcia o kupowaniu aut używanych, egzemplarz upatrzony w przydrożnym komisie rozsypał się, nim dojechałem do domu... Na tym chciałbym zakończyć moją wypowiedź, gdyż do dziś wspomnienie tamtej chwili chwytają mnie za gardło...

Uważam się za osobę empatyczną, obiecuję więc nie zadawać w tym temacie bardziej szczegółowych pytań. Interesują mnie za to pana motoryzacyjne początki, czyli kurs

na prawo jazdy oraz egzamin. Udało się zdać za pierwszym razem?

Tak, zdałem za pierwszym razem egzamin na kategorię B i A. Wykazałem się dynamiczną jazdą i mimo że wymusiłem pierwszeństwo na ciężarówce oraz zignorowałem zieloną strzałkę, egzaminator (po moim przenikliwym spojrzeniu) nie miał wątpliwości, że należy zaliczyć mi egzamin. Na kursie jeździłem mi robić kopertę maluchem, chichotałem pod nosem, że to tak łatwo idzie. Egzamin na motocykl poszedł jeszcze łatwiej, po prostu zgubiłem egzaminatora na światłach i jakoś tak sam wróciłem do bazy, a jemu chyba było głupio przyznać, że nie widział większości mojej trasy...

W mediach ochrzczono pana mianem współczesnego Leonarda da Vinci. Ma pan swoją agencję kreatywną, zajmuje się projektowaniem mieszkań, wreszcie jest pan muzykiem. Co więc najczęściej wydobywa się z głosińców auta Tomasza Pągowskiego?

Jaki tam ze mnie Leonardo, zwykły człowiek renesansu... Nie słucham tzw. muzyki popularnej. Jazda autem, bez względu na dystans i okoliczności przyrody, jest dla mnie przeżyciem mistycznym, które daje możliwość postrzegania świata zewnętrznego właśnie przez pryzmat dźwięków wypełniających kabinę samochodu. Mam swoją stałe powiększającą się playlistę na Spotify i dystansuję się lub stymuluję w zależności od nastroju. Jeśli mogą coś polecić, to np. Boards of Canada z utworem „Everything You Do Is A Balloon”, po tym akompaniamencie widok Warszawy na wjeździe do miasta nigdy nie będzie już taki sam...

A teraz poproszę o chwilę refleksji i dokonanie samooceny. Czy uważa się pan za dobrego kierowcę? Jakie cechy powinien taki delikatnie posiadać?

Przed wszystkim opanowanie, refleks i wyobraźnię. Większość Polaków uważa się za dobrych kierowców i raczej się do nich zaliczam, choć jak we wszystkim, co robię, staram się zachować do siebie dystans. Lubię prowadzić i cieszy mnie jazda, choć nie zawsze moich pasażerów. Jazda w stolicy to permanentna walka o pole position na światłach!

Jazda z gwiazdą

TOMASZ PAĞOWSKI
– prowadzący program „Remont w 48h” na antenie Domo+, projektant, muzyk, dyrektor kreatywny agencji IMATHOME.

Na koniec chciałbym, żeby pan trochę ponarzekał. Jakie zachowania polskich kierowców najbardziej irytują Tomasza Pağowskiego?

Absolutnym nr 1 jest dla mnie brak kierunkowskazu podczas zmiany pasów! Ooo... jak mnie irytują tacy wiraszkwowie, co to na fali aroganckiego luzu nie zamierzają tracić energii na dotykaniem palcami drążka kierunkowskazu...

Nr 2 to zawalidroga na lewym pasie... Choć tu staram się empatycznie sugerować chęć wyprzedzenia lewym migaczem i czekam cierpliwie, bo wiem, jak to jest się nieznacznie zawiesić.

Nr 3 to „turboprzecinaki”, nietolerujący nikogo przed nimi na lewym pasie i już pół kilometra za mną tnący długimi, jak mieczem jedni. ■



Poznaj swego klienta

Żeby efektywnie wykorzystywać techniki komunikacyjne w kontaktach z naszymi klientami, trzeba ich dobrze poznać. Warto więc założyć profile w mediach społecznościowych i po prostu je poobserwować.

Osoby z roczników 1980–1995, czyli tzw. milenialsów lub pokolenie Y, uważa się za przedstawicieli generacji relacyjnej. Znaczący to, że bardzo ważna jest dla nich opinia środowiska, w którym się obracają. Nic więc dziwnego, że stale chcą pozostawać z nim w kontakcie, najczęściej online.

Zarówno milenialsi, jak i pokolenie Z, czyli osoby urodzone po 2000 roku, zaliczają się do grup, do których ośrodki szkolenia kierowców kierują swoją ofertę. Co można o nich powiedzieć? Aktywnie korzystają z Internetu. Z tą różnicą, że o ile generacja Y powoli wkraczała do świata cyfrowego, to dla pokolenia Z ten świat istnieje od zawsze. Jego przedstawiciele korzystają z różnych mediów społecznościowych, nie tylko, jak się powszechnie uważa, z Facebooka.

■ Twitter – magia zamknięta w 140 znakach

Kolejną po Facebooku aktywnie wykorzystywaną platformą społecznościową jest Twitter. Jego użytkownicy prowadzą swoje profile w formie mikrobloga, ale inaczej niż w innych mediach społecznościowych ich wiadomości muszą zamknąć się w 140 znakach, bowiem na tyle pozwala system. Twitter jest miejscem, gdzie milenialsi oraz przedstawiciele pokolenia Z chętnie wyrażają swoje opinie. O ile na Facebooku nie mogą sobie pozwolić na pełną swobodę myśli ze względu na społeczne normy i obecność rodziców czy też przełożonych, na Twitterze wyrażają je bez skrępowania, często kryjąc się pod kreatywnymi nickami, nawiązującymi do ich ulubionych artystów.

O ile na Facebooku jesteśmy w pewien sposób zmuszeni do pozostawania w kontakcie z niektórymi osobami, o tyle na Twitterze obserwuje się tylko tych, którzy mają do powiedzenia coś ciekawego. W publikowanych tweetach bez trudu można znaleźć główne wartości i obawy przyszłych kierowców. Jeśli chodzi o samo prawo jazdy, młodzi kursanci często obawiają się, że nie nadają się na kierowców lub tego, że mimo obecności instruktora spowodują kolizję.

■ Snapchat – żyj chwilą

Snapchat doskonale wpisuje się w szybkie tempo życia konsumentów i chęć do pozostania w pewien sposób anonimowym. Aplikacja ta, dostępna



na jedynie na telefony komórkowe, umożliwia publikację zdjęć, które po odtworzeniu są automatycznie kasowane. Jeśli chodzi o treści multimedialne, mamy tutaj dwie możliwości. Jedną z nich jest wysłanie do znajomych zdjęcia lub krótkiego filmiku, który znika od razu po odtworzeniu, drugą – publikacja na tzw. my story. Tam treści znikają po dobie. Aplikacja z żółtym duszkiem umożliwia także wideorozmowy lub zwykłe wysyłanie wiadomości tekstowych. Tym, co odróżnia tę aplikację od podobnej funkcji na Instagramie (o nim za chwilę), jest to, że tutaj użytkownicy bez obaw publikują treści śmieszne lub pokazują siebie w „brzydszym” wydaniu.

■ Chce się żyć na Instagramie

Ostatnią z omawianych aplikacji jest Instagram. Nie jest najliczniejszym medium społecznościowym, jednak w interesującej OSK grupie docelowej cieszy się dużą popularnością. Korzystać z niego można tylko za pomocą telefonu. Wersja komputerowa umożliwia tylko przeglądanie i lajkowanie postów. Na tej platformie liczą się ładne zdjęcia, które użytkownicy publikują, dodając do nich odpowiednie hasztagi (#). Im trafniejszy, tym bardziej zwiększa popularność danego zdjęcia i pozwala zebrać więcej serduszek, czyli polubień (np. #kawa). Nierzadko użytkownicy najpierw robią zdjęcia profesjonalnymi aparatami, przerabiają je i dopiero później publikują. Nic dziwnego, ponieważ często po zgromadzeniu dużej liczby osób śledzących ich profil dostają oferty od firm odnośnie promowania

różnych produktów. Jest to ich pierwsze źródło samodzielnych zarobków. Dlatego każdy stara się pokazywać na Instagramie wyidealizowaną wersję swojego życia.

Jedną z ostatnich dużych aktualizacji, która wprowadziła tzw. Instagram Stories (to kopia funkcji Snapchata), spowodowała znaczny odpływ użytkowników z tej drugiej platformy. Ośrodki nauki jazdy mogą z niej skorzystać na dwa sposoby. Po pierwsze, mogą oczywiście prowadzić własny profil. Drugim sposobem jest znalezienie inspiracji na dekorację wnętrza ośrodka. Milenialsi oraz przedstawiciele pokolenia Z cenią ładne rzeczy, a dostosowanie do obowiązujących trendów wystrój wnętrza może stanowić pewną przewagę nad konkurencją.

■ Sama obecność nie wystarczy

Żeby poznać swoich klientów, warto założyć profile w mediach społecznościowych i po prostu je poobserwować. Pozwoli to na zebranie informacji i stworzenie pomysłu na kreatywną komunikację. Warto jednak pamiętać, że jednym z najgorszych błędów, jakie można popełnić, jest umieszczenie firmy we wszystkich tych miejscach bez odpowiedniej strategii. Podczas wyboru mediów społecznościowych trzeba pamiętać, że mimo wszystko mają one realizować ustalone cele biznesowe. O wiele lepszym rozwiązaniem jest postawienie na jeden kanał, który będzie prowadzony z najwyższą starannością.

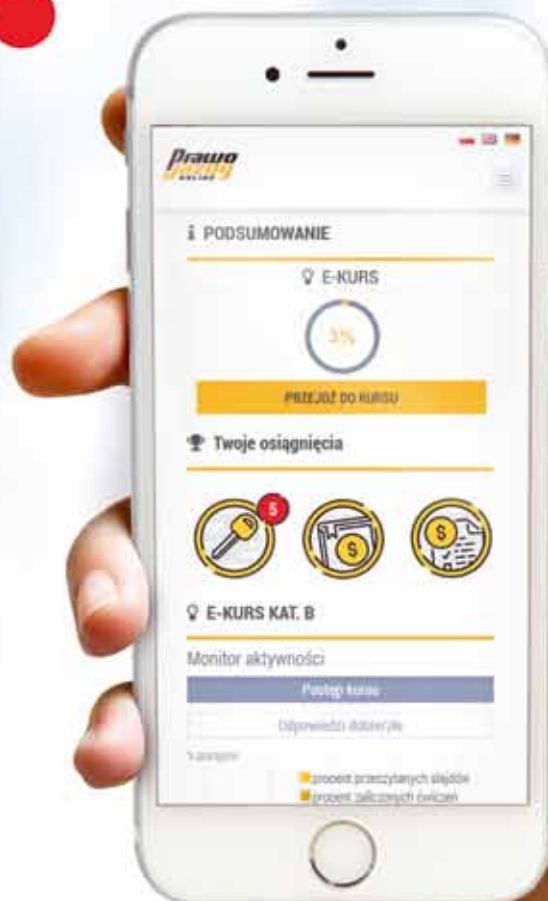
Maciej Klebański
specjalista ds. mediów społecznościowych

ZIOMKI POLUBIŁY NAUKĘ TEORII!

JAK SPRAWIĆ, ABY ZIOMKI CHCIAŁY SKUTECZNIE UCZYĆ SIĘ PRZEPISÓW?
TRZEBA IM DAĆ TAKIE NARZĘDZIE, DZIĘKI KTÓREMU PRZY NAUCE BĘDĄ
SIĘ DOBRZE BAWIĆ, ZDOBYWAĆ TROFEA WIEŃCZĄCE ICH POSTĘPY, A TYM
WSZYSTKIM BĘDĄ MOGŁY SIĘ CHWALIĆ ZNAJOMYM NA FEJSIE.

TAK JAK W E-KURSACH TEORIA W DOMU.

WWW.PRAWOJAZDY.COM.PL





Teoria względności

Pojazdy, które osiągnęły „pełnoletniość”, nierzadko uchodzą za przestarzałe, brzydkie i niezdolne do wzbudzenia większych emocji. Czy faktycznie tak jest? Postanowiliśmy przyjrzeć się jednej z motoryzacyjnych ikon.

Suzuki GSX1300R hayabusa zadebiutowała w 1999 roku. Sprzęt o nietypowych, bionicznie wręcz ukształtowanych owiewkach, wprowadził świat jednoślądów w XXI wiek. Hayabusa, jako pierwszy seryjnie produkowany motocykl, złamała bowiem barierę 300 km/h. Rozgłos, jaki przyniosły jej medialne informacje o uzyskiwaniu 307–312 km/h, zakończył technologiczny wyścig zbrojeń między Suzuki, Hondą i Kawasaki. Kończący się na 350 km/h prędkościomierz jest wspomnieniem po minionej już epoce. Żeby nie drażnić opinii publicznej, japońskie koncerny w 2001 roku dobrowolnie wprowadziły limity prędkości do ok. 295–299 km/h, zrezygnowały z umieszczania na skalach liczników wartości 300, zaś cyfrowe wyświetlacze zatrzymują się na 299 km/h.

Hayabusa wyznaczyła nowe standardy również w kwestii przyspieszenia. Na rozgrzanej oponie i przyczepnej nawierzchni jest w stanie rozpędzić się do 100 km/h w 2,7 s, co oznacza, że do setki przyspiesza szybciej od przedmiotu swobodnie rzuconego z wysokości! Nic dziwnego, że nawet doświadczeni motocykliści mogą mieć problem z odkręceniem gazu do oporu na niskich biegach. Towarzyszące mu przecią-

żenie jest wręcz przerażające i nie słabnie w miarę nabierania prędkości. Z kronikarskiego obowiązku wspomnijmy, że 200 km/h może pojawić się na liczniku po 7,5 s od startu.

Po latach parametry silnika o pojemności 1299 ccm wciąż robią wrażenie. Niewiele jednoślądów może bowiem poszczycić się rozwijaniem 175 KM przy 9800 obr./min oraz 138 Nm przy 7000 obr./min. Potężny zapas sił napędowych stanowi wyrok dla łańcucha, a w szczególności tylnej opony, która przy bardzo spokojnej jeździe wytrzymuje kilkanaście tysięcy kilometrów, a przy ostrzejszej kapituluje po 3000–5000 km. Rozważnie traktowana hayabusa okazuje się zaskakująco przyjaznym motocyklem. Poręcznością, łatwością manewrowania w korkach czy płynnością reakcji na gaz nie odstaje od sportowo-turystycznych przedstawicieli klasy 750. Pozytywnie zaskakuje też spalanie. Ogromna rezerwa mocy pozwala na zejście w trasie do 5,4, a w mieście do niecałych 7 l/100 km. Jednostka napędowa ma niemal „samochodową” charakterystykę. Przekraczanie 5000–6000 obr./min jest zbędne nawet przy żwawej jeździe. Kierowca musi mieć się na baczności, gdyż aerodyna-

micznie dopracowane owiewki zaburzają poczucie prędkości – przy prędkościach autostradowych za sterami jest cicho, a kombinezonem nie targają zawirowania powietrza. Swoje trzy grosze dokłada silnik, który bez najmniejszych oznak zmęczenia rozpędza motocykl.

Po latach dynamika wciąż stawia hayabusę w pierwszej lidze. Wiek konstrukcji jest jednak odczuwalny. Po zakończeniu wyścigu o prędkość inżynierowie zaczęli skupiać się na ergonomii, dopracowaniu zawieszek czy układu hamulcowego, który w pierwszej hayabusie okazuje się przeciętny. Zapewnia wystarczającą siłę hamowania, ale brakuje mu ABS-u czy znanej z nowszych konstrukcji precyzji dozowania siły hamowania. Nie ma też co liczyć na elektronikę ułatwiającą jazdę w trudnych warunkach – kontrolę trakcji czy zmienne mapy zapłonu, które byłyby w stanie utemperować reakcję na gaz. Suzuki postawiło na mechanikę w czystej postaci, umiejętności kierowcy oraz jego zdrowy rozsądek. W 1999 roku było to zupełnie normalne. Dziwi jednak, że hayabusa czekała na ABS aż do 2013 roku. Flagowe suzuki okazało się niemal wolne od chorób wieku dziecięcego, a kwestie niedomagającego napinacza łańcucha rozrządu oraz

Kajetan

jedzie po swoje

Już 10 października do księgarni w naszym kraju trafi książka „Kajto. Jadę po swoje”, czyli rozmowa Krzysztofa Pyzia z jednym z najbardziej utytułowanych polskich rajdowców – Kajetanem Kajetanowiczem.

Kiedy był małym chłopcem, Kajetan Kajetanowicz został zabrany przez ojca na rajd samochodowy. Potem było podkradanie samochodu rodzicom i godziny spędzane w warsztacie samochodowym taty. O karierze rajdowej w tamtym czasie nawet jeszcze nie marzył.

W młodości był obibokiem, palił papierosa, nie unikał alkoholu, chodził na wagary. To jednak nie przeszkodziło mu odnieść sukcesu. Ale początki nie były łatwe. Na pierwsze auto zarobił sprzedając czajniki, a kiedy wreszcie z pomocą ojca udało mu się wystartować w rajdzie, przesadził z prędkością i dachował, paliwo zaczęło cieknąć z samochodu, a jego pilotka – przyszła żona – w szoku uciekła do lasu. Później wcale nie było lepiej...

Ale Kajetan się nie poddał. Dzisiaj na linii startu budzi postrach wśród europejskich kierowców. Wielu uważa go za największy talent rajdowy na kontynencie. „Kajto. Jadę po swoje” to porywająca i szczerza opowieść o małych marzeniach zmieniających się w wielkie sukcesy i wyzwania. Takie, które musimy stawiać najpierw samym sobie. To także kopalnia wiedzy dla każdego fana rajdów samochodowych.

Rozmowę z jednym z najlepszych polskich kierowców rajdowych przeprowadził Krzysztof Pyzia. To autor bestsellerów „Jerzy Dziewulski o polskiej policji” i wywiadu rzeki z Wojciechem Pokorą „Z Pokorą przez życie”, producent porannego programu „Dzień Dobry Barzo” w Radiu ZET, dziennikarz „Playboya” i tygodnika „Angora”. *red*

pękającej aluminiowej ramy pomocniczej pod tylnym siedzeniem szybko rozwiązano.

Aura, którą otoczona jest hayabusa, przekłada się na niską utratę wartości. Zadbane egzemplarze z pierwszych lat produkcji bywają wyceniane na 15 tys. zł i więcej. Dużo tańsze nie są nawet motocykle po przejściach. Wszystko za sprawą silnika, który z racji kompaktowej budowy, wytrzymałości i podatności na tuning stał się ulubieńcem konstruktorów nietuzinkowych pojazdów. Silniki hayabusy trafiły m.in. do brytyjskiego catherhama czy radicała, a nawet prototypów na bazie mini, smarta czy fiatów 500 lub 126p. Nie brakuje też zainteresowanych modyfikacjami samego motocykla. Za 4–13 tys. dolarów można kupić gotowe pakiety z turbosprężarką i osprzętem, które wycisną z silnika hayabusy od 250 do nawet 650 KM. Można długo dyskutować, czy ma to sens. Dla niektórych wartością samą w sobie jest możliwość ustanawiania kolejnych rekordów. Po jeden z nich sięgnęła 400-konna hayabusa. Uzyskując 300 km/h w 13,1 s została uznana za najszybszy pojazd z drogową homologacją.

Łukasz Szewczyk





Studium przyszłości

17-milionowa Holandia posiada jedną z najnowocześniejszych i najlepiej działających tkanek komunikacyjnych w Europie, w której obok rowerów i prywatnych samochodów, często z alternatywnymi napędami, miejsce znalazły auta na minuty.

U sprawienie ruchu jest trudnym zadaniem. Sieci pamiętają przełom XIX i XX wieku, a nierzadko są jeszcze starsze. Trakty, których projektanci nie marzyli nawet o samochodach, nie wytrzymują aktualnego obciążenia, czego efektem są monstrualne korki i niekończące się problemy z parkowaniem. Zwykle znaczące przebudowy miast nie wchodzi w grę. Pozostaje więc optymalizowanie i nakłanianie bądź przymuszanie społeczeństwa do zmiany zachowań.

■ Wysokie podatki

Pierwszym działaniem, z którym na co dzień mają do czynienia również Polacy, są strefy płatnego parkowania. Wymuszają one rotację aut w centrach miast, a w przypadku sporadycznie eksploatowanych pojazdów mogą przypieczętować decyzję o ich sprzedaży. Mieszkańcy Holandii nie mogą liczyć, że brak uiszczenia opłaty ujdzie im płazem. Strefy płatnego parkowania są monitorowane przez samochody z systemem kamer odczytujących rejestracje i porównujących je z informacjami w bazie danych. Niezgodność oznacza mandat w wysokości ponad 40 euro.

W Holandii na 1 tys. obywateli przypada 487 samochodów. Niewielkie, ale bogate kraje, np. Luksemburg, Szwajcaria czy Belgia, są w większym stopniu zmotoryzowane. Jednym z czynników skłaniających Holendrów do refleksji przedzakupowej jest konieczność opłacenia podatku bpm w momencie rejestrowania auta. Stawki są wysrubowane. Rejestrując auto emitujące 140 g CO₂/km (co odpowiada spalaniu ok. 6 l/100 km) trzeba dołożyć 5510 euro, natomiast przy 200 g CO₂/km (ok. 8,6 l/100 km) aż 11703 euro.

■ Miasta z czystym powietrzem

Przed 2015 rokiem dużymi ulgami mogli cieszyć się nabywcy hybryd. Przepisy zostały jednak zastrzeżone i z podatku bpm zwolnione są jedynie zeroemisyjne auta elektryczne. Punktem wyjścia do obliczenia kwot są poziomy emisji. Dla świetnie wypadających w badaniach homologacyjnych hybryd plug-in, których akumulatory można ładować prądem z sieci, stawki za każdy gram emitowanego dwutlenku węgla zostały odpowiednio zwiększone. Mimo to pozostały

one korzystną finansowo alternatywą dla samochodów z klasycznym napędem – mają blisko 90-procentowy udział w całkowitej sprzedaży „elektryków”. Od 2013 roku niekwestionowanym królem rynku jest benzynowo-elektryczne mitsubishi outlander P-HEV. Zainteresowaniem cieszyły się też volvo V60 plug-in hybrid, golf GTE oraz passat GTE. Wśród samochodów w pełni elektrycznych luksusowa tesla model S wyraźnie dystansuje nissana leaf oraz bmw i3.

Nie brakuje opinii, że elektryfikacja jest tuszowaniem problemu, gdyż szkodliwe gazy i tak powstają, tyle że w piecach elektrowni opalanych węglem. Taki stan rzeczy ma również miejsce w Holandii. Mimo to nakłonienie kierowców do przesiadki do hybryd lub aut elektrycznych przyniosło wymierne efekty. Gazy są emitowane poza gęsto zaludnionymi obszarami, więc mieszkańcy miast mogą cieszyć się czystszy powietrzem. Każda hybryda lub auto elektryczne to również mniejszy hałas. Badania dla pojedynczych samochodów wykazały kolosalne różnice w natężeniu dźwięku względem aut z silnikami tłokowymi przy prędkościach do 15 km/h

oraz znaczące do 50 km/h – spadają z poziomu 15 do 5 dB. Warto przypomnieć, że różnicę 3 dB ludzkie ucho odbiera jako dwukrotną zmianę natężenia hałasu. W skali ruchu ulicznego na tak radykalną zmianę nie ma co liczyć, ale metodą drobnych kroków, wspieranych przez popularyzację systemów stop-start w pojazdach z silnikami tłokowymi, niderlandzkie miasta są systematycznie „wyciszane”.

Polityka podatkowa zachęcała Holendrów do kalkułowania. W wielu przypadkach dużo rozsądniejsze z finansowego punktu widzenia jest korzystanie z komunikacji zbiorowej i dorazne wypożyczanie auta w ramach carsharingu – chociażby programów car2go i Connect-Car, oferujących smarty czy greenwheels z volkswagenami up!, golf i caddy.

■ Cztery klasy dwukołowców

Najpopularniejszym środkiem lokomocji pozostają jednoślady. Moda na jazdę rowerami trwa od lat 70. XX wieku. Zainicjowały ją niedobory paliw podczas kryzysu naftowego oraz społeczny sprzeciw wobec szybko rosnącej liczby wypadków, głównie z udziałem dzieci. Obecnie Holandia z liczbą 33 ofiar na milion wypadków należy do grona najbezpieczniejszych krajów Europy (dla porównania Polska – 79 ofiar/mil. mieszkańców). Holandia jest ewenementem, gdyż dzieli dwukołowce na cztery główne klasy – rowery, motorowery z prędkością ograniczoną do 25 lub 45 km/h oraz motocykle. Unikatowym rozwiązaniem są motorowery o obniżonej prędkości maksymalnej. Można je poznać po niebieskich rejestracjach oraz kierowcach, którzy nie korzystają z kasków. Jest to w pełni legalne, podobnie jak jazda nimi ścieżkami rowerowymi. Nie można na nie wjeżdżać klasycznymi motorowerami, chyba że znak stanowi inaczej. Przepis ten jest respektowany nawet w dużych korkach.



■ 300 km rowerowych autostrad

Karni są także rowerzyści, którzy wjeżdżają na chodnik zsiadając z roweru. Jeżeli postąpią inaczej, natychmiast zostaną przywołani do porządku przez pieszych. Niespotykanym rozwiązaniem są też fietsstraat, czyli ulice, na których pierwszeństwo mają rowery, a samochody – jak głosi napis na znaku – są gośćmi. Między miastami można spotkać snelfietsroutes – rowerowe „autostrady” z szerszymi pasami ruchu, lepszą nawierzchnią i brakiem skrzyżowań czy światła. Obecnie ich łączna długość przekracza 300 km, a do 2025 roku ma osiągnąć 675 km. Przy ważniejszych stacjach kolejowych budowane są parkingi dla rowerów. Jeżeli służby wykryją, że rower przestał być używany, przytwierdzają do niego notkę z ostrzeżeniem. Przy kolejnej interwencji jednoślad zostanie wywieziony. W miastach grozi kara za parkowanie rowerów poza stojakami. Z naszej perspektywy

brzmi to abstrakcyjnie, jednak w kraju, w którym 36 proc. obywateli traktuje jednoślad napędzany siłą mięśni jako podstawowy środek komunikacji, wszelkie nieprawidłowości rosną do rangi poważnego problemu.

Przy przejeżdżaniu przez ulice rowerzyści korzystający ze ścieżek nie zawsze mają pierwszeństwo – może być ono regulowane znakami. Kto się śpieszy, a obok znajduje się przejście dla pieszych, nie musi jednak czekać. Zsiadając z roweru uzyskuje bowiem pierwszeństwo przed zmotoryzowanymi. Zatrzyma się pierwsze z nadjeżdżających aut. Szacunek dla prawa i innych uczestników ruchu jest doskonale widoczny także w innych sytuacjach. Próby ich lekceważenia mogą być kosztowne. Niezatrzymanie pojazdu przed przejściem, do którego zbliża się pieszy, jest zagrożone mandatem sięgającym 320 euro. Kultura kierowców w połączeniu z dobrze rozwiniętą i przemyślaną infrastrukturą sprawia, że Holendrzy nie jeżdżą rowerami w kaskach. Nie sposób ich znaleźć w wielu sklepach rowerowych, a mieszkańcy kraju tulipanów żartują, że po ochronnym nakryciu głowy identyfikują turystów.

■ Holenderski chwyt

Zwyczaj Holendrów sprawiają, że wsiadając za kierownicę samochodu są oni w stanie w pełni zrozumieć użytkowników jednośladów – w miarę możliwości starają się im ułatwić jazdę w korku, nie wymuszają pierwszeństwa czy też nie egzekwują go za wszelką cenę, a wsiadając z auta otwierają drzwi tzw. holenderskim chwytym. Polega on na sięganiu do lewej klamki prawą dłonią, co wymusza skręcenie tułowia i spojrzenie na drogę za autem. Nawyk, o którego popularyzację walczą obecnie brytyjskie organizacje działające na rzecz bezpieczeństwa, jest wpajany Holendrom już na etapie nauki jazdy samochodem.

Łukasz Szewczyk





Potrzebne są zmiany

Zacieśnienie kontroli nad badaniami technicznymi pojazdów, skuteczniejsze egzekwowanie przepisów oraz edukacja dzieci, młodzieży i dorosłych – to postulaty Polskiej Izby Ubezpieczeń, których realizacja miałyby się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Rekomendacje zostały zawarte w specjalnym raporcie, upublicznionym podczas Forum Ekonomicznego w Krynicy.

Raport nosi nazwę „Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce” i zawiera rozwiązania mogące, zdaniem PIU, skutecznie zredukować liczbę osób zabitych w wypadkach drogowych.

– W opracowaniu przedstawiamy propozycję spójnego programu poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Proponujemy dwadzieścia inicjatyw, które mogą przyczynić się do zmniejszenia aż o 2/3 liczby ofiar wypadków drogowych do 2030 roku – mówi Jan Grzegorz Prądyński, prezes zarządu Polskiej Izby Ubezpieczeń.

■ Wysokie koszty

Z raportu wynika, że społeczne i gospodarcze koszty wypadków wynoszą w naszym kraju 50 mld zł. Jest to aż 3 proc. polskiego PKB. Taka kwota pozwoliłaby na budowę 500 km autostrad bądź pokryła sześcioletni budżet polskiej policji.

Wskaźnik śmiertelności na drogach (liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców) w Polsce należy do najwyższych w Europie i jest aż o 50 proc. wyższy od średniej dla UE – sięga 7,7. Dla porównania, w jednym z najbezpieczniejszych krajów – Wielkiej Brytanii – wynosi on niespełna 3. W Unii Europejskiej zajmujemy szóstą lokatę od końca i wypadamy pod względem tej statystyki gorzej niż Czesi czy Wę-

grzy. Wypadki drogowe są też najczęstszą przyczyną śmierci młodych Polaków. Odpowiadają one za co czwarty zgon w grupie wiekowej od 15 do 24 lat. Śmiertelność młodych Polaków jest o 60 proc. wyższa niż w innych krajach europejskich, a wypadki komunikacyjne są jedną z głównych przyczyn tej różnicy.

■ Najczęstszy sprawca wypadku? Młody trzeźwy mężczyzna

Ze statystyk wynika, że najczęstszym sprawcą śmiertelnych wypadków w Polsce jest młody trzeźwy mężczyzna zamieszkujący województwo podlaskie. Raport pokazuje, że 86 proc.



osób powodujących wypadki to przedstawiciele płci męskiej. 11 proc. sprawców było pod wpływem alkoholu. Na szczęście w ciągu ostatnich dziesięciu lat wskaźnik ten spadł w Polsce o 40 proc. Najwyższą śmiertelnością w wypadkach samochodowych charakteryzują się regiony leżące na północnym wschodzie oraz w centralnej Polsce. Najgorszy wynik zanotowało województwo podlaskie. Tam na 100 tys. mieszkańców statystycznie 10,5 osób ginie w wypadkach samochodowych.

Przez nadmierną prędkość – wciąż najczęstszą przyczynę wypadków – ginie rocznie ok. 900 osób. Paradoksalnie najczęściej do takich wypadków dochodzi, gdy mamy do czynienia z dobrymi warunkami atmosferycznymi, w okresie letnich wakacji i na obszarze niezabudowanym. Najwięcej wypadków ze skutkiem śmiertelnym powodują kierowcy, prowadzący auta 10–20-letnie.

– Wraz z wiekiem pojazdu bardzo wyraźnie rośnie prawdopodobieństwo tego, że wypadek, jeśli do niego dojdzie, będzie miał skutek śmiertelny. Główną przyczyną jest zły stan techniczny aut – ocenia Jan Grzegorz Prądyński.

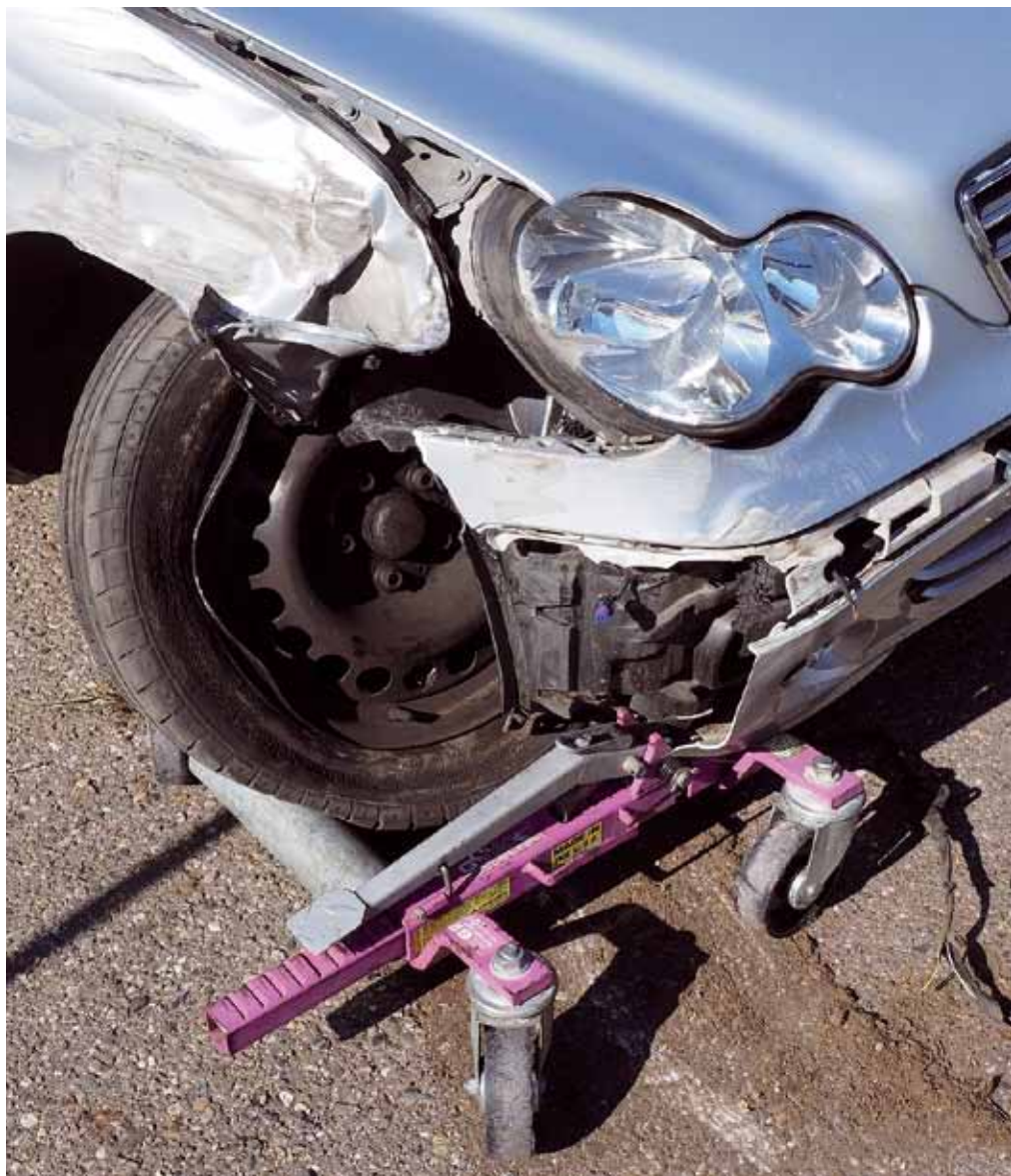
■ Wzorujmy się na Portugalii i Słowacji

Na podstawie analiz przeprowadzonych na potrzeby raportu Polska Izba Ubezpieczeń proponuje stworzenie oraz wdrożenie kompleksowej strategii zmniejszenia wypadkowości na polskich drogach – „Programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 2030” (Program BRD 2030). Jego celem jest zmniejszenie śmiertelności do poziomu 2,7, czyli maksymalnie 1000 wypadków śmiertelnych rocznie.

– Wzorem może być dla nas przykład Portugalii i Słowacji, które w latach 90. prezentowały podobną lub gorszą sytuację na drogach, ale wdrażając odpowiednie rozwiązania znacznie poprawiły bezpieczeństwo swoich obywateli – wyjaśnia Jan Grzegorz Prądyński. – Wdrożenie odpowiedniego programu wymaga jednak silnego i solidarnego zaangażowania publicznych instytucji oraz mediów. Skuteczne pomysły powinny zostać opracowane przez specjalistów od BRD, edukacji, edukacji i marketingu.

■ Zacieśnienie kontroli, zmiana struktury mandatów i edukacja

Poprzez publikację raportu Polska Izba Ubezpieczeń chce zapoczątkować fundamentalne zmiany w kwestii podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Inicjatywy proponowane przez PIU podzielone są na kilka kategorii: legislację, egzekwowanie przepisów, infrastrukturę czy edukację. Izba postuluje m.in. możliwość taryfikacji ubezpieczenia OC w oparciu o mandaty i punkty karne kierowców.



– Takie podejście pozwala nie tylko na karanie piratów drogowych i nagradzanie osób jeżdżących bezpiecznie. Przełoży się ono również na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo kierowcy, będąc świadomi wyższej składki za niebezpieczną jazdę, będą jeździć bezpieczniej – mówi Jan Grzegorz Prądyński.

Polska Izba Ubezpieczeń postuluje także zacieśnienie kontroli nad badaniami technicznymi pojazdów (w naszym kraju 98 proc. pojazdów pozytywnie przechodzi kontrolę techniczną, mimo że ponad 75 proc. ma więcej niż 10 lat), zwiększenie ochrony pieszych na przejściach, zmianę struktury mandatów (inne stawki za recydywę, uzależnienie wysokości mandatu od zarobków) oraz edukację dzieci i młodzieży, ale także osób dorosłych.

– Nasza publikacja mogłaby stać się początkiem budowy całościowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego do 2030 roku – mówi Jan Grzegorz Prądyński.

Jakub Ziębka

„Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce” przedstawiona przez Polską Izbę Ubezpieczeń to kolejne spojrzenie na problem bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) w Polsce. Raport powstał w oparciu o publikacje takich instytucji, jak: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Światowa Organizacja Zdrowia, Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, Bank Światowy, raportów PIU i analiz McKinsey & Company oraz przekrojowe dane statystyczne pochodzące z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolidacji i Eurostatu. W oparciu o analizy PIU przedstawia „Program poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 2030”, którego celem jest zmniejszenie śmiertelności na polskich drogach o 2 tys. osób rocznie, czyli o blisko 70 proc.

Klient nasz pan!

Często słyhać głosy oburzenia, że kursant może wymagać, ma roszczenia wobec szkoły jazdy, instruktora czy właściciela ośrodka. Bo kimże jest taki kandydat na kierowcę, że ośmiela się zwracać uwagę na nieprawidłowości, niedociągnięcia, jawne oszustwo, naciąganie i kompletny brak wiedzy merytorycznej?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Wszyscy korzystamy z usług różnych firm. Chcemy, żeby były na najwyższym poziomie. Płacimy, więc wymagamy! Zdarza się, że wybieramy produkty markowe. Bo ich posiadanie daje nam poczucie luksusu oraz poczucie wyższości nad innymi. Usługi, z których korzystamy, mają nas wprowadzić w świat dostępny tylko dla wybranych. Dlatego chodzimy do modnych restauracji, ekskluzywne wakacje kupujemy w dobrym biurze podróży. Chcemy zmienić fryzurę? Nie chodzimy do zwykłego osiedlowego fryzjera, który ma zakład w piwnicy. Od tego jest stylistka. On ma atelier w zabytkowej odrestaurowanej kamienicy. Nie wypada podczas wizyty w jego salonie nie zrobić sobie selfie. Będzie ładnie wyglądało na portalu społecznościowym.

Wymagamy od usługodawcy cudów, bo jesteśmy klientami i chcemy być obsłużeni na najwyższym poziomie, zgodnie z najlepszymi standardami. A co dajemy w zamian? Hm, w tej kwestii jest już gorzej. Często oferujemy tylko chamskie odzywki. Bo przecież to od nas zależy, czy usługodawca utrzyma się w biznesie. Jesteśmy panami sytuacji.

■ Obraz nędzy i rozpacz

A jak jest z nastawieniem właścicieli OSK, którzy oferują naukę jazdy, usługę dla naszych klientów ważną i potrzebną? Różnie. Często słyhać głosy oburzenia, że kursant może wymagać, ma roszczenia wobec szkoły jazdy, instruktora czy właściciela ośrodka. Bo kimże jest taki kandydat na kierowcę, że ośmiela się zwracać uwagę na nieprawidłowości, niedociągnięcia, jawne oszustwo, naciąganie i kompletny brak wiedzy merytorycznej?

Naprawdę dziwicie się, że ktoś może mieć do OSK pretensje? No to spojrzcie na pojazdy, jeżdżące po ulicach polskich miast. Zdarza się, że są to brudne i poobijane samochody nauki jazdy, które wyglądają jak wraki ze złomowiska. A co w środku? Prawdziwa sortownia śmieci.



Resztki jedzenia, niedopałki papierosów, kurz. No i szyby. Tak brudne od środka, że kursant ma wrażenie, iż jeździ we mgłę.

Instruktor w takim aucie z reguły też wygląda niekorzystnie. Nieogolony, z tłustymi włosami, w przepoconej koszuli. Taki instruktor nie jest niestety jakimś wyjątkiem. Szkoleniowiec palący papierosa i dmuchający dymem na kursanta to wręcz przejaw instruktorskiego stylu bycia. Skarpety i sandały noszone latem to zestaw obowiązkowy. Tak jak odpięta koszula, spod której wylania się owłosiona klatka piersiowa. Spróśne żarty serwowane kursantom? To podstawa naszego fachu! Z kolei instruktorki piłujące paznokcie z nudów to taki pokaz siły wobec kursanta. Patrz, ledwo jedziesz, ale ja jestem mistrzynią, mogę robić, co mi się żywnie podoba!

■ Szatańskie wynalazki

Strona internetowa, media społecznościowe? Czarna magia! Przecież szkolimy ludzi z polecenia. Po co nam więc nam takie szatańskie wynalazki? Komunikacja z kursantem? Kończy się

na dokonaniu opłaty za kurs. Jak już taki delikwent zapłaci, staje się uciążliwym problemem. Bo trzeba go wyszkolić.

Szkolenie praktyczne to utrapienie każdego prawdziwego instruktora nauki jazdy. Tyle godzin spędzonych w samochodzie z kursantem! I jeszcze wypadłoby dać coś z siebie, nauczyć go czegoś... A tu trzeba podjechać do banku, urzędu, sklepu, do domu na obiad. I jeszcze kursant zaczyna liczyć swój stracony czas! Instruktor się irytuje. Jak taki gówniarz może mu to wypominać? Niech się uczy na „dodatkach”, nie teraz!

Z moich obserwacji wynika, że cena kursu nie ma bezpośredniego przełożenia na czystość auta szkoleniowego i schludność instruktora nauki jazdy. A może w tym szaleństwie jest metoda? Im bardziej poobijana elka, tym więcej wskazuje na to, że mamy do czynienia z autem szkoleniowym? Im bardziej zapuszczony instruktor, tym robi na kliencie lepsze wrażenie, bo wygląda na zapracowanego? Na instruktorów oszustów nie mam słów. Środowisko powinno wyraźnie dać do zrozumienia, że ich nie toleruje! ■

Innowacyjny / *Multimedialny* Podręcznik Kursanta SPS

Dla współczesnego kursanta – idealne rozwiązanie.

Dla szkoły jazdy – wizytówka najwyższej jakości szkolenia.



01

Znajdź grafiki oznaczone
ikonkami



02

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

Rodzaje multimedialnych

?

Pytanie

▶

Animacja

📺

Video

Pierwszy i jedyny taki podręcznik na rynku:

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



Popsuło się. Co teraz?

Kolejne WORD-y rozstrzygają przetargi na nowe auta egzaminacyjne, takie same auta kupują więc szkoły jazdy. Jednak coraz częściej słychać o uszkodzeniach pojazdów. Niby nic dziwnego, bo każde urządzenie może ulec awarii. Należy jednak pamiętać, że samochody i motocykle OSK są wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej. A uzyskanie na czas naprawy pojazdu o odpowiednich parametrach i przystosowanego do nauki jazdy jest z reguły trudne lub wręcz niemożliwe.



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

Do napisania artykułu skłoniło mnie szereg pytań napływających od osób, których pojazdy ulegają awarii. Często chodzi o kolejną usterkę tego samego elementu. Zdarza się też, że autoryzowane serwisy nie potrafią usunąć awarii lub robią to tak nieudolnie, że dochodzi do niej ponownie. W takich sytuacjach właściciele OSK zastanawiają się, co robić.

■ Gwarancja i rękojmia

Gdy mamy do czynienia z usterką pojazdu (lub mówiąc bardziej fachowo – wadą), jego posiadacz może dochodzić swoich praw na dwa sposoby. Jakże? Zastosowanie mogą mieć gwarancja producenta lub rękojmia.

Gwarancja to dobrowolne oświadczenie dotyczące jakości towaru, złożone przez przedsiębiorcę, czyli gwaranta. Wskazuje ona obowiązki gwaranta i uprawnienia konsumenta, kiedy sprzedany towar nie ma właściwości określonych w oświadczeniu gwarancyjnym. Warto też pamiętać, że obietnice złożone w reklamie są traktowane na równi z zawartymi w oświadczeniu gwarancyjnym.

Rękojmia to z kolei tryb dochodzenia odpowiedzialności od przedsiębiorcy w związku z ujawnioną wadą fizyczną (niezgodnością z umową) lub prawną kupionego towaru. Najważniejsze w przypadku rękojmi jest to, że za powstałe wady odpowiada sprzedawca. To właśnie do niego należy kierować pismo reklamacyjne. Rękojmia jest ustawowo uregulowanym sposobem dochodzenia roszczeń. Przedsiębiorca nie może w żaden sposób odmówić przyjęcia reklamacji, jeżeli nie wynika to wprost z przepisów. A one stanowią, że rękojmią są objęte wszystkie towary konsumpcyjne.

■ Co może konsument?

Jak korzystać z uprawnień gwarancji lub rękojmi? W pierwszym przypadku zwracamy się z ujawnioną wadą do gwaranta wskazanego w oświadczeniu gwarancyjnym. On rozpatruje zgłoszenie i może podjąć naprawę, wymienić towar na nowy lub odmówić, twierdząc, że wada nie powstała. W przypadku gwarancji jej utrzymanie w odniesieniu do pojazdów wymaga najczęściej wykonywania określonych przeglądów gwarancyjnych. Są to obowiązki użytkownika opisane w oświadczeniu gwarancyjnym.

Jeżeli konsument lub przedsiębiorca posiadający dany towar postanowi skorzystać z uprawnień wynikających z rękojmi, powinien wiedzieć, że wada fizyczna to niezgodność produktu z umową. W szczególności gdy rzecz

nie ma właściwości, które produkt tego rodzaju powinien mieć.

W przypadku stwierdzenia wady konsument ma prawo do wymiany towaru na nowy, jego naprawy, obniżenia ceny lub odstąpienia od umowy, o ile wada jest istotna. Ważne jest, że wybór żądania należy do konsumenta. Sprzedawca ma oczywiście prawo zaproponować inne rozwiązanie, w szczególności jeżeli żądanie konsumenta wiąże się ze zbyt dużymi nakładami finansowymi.

Ponadto przedsiębiorca (sprzedawca) ma obowiązek wymienić towar lub usunąć wadę w rozsądnym czasie (nie jest jednoznacznie wskazany termin) i jednocześnie bez nadmiernych niedogodności dla konsumenta. Jeżeli tego nie czyni, konsument może wyznaczyć mu termin na spełnienie żądania. W przypadku dalszej bezczynności klientowi wolno odstąpić od umowy lub żądać obniżenia ceny.

■ Reklamacja bez faktury lub paragonu

Warto także wiedzieć, że okres odpowiedzialności sprzedawcy z tytułu rękojmi wynosi dwa lata od momentu jego wydania. Dla rzeczy nowych tego terminu nie można skrócić. Przez pierwszy rok trwania odpowiedzialności istnieje domniemanie, że stwierdzona wada lub jej przyczyna istniała już w momencie sprzedaży. Taka sytuacja ułatwia złożenie reklamacji, gdyż to przedsiębiorca (sprzedawca) musi udowodnić, że wada powstała z winy użytkownika. Jeżeli zostanie zauważona między 12. i 24. miesiącem, to konsument musi wykazać, że istniała momencie zakupu i może w tym celu posłużyć się pomocą specjalistów.

Zgłoszenie dla celów dowodowych najlepiej złożyć w formie pisemnej. Co ważne, do złożenia reklamacji z tytułu rękojmi nie jest konieczne przedstawienie paragonu czy faktury. Sprzedawca nie może uzależniać przyjęcia reklamacji od dostarczenia paragonu.

I jeszcze jedna bardzo ważna rzecz. Konsument powinien na koszt sprzedawcy dostarczyć wadliwą rzecz do miejsca wskazanego w umowie lub tam, gdzie została mu ona wydana. W przypadku pojazdów, jeżeli dojdzie np. do uszkodzenia samochodu czy motocykla w wyniku istnienia wady fizycznej, to sprzedawca musi pokryć uzasadnione koszty np. holowania.

Jak sami widzicie, uprawnienia z tytułu rękojmi są z reguły dużo szersze niż gwarancji. Gwarancja producenta ma zatem duże znaczenie, jeżeli obowiązuje po ustawowym okresie rękojmi (dla przypomnienia – dwa lata). W czasie trwania rękojmi i usterek pojazdów lub problemów z ich usunięciem w ASO warto rozważyć skierowanie roszczenia z tytułu rękojmi za wadę fizyczną lub wadę ukrytą. Da to szereg możliwości dochodzenia swoich praw, łącznie z odstąpieniem od umowy czy wymianą pojazdu na nowy. ■

Weź, rozwiń, przejdź, zostaw

Jak zachęcić ludzi do noszenia, szczególnie podczas przechodzenia przez przejścia dla pieszych, elementów odblaskowych? W Toruniu wymyślili pewien nietypowy sposób. W czterech miejscach stoją słupki, a na nich znajdują się opaski odblaskowe. Wystarczy jedną z nich wziąć, rozwinąć, przejść z nią przez ulicę i... zostawić na kolejnym słupku, żeby mogli z niej skorzystać inni.



Akcję „Weź – rozwiń – przejdź – zostaw” prowadzą wspólnie Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Toruniu, Miejski Zarząd Dróg oraz tamtejsza policja.

– Nasz pomysł należy traktować jako pewną propozycję postępowania, która poprawi nasze bezpieczeństwo podczas przechodzenia przez ruchliwą ulicę – mówi Ryszard Nagórski z toruńskiego WORD-u. – Pieszy nie ma obowiązku z tego rozwiązania korzystać, gdyż nie wynika ono z obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Pomysł jest innowacyjny w skali kraju. Jesteśmy ciekawi, jak zostanie odebrany przez pieszych.

■ Cztery przejścia dla pieszych

Na czym dokładnie polega akcja? Na wytypowanych przejściach (ul. Prufferów – Poznańska, Bażyńskich, Polna – Kociewska, Przy Skarpie – Szosa Lubicka) piesi znajdują opaski odblaskowe. Żeby bezpiecznie pokonać zebra, zwłaszcza po zmroku, należy wziąć opaskę odblaskową umieszczoną na specjalnym słupku, rozwinąć ją, przejść przez ulicę i zostawić po drugiej stronie jezdni, żeby mogli z niej skorzystać inni. Tam też znajduje się taki słupek.

Opaski zostały specjalnie poszerzone i powleczone z obu stron materiałem odblaskowym, żeby były widoczne dla kierujących nadjeżdżających z każdej strony jezdni. Na razie akcja będzie prowadzona na czterech toruńskich przejściach dla pieszych. Jeśli zyska uznanie wśród mieszkańców miasta, projekt zostanie rozszerzony. Przejścia dla pieszych nie są oczywiście wybrane przypadkowo. To na nich występuje duże zagrożenie wypadkami drogowymi.

■ Odblaski mogą uratować życie!

– Chodzi nam o zwrócenie uwagi na problem bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, w szczególności dzieci i osób starszych – tłumaczy Maciej Lewandowski, komendant miejskiej policji. – Wypadki z udziałem pieszych w 2016 roku w województwie kujawsko-pomorskim stanowiły aż 28 proc. ogółu (średnia w Polsce to 25,1 proc.), co klasyfikowało nasze województwo na niechlubnym drugim miejscu. Natomiast liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych wzrosła w zeszłym roku (w porównaniu z 2015 rokiem) i stanowiła aż 25,3 proc. ogółu zabitych w wypadkach drogowych (45 zabitych pieszych na 178 ofiar śmiertelnych wypadków

drogowych). W 2015 roku było to 20,3 proc. (31 zabitych). Istnieje więc potrzeba podejmowania w jak najszerszym zakresie działań mających na celu poprawę tej sytuacji.

– Liczymy, że ta inicjatywa będzie kolejnym elementem uświadamiającym społeczność lokalną, jak ogromna jest waga zasygnalizowania swojej obecności na jezdni, żeby kierowca w odpowiednim czasie mógł dostrzec pieszego na drodze – mówi Wioletta Dąbrowska z Komendy Miejskiej Policji w Toruniu. – Pamiętajmy, że te opaski naprawdę ratują nasze zdrowie, niejednokrotnie nawet życie. Dokładajmy ze swojej strony wszelkich starań, żebyśmy w sposób odpowiedzialny wkraczali na jezdnię, zapewniając sobie maksimum ochrony. Niejednokrotnie wystarczy jeden mały element odblaskowy, żeby kierowcy szybciej zredukowali prędkość i zatrzymali pojazd przed przejściem dla pieszych, a nie na nim.

Akcja „Weź – rozwiń – przejdź – zostaw” jest elementem realizowanego przez toruński magistrat „Programu poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów”. Powstał on m.in. na podstawie wytycznych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jakub Ziębka

Niebezpieczne wakacje

O ile w wakacje 2017 roku rannych zostało stosunkowo mało osób (biorąc pod uwagę ostatnich sześć lat), o tyle liczby wypadków oraz ofiar śmiertelnych wzrosły. Liczba wypadków zbliżyła się do poziomu z 2015 roku, ofiar śmiertelnych – z 2012.



Marek Rupental

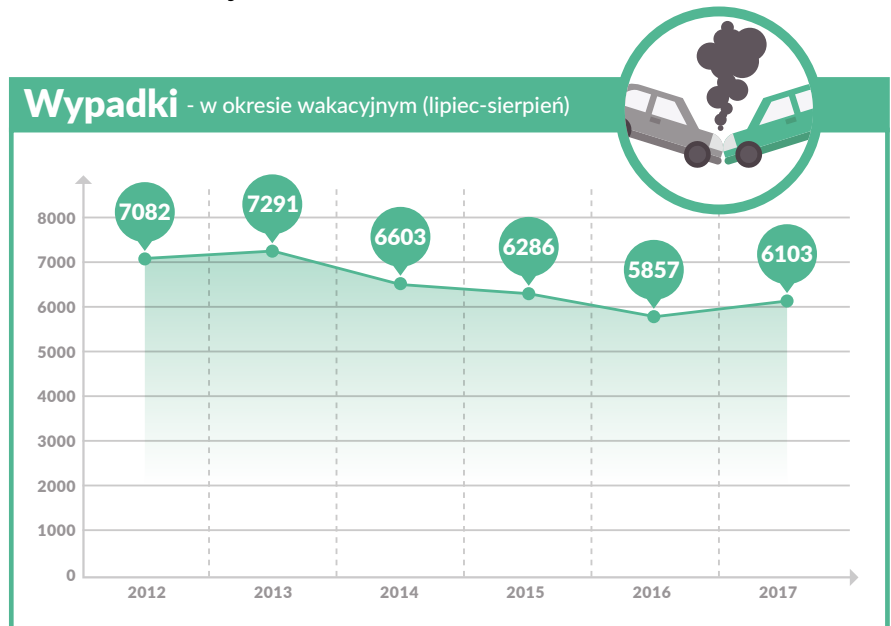
Okres wakacyjny wiąże się ze wzmożonym natężeniem ruchu. Wielu niedoświadczonych kierowców zasiada za kierownicą i wraz z rodzinami udaje się na wypoczynek. Wszyscy lubimy poznawać nieznanne miejsca, a to wiąże się z pokonywaniem dróg, po których nigdy wcześniej nie jeździliśmy. Można rzec, że znaki drogowe wszędzie są identyczne, więc nie powinno to mieć żadnego znaczenia. A jednak specyfika rozwiązań infrastrukturalnych dostosowana do potrzeb regionalnych często zaskakuje kierowców, którzy nie wiedzą, jak sobie w danej sytuacji radzić.

Wakacje to również czas remontów dróg, mostów, wiaduktów. Objazdy czy zężenia u mniej doświadczonych kierowców mogą powodować dezorientację. Wielu z nich korzysta z systemów nawigacyjnych, które nie wskażą przecieź, że auto dojechało do znaku wskazującego objazd.

Błędy popełniane przez kierowców w okresie wakacyjnym mają odzwierciedlenie w statystykach zdarzeń drogowych. Bo zawsze najwięcej jest ich w lipcu, sierpniu i grudniu.

■ Wypadek to nie tylko statystyka

Niestety, także w tym roku nie wszyscy zrealizowali swoje plany wakacyjne. Zostały one przerwane przez uczestnictwo w zdarzeniach drogowych. Na wypadki nie można jednak patrzeć tylko przez pryzmat statystyki. Za każdym kryje się człowiek. Wypadek, nawet jeżeli nie ma w nim ofiar rannych, jest tragedią. Dlatego mijających



wakacji nie można uznać za bezpieczne. W lipcu i sierpniu doszło do 6103 wypadków drogowych, w następstwie których służby medyczne udzieliły pomocy 7404 rannym. Dla 590 osób wypadki zakończyły się śmiercią.

Mam wrażenie, że żadna profilaktyka ani prewencja nie odnoszą pożądanego skutku. Osoby zasiadające za kierownicą samochodu są przekonane, że mają dość umiejętności i szczęścia, że nigdy nie wezmą udziału w wypadku. Lekceważenie podstawowych zasad bezpieczeństwa jest pierwszym krokiem do stworzenia sytuacji zagrożenia na drodze.

■ Skrajna nieodpowiedzialność

Przypomniała mi się pewna informacja, którą na początku września przekazywały media. Otóż na drodze krajowej nr 1 w okolicach Grabowa (województwo śląskie) kierowcy wykorzystali

„korytarz życia” do ucieczki z korka, jadąc nim pod prąd. Jest to skrajny przykład nieodpowiedzialnego zachowania.

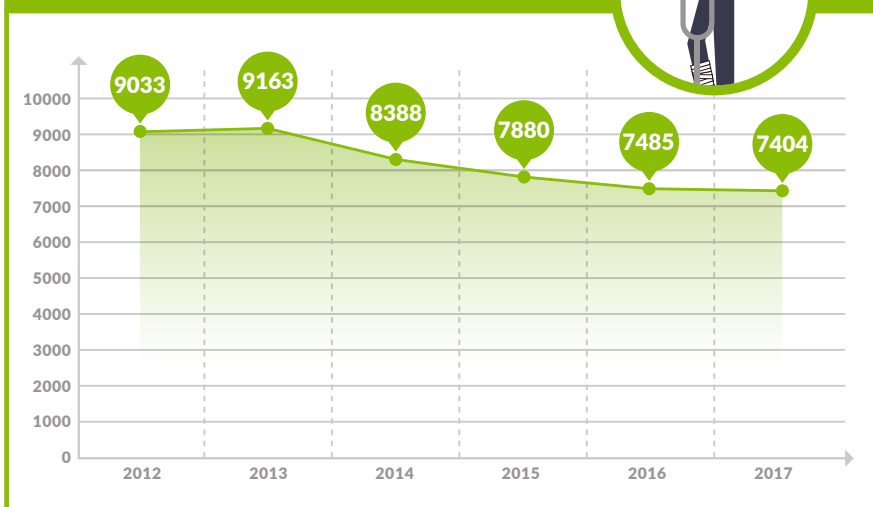
O życiu rannych w wypadku często decydują sekundy, których wówczas mogło zabraknąć. Co byłoby, gdyby z „korytarza życia” musiała skorzystać karetka pogotowia i nie miała możliwości wyminięcia jadących nim pod prąd pojazdów? To tylko jeden przykład lekceważenia czyjegoś życia.

■ Brakuje fotoradarów

Wracając do tegorocznych wakacji stwierdzić należy, że po długoterminowej tendencji spadkowej wypadków cofnęliśmy się aż o pięć lat, do roku 2012.

Z wykresów ilustrujących tekst wynika, że o ile w wakacje 2017 roku rannych zostało stosunkowo mało osób (najmniej biorąc pod uwagę

Ranni - w okresie wakacyjnym (lipiec-sierpień)



ostatnich sześć lat), o tyle liczba wypadków oraz liczba ofiar śmiertelnych wzrosła. Liczba wypadków zbliżyła się do poziomu z 2015 roku, liczba ofiar śmiertelnych – z roku 2012. Dlaczego tak się stało? Można to tłumaczyć zwiększonym ruchem na drogach. Jednak jeden element nie byłby w stanie aż tak zawyżyć statystyki. Co więc jeszcze? Z uporem maniaka będę powtarzał, że wzrost niebezpieczeństwa na naszych drogach jest spowodowany mniejszą liczbą fotoradarów, które monitorują przekraczanie prędkości.

■ Czas na zmiany!

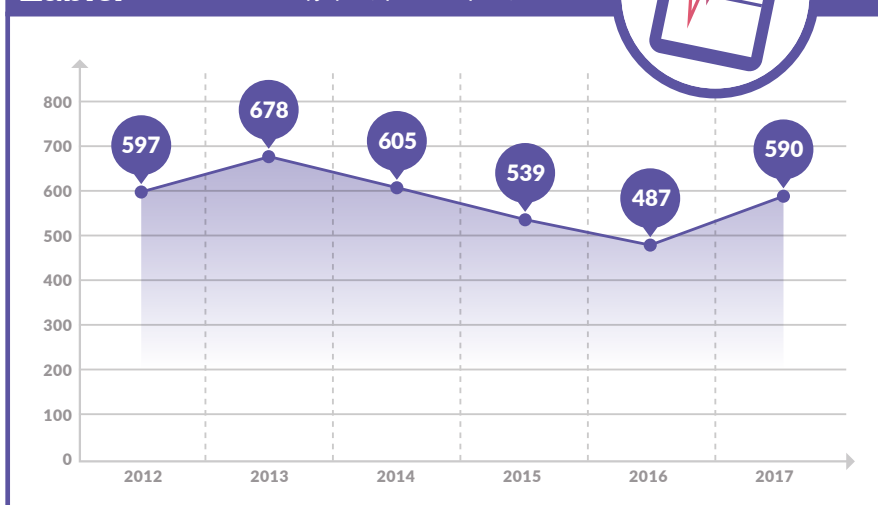
Nie chcę, żeby fotorajstrowy powróciły na drogi na zasadach, które jeszcze niedawno obowiązywały. Uważam natomiast, że zwiększenie wydatków na Inspekcję Transportu Drogowego

i doposażenie tej służby w nowoczesny sprzęt, dopracowanie przepisów, które nie komplikowałyby dzisiejszych procedur rozliczania nieodpowiedzialnych kierowców, znacznie wpłynęłyby na poprawę stanu bezpieczeństwa.

Należy także zrobić porządek z kierującymi pojazdami na zagranicznych tablicach rejestracyjnych. Bo teraz są oni obywatelami naszego kraju, dla których obca tablica jest ochroną przed karą.

Nadszedł czas, żeby parlamentarzyści podszli z całą powagą do zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego i zajęli się przepisami ułatwiającymi pracę Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym i innymi uprawnionym podmiotom, dającymi szersze możliwości karania za niestosowanie się do norm regulujących zasady poruszania się na drogach. ■

Zabici - w okresie wakacyjnym (lipiec-sierpień)



Jedź wolniej

i... kup sobie kawę

Wraz z rozpoczęciem roku szkolnego w aplikacji Yanosik ruszyła akcja „Zwalniaj przy szkołach”, promująca dobre nawyki zwiększające bezpieczeństwo na drogach. Jej uczestnicy zyskują ponadto szansę na nagrody w ramach orlenowskiego programu lojalnościowego Vitay.

Celem akcji jest zwiększenie bezpieczeństwa dzieci na polskich drogach. Kierowcy za systematyczne i poprawne przejazdy przy szkołach będą mogli otrzymać kupon na punkty w programie lojalnościowym Orlenu Vitay. W ramach akcji wytypowanych zostało ponad tysiąc szkół z całej Polski. Kluczowym kryterium wyboru było położenie placówek przy stosunkowo niebezpiecznych miejscach, np. w pobliżu bardzo ruchliwego pasa ruchu. – W akcji „Zwalniaj przy szkołach” połączyliśmy element zabawy z utrwalaniem dobrych nawyków wśród kierowców – wyjaśnia Rafał Pasięka, dyrektor wykonawczy ds. marketingu w PKN Orlen. – Działania edukacyjne przynoszą najlepsze rezultaty, jeśli mają charakter długofalowy, m.in. właśnie dlatego już po raz kolejny organizujemy kampanię zachęcającą do zwalniania przy szkołach. Yanosik i program Vitay skupiają miliony kierowców, dlatego są świetnymi platformami do realizacji projektów zwiększających bezpieczeństwo na polskich drogach. Chęć udziału w akcji można zgłosić poprzez aplikację Yanosik, która będzie na bieżąco informowała o poprawnym przejeździe jednego z wyznaczonych odcinków przy szkołach. Prawidłowe przejechanie czterech odcinków w tygodniu (każdy w innym dniu) upoważnia do otrzymania kuponu na 1000 punktów Vitay. Nagrodę dostaje 3000 osób, które jako pierwsze zaliczą poprawne przejazdy w jednym tygodniu. Punkty, po zarejestrowaniu kodu na stronie internetowej vitay.pl, można wymienić m.in. na hot doga czy kawę na stacjach paliw Orlenu.

– Poprawa bezpieczeństwa na drodze to motto, które towarzyszy nam od lat – mówi Kornelia Macieśna z Yanosika. – Dlatego organizujemy różnego rodzaju akcje, które zachęcają kierowców do zwiększenia ostrożności podczas jazdy. Obecna akcja „Zwalniaj przy szkołach” to już druga edycja kampanii, która ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego. W przyszłości planujemy więcej tego typu akcji promowanych z poziomu aplikacji.

Akcja potrwa do 29 października. Placówki, które biorą udział w akcji, zostały wyszczególnione w aplikacji oraz na stronie internetowej Yanosika. jaz

Polacy i ich miłość do aut

Polacy wyrastają na największych entuzjastów samochodów w Europie. Są zainteresowani zakupem najnowszych modeli i nie martwią się o koszty. Aż 62 proc. deklaruje gotowość wydania oszczędności na zakup nowego samochodu. Relatywnie częściej chcą też kupować najnowsze modele aut – wynika z raportu L'Observatoire Cetelem, przygotowanego przez BNP Paribas Personal Finance.



Polacy wyrastają na największych entuzjastów samochodów w Europie. Są zainteresowani zakupem najnowszych modeli i nie martwią się o koszty. Aż 62 proc. deklaruje gotowość wydania oszczędności na zakup nowego samochodu. Relatywnie częściej chcą też kupować najnowsze modele aut – wynika z raportu L'Observatoire Cetelem, przygotowanego przez BNP Paribas Personal Finance.

■ Wrozumiałość

Co ciekawe, kierowcy w Polsce wykazują się także największą wrozumiałością wobec producentów, którzy zawyżali wskaźniki efektywności ekologicznej swoich samochodów. Aż 59 proc. z nich stwierdziło, że fałszowanie testów ekologicznych przez producentów nie wpłynęło negatywnie na postrzeganie marek, które przyznały się do tego procederu. Podobny odsetek badanych (60 proc.) uważa, że nie wpłynęło to na ich decyzję o wyborze marki kolejnego samochodu. Najbardziej kategoryczni pod tym względem okazali się Włosi (64 proc.), Chińczycy (63 proc.) i Turcy (61 proc.). Jednocześnie Polacy wciąż bardzo dużą wagę przywiązują do kwestii zużycia paliwa. 96 proc. kierowców uznało kryterium spalania benzyny za ważne przy kupnie samochodu, z czego aż 60 proc. uważa to kryterium za jedno z trzech najistotniejszych przy wyborze nowego samochodu.

Prognozy autorów raportu L'Observatoire Cetelem wskazywały, że w 2016 roku sprzedaż nowych samochodów w Polsce wyniesie ok. 385 tysięcy, odnotowując tym samym wzrost o 8,5 proc. rok do roku. Tymczasem rzeczywiste rezultaty osiągnięte w sprzedaży napawają znacznie większym optymizmem producentów aut. Według najnowszych danych rynkowych w 2016 roku sprzedano w Polsce ok. 409 tys. nowych samochodów, co oznacza wzrost o 16 proc. rok do roku. Szacuje się, że liczba ta wzrośnie o kolejne 18 proc. w 2017 w roku, osiągając poziom 480 tys. samochodów. Polska odpowiada za 2 proc. rynku samochodów w Unii Europejskiej (UE-27).

Badania L'Observatoire Cetelem przeprowadzono w piętnastu krajach: Belgii, Niemczech, Hiszpanii, Francji, Włoszech, Polsce, Portugalii, Wielkiej Brytanii, Japonii, Stanach Zjednoczonych, Brazylii, Chinach, Meksyku, Turcji oraz Republice Południowej Afryki. Łącznie przepytano ponad 8,5 tys. właścicieli samochodów.

Jakub Ziębka

Polski kierowcy uwielbiają prowadzić auta. Aż 88 proc. kierowców stwierdziło, że auto jest źródłem przyjemności, a 91 proc. lubi nim jeździć. Niemal wszyscy respondenci (95 proc.) mają pozytywną opinię o samochodach jako środkach transportu, a 94 proc. ankietowanych nie wyobraża sobie bez nich życia. We wszystkich tych wskaźnikach Polacy prowadzą bądź są w czołówce badania, przeprowadzonego w piętnastu krajach świata, głównie w Europie, Ameryce Północnej i Południowej oraz Azji.

■ Na co wydajemy oszczędności? Na zakup auta

– Z naszych analiz jasno wynika, że Polacy są entuzjastami samochodów. W 2015 roku sześciu na dziesięciu naszych rodaków posiadało auto, podczas gdy jeszcze dziesięć lat wcześniej na dziesięciu dorosłych mieszkańców przypadały zaledwie cztery samochody. Warto dodać, że wskaźnik ten jest jednym z najwyższych w Unii Europejskiej – mówi Artur Gaj, dyrektor ds. kluczowych klientów Personal Finance w Banku BGŻ BNP Paribas. – Przeciętny Polak na zakup auta o wartości 25 tys. euro musiałby wydać około 25 średnich miesięcznych pensji, podczas gdy Włoch około dziesięciu, a Niemiec ośmiu. Nasi zachodni sąsiedzi muszą więc znacznie krócej oszczędzać na nowy samochód.

Nienasyconie rynku nowymi autami, skłonność do zakupu aut z wyższych segmentów oraz rosnąca zamożność Polaków sprawiają, że aż 62 proc. kierowców w Polsce deklaruje gotowość wydania oszczędności na zakup atrakcyjnego samochodu. Jest to najwyższy odsetek wśród badanych w raporcie europejskich krajów.

■ Komfort to sprawa najważniejsza!

Z raportu wynika, że Polacy częściej niż respondenci w innych krajach są zainteresowani kupnem najnowszych modeli aut. 73 proc. polskich kierowców stwierdziło, że jest to istotne kryterium przy zakupie samochodu. Jednocześnie odsetek tych, którzy zgadzają się ze stwierdzeniem, że samochody są drogie, jest w Polsce niższy niż w trzynastu z piętnastu badanych krajów. Takiego zdania jest 82 proc. polskich kierowców w porównaniu do średniego wyniku na poziomie 89 proc.

Polscy kierowcy coraz bardziej cenią komfort podróży. Chętniej decydują się na zakup SUV-ów. W 2015 roku takie pojazdy stanowiły już 1/4 nowych rejestracji pojazdów lekkich, w porównaniu z 17 proc. w 2011 roku. To wciąż niewiele, biorąc pod uwagę dane ze Stanów Zjednoczonych, gdzie w 2015 roku udział samochodów typu SUV to ponad 50 proc. rejestracji pojazdów lekkich. Wzrostową tendencję widać również w markach premium. W 2015 roku rejestra-



Spaliny pod większą kontrolą

Od 1 września nowe modele samochodów rejestrowane w Unii Europejskiej, zanim wyjadą na drogi, muszą przejść ulepszone badania emisji spalin.

Nowe badania emisji spalin są kamieniem milowym w naszych bieżących działaniach na rzecz czystszych i bardziej ekologicznych samochodów w nadchodzących latach – mówi wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej do spraw miejsc pracy, wzrostu, inwestycji i konkurencyjności Jyrki Katainen. – Wiele pozostaje jednak jeszcze do zrobienia. Skandal dotyczący emisji pokazał, że potrzebujemy większej niezależności badań samochodów, lepszego nadzoru rynku i możliwości interweniowania Komisji Europejskiej w przypadku nadużyć. Właśnie w tym celu KE przedstawiła wniosek w styczniu 2016 roku. Nadszedł czas przyjąć go przez Parlament Europejski i Radę. W całej UE musimy również zdecydowanie kontynuować wysiłki na rzecz mobilności niskoemisyjnej.

■ Badanie w rzeczywistych warunkach jazdy

Nowe badania emisji spalin mają zapewnić bardziej wiarygodne wyniki i przyczynić się do odbudowy zaufania co do efektywności środowiskowej nowych samochodów. Jak podkreśla KE, są one jednym z ważnych działań na rzecz czystego, zrównoważonego i konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego. Jak będą teraz wyglądały?

Emisje tlenków azotu i cząstek stałych, które są główną przyczyną zanieczyszczenia po-

wietrza, będą mierzone w bardziej wiarygodny sposób w rzeczywistych warunkach jazdy. Takie badanie nazywa się RDE. Uzupełni ono nową, bardziej realistyczną procedurę badania laboratoryjnego (WLTP) w odniesieniu do zużycia paliwa i wszystkich emisji, w tym CO₂, tlenków azotu i innych zanieczyszczeń. Zarówno RDE, jak i WLTP są obowiązkowe od września 2017 roku dla wszystkich nowych modeli samochodów i będą wprowadzane stopniowo w latach 2018–2019 dla wszystkich nowych samochodów.

■ Zaczęło się w 2015 roku

Komisja Europejska zajęła się kwestią bardziej restrykcyjnego badania zanieczyszczeń w następstwie wydarzeń z 2015 roku. Wtedy to pojawiły się doniesienia o stosowaniu przez koncern Volkswagen oprogramowania ograniczającego skuteczność badań, żeby obchodzić normy emisji dla niektórych zanieczyszczeń powietrza. Wezwano wszystkie państwa członkowskie do przeprowadzenia niezbędnych dochodzeń w sprawie rzeczywistych poziomów emisji spalin z pojazdów na ich terytorium oraz do zapewnienia zgodności badań z prawem UE. Komisja wsparła ich pracę poprzez opracowanie wspólnej metodyki badań w celu wykrywania urządzeń zmieniających wyniki badań laboratoryjnych i zapewnienia spójności wyników dochodzeń krajowych. Opublikowała również wy-

tyczne, mające pomóc organom państw członkowskich w ocenie, czy producenci samochodów stosują urządzenia ograniczające skuteczność badań emisji spalin lub inne strategie, które prowadzą do większych emisji poza cyklem badania, i w analizie, czy są one technicznie uzasadnione.

■ Odbudowywanie zaufania

– Szybkie przejście na pojazdy bezemisyjne leży w naszym wspólnym interesie, biorąc pod uwagę zagrożenia dla zdrowia publicznego i środowiska naturalnego – mówi Elżbieta Bieńkowska, komisarz ds. rynku wewnętrznego, przemysłu, przedsiębiorczości i MŚP. – Ma ono również kluczowe znaczenie dla przemysłu motoryzacyjnego, jeśli chce on pozostać konkurencyjny na arenie międzynarodowej. Jednak obecnie samochody z silnikami Diesla pozostają częścią naszego życia i musimy odbudować zaufanie do tej technologii. Dlatego też nowe i bardziej wiarygodne badania nowych samochodów mają zasadnicze znaczenie. Natomiast w przypadku samochodów poruszających się już po drogach państwa członkowskie muszą wykonywać swoje zadania, egzekwować prawo i wraz ze wszystkimi zainteresowanymi stronami podejmować dodatkowe działania, aby obniżyć emisje z istniejących pojazdów.

Jakub Ziębka

Przegląd legislacyjny

W tym miesiącu chciałbym zająć się projektem ustawy, która nie jest może bezpośrednio związana z branżą szkolenia kierowców, ale istotna z punktu widzenia przedsiębiorców przetwarzających dane osobowe. Będzie też o pewnej dosyć osobliwej petycji...



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Często przewijający się ostatnio w mediach skrót RODO wielu Polaków może kojarzyć z ogrodami działkowymi. Nic bardziej mylnego. Chodzi o Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE – w skrócie: ogólne rozporządzenie o ochronie danych. Regulacje tego aktu wejdą w życie w maju 2018 roku. Trwają już prace nad nową ustawą o ochronie danych osobowych, która będzie uwzględniać te zmiany.

Działalność OS i OSK, na co nie każdy zwraca dość uwagi, wiąże się w oczywisty sposób z przetwarzaniem danych osobowych i przechowywaniem ich nawet przez dekadę. To zaś rodzi obowiązki, o których wciąż wielu przedsiębiorców nie ma pojęcia. Aktualnie obowiązująca ustawa o ochronie danych osobowych określa zasady postępowania z danymi, obowiązki w zakresie zgłoszeń i dokumentacji związanej z przetwarzaniem danych osobowych. Warto zapoznać się z tym, co przewiduje projekt zupełnie nowej ustawy i jak wpłynie na polskich przedsiębiorców.

Do najważniejszych zmian należy m.in. przyznanie obywatelom dodatkowego prawa dochodzenia roszczeń cywilnoprawnych z tytułu naruszenia zasad ich prywatności. Poza tym w kontekście RODO najczęściej, z oczywistych powodów, mówi się o karach. Projekt nowej ustawy o ochronie danych osobowych poświęca temu tematowi rozdziały 9 i 10. Przepisy rozdziału 9 projektu dotyczą administracyjnych kar pieniężnych. Przesłanki ich nakładania i maksymalne wysokości wynikają wprost z RODO i mogą szokować. Rozporządzenie przewiduje bowiem nakładanie kar nawet w wysokości do 20.000.000 euro, albo – w przypadku przedsiębiorstwa

– w wysokości do 4 proc. jego całkowitego rocznego światowego obrotu z poprzedniego roku obrotowego, przy czym stosowana ma być wyższa z tych dwóch kwot.

■ Generalnego inspektora zastąpi prezes

Rozdział 10 projektu zawiera przepisy karne. Odpowiedzialność karna ma być wyjątkiem przewidzianym wyłącznie dla najcięższych naruszeń przepisów. Ma ona, w założeniu autorów projektu, inaczej niż obecnie, stanowić jedynie uzupełnienie dla szeroko uregulowanej odpowiedzialności administracyjnej i cywilnej. Przyjęto więc, że podstawowymi sankcjami za naruszenie przepisów o ochronie danych osobowych są, nakładane na administratora lub podmiot przetwarzający, obowiązki wynikające z prawa administracyjnego oraz administracyjne kary pieniężne. Jedynie dla zapewnienia skuteczności systemu ochrony danych osobowych przewidziano sankcję karną za udaremnianie lub utrudnianie kontrolującemu prowadzenia kontroli przestrzegania przepisów o ochronie danych osobowych. Ponadto, jak czytamy w uzasadnieniu, „mając na względzie dobro podmiotów danych oraz wagę naruszenia, jakim jest przetwarzanie danych dotyczących np. zdrowia czy seksualności, uznano, że przetwarzanie ich bez podstawy prawnej, a więc nieuprawnione przetwarzanie, powinno być zagrożone karą grzywny, ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do roku”.

Przepisy ustanawiają również, w miejsce dotychczasowego GIODO, nowy organ państwowy – prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych. Ma on być niezależny i powoływany przez Sejm na wniosek premiera na czteroletnią kadencję. Nowy organ ochrony danych osobowych będzie miał znacznie szerszy zakres uprawnień niż dzisiejszy GIODO.

Nową instytucją powoływaną przez prezesa urzędu ma być Rada do spraw Ochrony Danych Osobowych. W ocenie projektodawcy sze-

roki zakres zadań prezesa urzędu oraz potrzeba stałej grupy osób wspomagających go w realizacji zadań uzasadniają powołanie przy nim organu opiniodawczo-doradczego.

W celu uniknięcia przewlekłości postępowań, jaka ma miejsce w przypadku GIODO, uchwalone przez Sejm przepisy przewidują, że zniesiona zostanie dwuinstancyjność postępowania, a postępowania kontrolne prowadzone przez prezesa urzędu będą mogły trwać maksymalnie 30 dni. W uzasadnieniu projektu wskazano, że obecnie na uzyskanie prawomocnego orzeczenia w sprawie dotyczącej ochrony danych osobowych czeka się średnio 600 dni. Nowy organ będzie uprawniony również do wydawania rekomendacji w zakresie sposobów zabezpieczania danych osobowych, co dzisiaj się nie dzieje. Zmianie ulegną także zasady gromadzenia danych osobowych pracowników poprzez przyznanie im uprawnienia do udzielania zgody na przetwarzanie ich danych i wskazywanie zasad korzystania z monitoringu wizyjnego w miejscu pracy.

■ Starzy wyjadacze mogą więcej

Do sejmowej Komisji do spraw Petycji wpłynął interesujący dokument, w którym postuluje się „zwiększenie dopuszczalnej ilości zawartości alkoholu we krwi kierowców do 0,5 promila”.

Jej autorzy wnoszą o zwiększenie dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi dla, jak to określają, „użytkowników ruchu drogowego”, do 0,5 promila, z wyjątkiem „młodych kierowców do 24 lat i kierowców przewożących ponad 9 osób i kierujących pojazdami powyżej 3,5 t”.

W ocenie autorów obecne przepisy określające dopuszczalną ilość alkoholu we krwi kierowców są zbyt restrykcyjne w porównaniu do obowiązujących w innych krajach europejskich i na świecie. W petycji czytamy: „Normy, które obecnie obowiązują w Polsce, powinny dotyczyć młodych kierowców, np. do 24. roku

życia, przez dwa lata od uzyskania prawa jazdy oraz kierowców przewożących powyżej 9 osób i kierujących pojazdami powyżej 3,5 tony. Dla pozostałych kierowców limit alkoholu we krwi powinien zostać zwiększony do 0,5 promila”.

„Weźmy przykład z innych krajów i zwiększmy limit dopuszczalnego stężenia alkoholu we krwi kierowców do 0,5 promila” – apelują autorzy petycji i wyliczają cały szereg państw, które taką właśnie wartość graniczną stosują. Są to m.in. Francja, Hiszpania, Niemcy. Autorzy zwracają też uwagę, że w krajach anglosaskich dopuszczalna ilość alkoholu jest nawet wyższa.

O ile sama wartość graniczna dopuszczalnego u kierowców stężenia alkoholu zawsze budziła kontrowersje i z pewnością mogłaby stanowić temat do dyskusji, to już proponowane w petycji rozróżnienie kierowców, którzy mogą wypić więcej, wydaje się absolutnie kuriozalne. Czym bowiem różni się podchmielony (albo „wczorajszy”) kierowca przed i po 25. urodzinach? Skoro autorzy petycji uważają 0,5 promila za stężenie niepowodujące zagrożenia, to dlaczego miałyby to nie dotyczyć „kierowców przewożących ponad 9 osób”. Jakie ma znaczenie takie wyłączenie wobec faktu, że kierowca, który ma ograniczoną zdolność do prowadzenia pojazdu w wyniku działania alkoholu, w oczywisty sposób zagraża nie tylko osobom znajdującym się w prowadzonym przez niego pojeździe? Treść petycji nie dostarcza odpowiedzi na te pytania, ale z zainteresowaniem będziemy śledzić dalsze jej losy.

■ CEPIK 2.0 coraz bliżej

W połowie września Sejm uchwalił i przekazał do Senatu nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dotyczących centralnej ewidencji pojazdów. Ustawa przesuwa już na 30 października 2017 roku wprowadzenie rozszerzonej centralnej ewidencji pojazdów. Nowelizacja wpłynie między in-

nymi na ustawę o kierujących pojazdami, jednak w zakresie niewpływającym bezpośrednio na działalność OS i OSK.

Udoskonalona CEP to m.in. doprecyzowanie i zwiększenie zakresu wprowadzanych do ewidencji danych. Będą tam trafiać informacje dotyczące ustanowionych zabezpieczeń na pojeździe, w tym o jego zajęciu przez organ egzekucyjny. To rozwiązanie ważne dla nabywców pojazdów, którzy uzyskają wiedzę m.in. w zakresie ograniczonego prawa właściciela do dysponowania pojazdem.

Zgodnie z nowymi przepisami okresowe badanie techniczne na stacjach kontroli pojazdów przeprowadza się po uprzednim uiszczeniu opłaty przez właściciela lub posiadacza pojazdu. Po wykonaniu badania diagnosta będzie zobowiązany do wprowadzenia danych do systemu i przesyłania do bazy CEP. Następnie otrzyma stamtąd potwierdzenie, dokona wpisu w dokumencie i zwróci go właścicielowi pojazdu. Nowością jest także rejestracja negatywnego wyniku badania technicznego. Badania okresowe przerwane na prośbę właściciela samochodu również zostaną odnotowane w bazie CEP.

Nowe przepisy definiują pojęcie szkody istotnej jako szkody w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu, mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikującej pojazd do dodatkowego badania technicznego. Szkada istotna stwierdzana będzie przez zakłady ubezpieczeń lub przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny (UFG), które zostaną zobowiązane do przekazywania do CEP informacji o niej.

Tak wyraźne przyspieszenie w zakresie centralnej ewidencji pojazdów pokazuje, że czerwcowa, a może nawet projektowana marcowa data będzie realna dla Centralnej Ewidencji Kierowców, która dla branży będzie miała fundamentalne znaczenie. ■

www.trends.com.pl

BMW i VOLKSWAGEN bez tajemnic!

trendy

nowości

porady

testy

historia

Jedynie na rynku magazyny prawdziwych miłośników aut

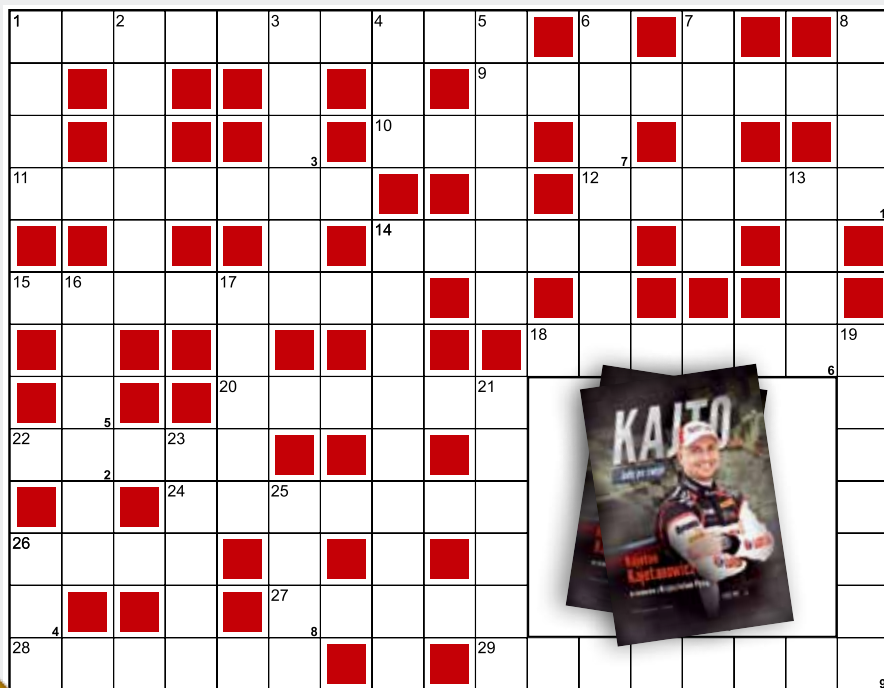
www.trends.com.pl



Uśmiechnij się



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 9 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9

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

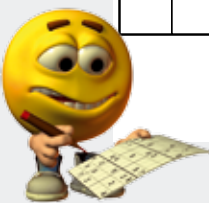
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Kajto. Jadę po swoje”.

POZIOMO:

1) uczestnik ruchu drogowego. 9) materiał, surowiec. 10) ... moczanowa. 11) obok gazu i sprzęgła. 12) grzywna dla kierowcy. 14) kryta strzecha. 15) naprawia karoserię. 18) przeznaczony dla ruchu pieszego. 20) tłum, ścisk. 22) król Judei. 24) bywa strzeżony. 26) wakacyjna pora. 27) krwawa bójka. 28) rycerz ze Spychowa. 29) choroba zakaźna wieku dziecięcego.

PIONOWO:

1) drogowy lub jednostajnie przyspieszony. 2) kraina historyczna w północnej Polsce. 3) dodatnia cecha charakteru. 4) pełen jabłoni. 5) przywódca kozacki. 6) impet. 7) element torów kolejowych. 8) meta statku. 13) samochód zza Odry. 14) członek załogi Rudego 102. 16) przewozi zepsute pojazdy. 17) japońskie auto. 19) proces niszczenia metalu. 21) drapieżny kot. 23) zewnętrzna część koła samochodu. 25) zawody dla kierowców. 26) rów po bombie.



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, Dariusz Piorunkiewicz, Łukasz Szewczyk, Albin Sieczkowski, NSZZ „Solidarność” w Łodzi, materiały Kii, Przemek Mroczynski, Corey Leopold/Flickr, archiwum Tomasa Pagowskiego, archiwum Autostrady Wielkopolskiej SA.

Korekta: Dorota Piechna

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

**JAZDA DOBRZE
UBEZPIECZONA**

Program ubezpieczenia pojazdów szkoleniowych dla Partnerów firmy e-kierowca

Realne oszczędności na ubezpieczanych pojazdach.

**Ubezpieczenie od 2,5%
wartości pojazdu!***



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

OC

Odpowiedzialność cywilna posiadaczy pojazdów mechanicznych

AC

Autocasco

NNW

Następstwa nieszczęśliwych wypadków

ASS

Assistance

Jako osobne podmioty możecie liczyć Państwo jedynie na standardową ofertę ubezpieczeniową, która dodatkowo jest obarczana ryzykiem, związanym z eksploatacją elki. W programie „Jazda dobrze ubezpieczona”, oprócz bogatego pakietu „na start”, na szczególną uwagę zasługuje jego cena. Wynegocjowane warunki cenowe są poza zasięgiem pojedynczych podmiotów. Zważywszy na średnie ceny ubezpieczeń komunikacyjnych dla branży, **możecie Państwo sporo oszczędzić.**

Samochody realnie ubezpieczone - bogaty pakiet w standardzie

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

Zadzwoń i sprawdź, jak zaoszczędzić pieniądze na ubezpieczeniu swojego pojazdu szkoleniowego

Tel. 91 431 43 95