

nr 11/2017 (143)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

BRANŻOWCY NIE ZAPŁACZĄ PO SZMICIE

PO NIECAŁYCH DWÓCH LATACH PRACY JAKO WICEMINISTER Z RESORTEM INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA POŻEGNAŁ SIĘ JERZY SZMIT, ODPOWIEDZIALNY M.IN. ZA TRANSPORT, CZYLI OBSZAR OBEJMUJĄCY RÓWNIEŻ KWESTIE SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW. NIESTETY, BILANS JEGO DZIAŁAŃ W TEJ BRANŻY NIE WYPADA KORZYSTNIE. CIEKAWE, CO ZA JAKIŚ CZAS BĘDZIE MOŻNA NAPISAĆ O JEGO NASTĘPCY, MARKU CHODKIEWICZU...

str. 10

JAZDA W RYTMIE SAMBY

PALIWO JEST TAŃSZE NIŻ W EUROPIE, ALE DROGI MARNE, A KIEROWCY LUBIĄ PRZYCISNAĆ. TURYSŃCI, KTÓRZY CHCIELI ZWIEDZIĆ RIO JEZDZĄC SKUTERAMI, ŻARTUJĄ; WYPOŻYCZALNI JEST MNÓSTWO, TYLKO STRACH NA JEZDNIĘ WYJECHAĆ. POLACY MIESZKAJĄCY W BRAZYLII ZAPEWNIAJĄ, ŻE DO SAMBY ZA KÓŁKIEM MOŻNA PRZYWYKNAĆ.

ISSN 1895-4472



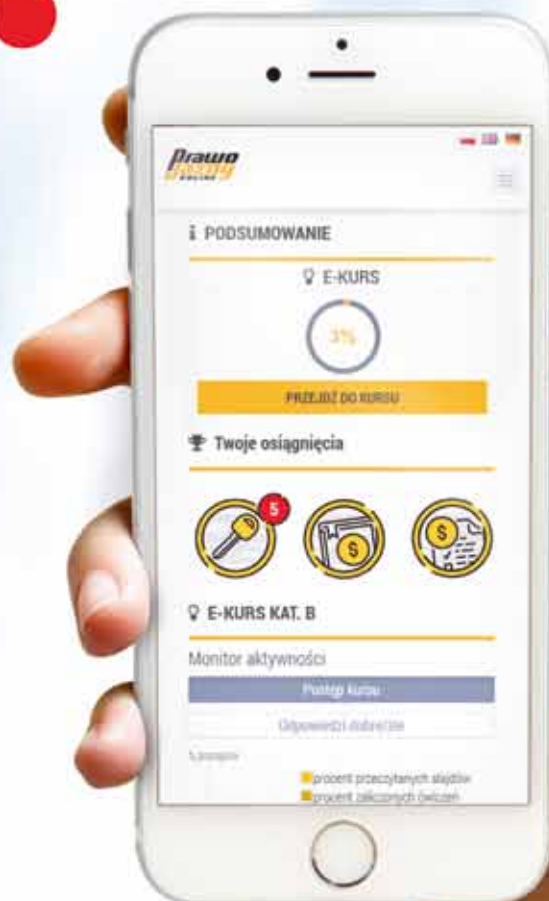
WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL

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



Świadomy przedsiębiorca



Krzysztof Giżycki

Zeby firma prowadząca biznes polegający na szkoleniu kandydatów na kierowców się rozwijała, jej właściciel musi ciągle doskonalić swoje umiejętności i poszerzać wiedzę w wielu dziedzinach. Chodzi m.in. o prawo, zarządzanie, relacje z pracownikami, techniki sprzedaży czy marketing. Cieszy fakt, że polscy przedsiębiorcy mają tego coraz większą świadomość. Widać to choćby po liczbie osób uczestniczących w konferencji, którą zorganizowała w październiku firma e-kierowca. Właśnie dzięki takim spotkaniom branżowcy mogą podyskutować o pro-

blemach oraz skonfrontować swoją wiedzę z innymi. Dyskusje w kularach były bardzo burzliwe. I oby tak dalej, świadomy przedsiębiorca świadomie prowadzi swój biznes!

Oprócz relacji z konferencji w listopadowym numerze „Szkoły Jazdy” znajdziecie, Drodzy Czytelnicy, wiele ciekawych tekstów. Zdecydowaliśmy się m.in. na podsumowanie działań byłego już wiceministra infrastruktury i budownictwa Jerzego Szmita. Piszemy o ciekawej inicjatywie ODTJ-otu w Sieradzu, przyglądamy się efektom organizowania egzaminów na kategorię AM poza siedzibami WORD-u w Opolu. Zajmujemy się tematem tzw. minirond, zaglądamy do Brazylii, żeby przybliżyć Wam system szkolenia i egzaminowania w tym południowoamerykańskim kraju. A to tylko kilka wybranych przez mnie artykułów. Nie ma na co czekać, trzeba brać się za czytanie!

Redaktor naczelny

W numerze

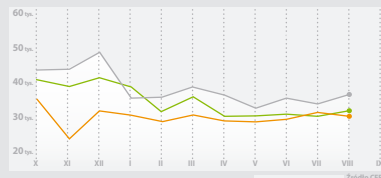
Branżowcy nie zapłaczą po Szmitcie	4	Na Mazowszu stawiają na BRD	25
Obcokrajowiec w elce	6	Prezydent na gigancie	26
Unieważnione postępowanie	7	Uber. Problem czy znak czasów?	28
Nieobecni płacą	8	Rodzina na swoim	30
ODTJ w Sieradzu kusi zniżkami	9	Motocyklowa odyseja samotnej kobiety	31
Jazda w rytmie samby	10	Po partnersku o szkoleniu	32
WORD w Opolu otwiera się na filię i młodych ludzi	13	Rzecznik piętnuje ubezpieczycieli	34
Naleśniki, placki, pinezki, czyli ronda w wersji mini	14	Rio w praktyce	36
Zielone światło dla rosyjskojęzycznych	16	Wypłata odszkodowań komunikacyjnych. Jak to ugryźć?	38
Uwaga, kontrola!	17	Jesienne refleksje	40
Kluczyk elektroniką podszyty	18	Rada edukuje spotami	41
Na dziesiątym biegu	19	Diesle trują bardziej niż benzyniaki	42
Ochłapani piesi	20	Żeby było bezpieczniej	43
Nadążaj za najnowszymi trendami	21	Przegląd legislacyjny	44
Koniec papierologii	22		
Trójwymiarowa zebra	24		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

SIERPIEŃ 2017 **33 938**

SIERPIEŃ 2016 **37 157**

SIERPIEŃ 2015 **31 029**



W razie, gdyby...

Policjanci z Ostrowca Świętokrzyskiego zatrzymali kobietę, która podczas praktycznego egzaminu na prawo jazdy zaproponowała egzaminatorowi 100 zł w zamian za przymknięcie oka za popełnienie ewentualnych błędów.

Do zdarzenia doszło w październiku w ostrowieckiej filii Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Kielcach. Do egzaminu praktycznego na prawo jazdy przystępowała 38-letnia kobieta, mieszkanka powiatu lipskiego. W pewnym momencie zaproponowała egzaminatorowi, że gdyby jej coś nie wyszło, da mu 100 zł. Ten od razu poinformował kobietę, że jej zachowanie jest niezgodne z prawem i o zajściu powiadomił policję. Oczywiście zdarzenie zostało zarejestrowane przez zamontowane w pojeździe kamery.

Śledczy przedstawili kobiecie zarzut obietnicy wręczenia osobie pełniącej funkcję publiczną korzyści majątkowej w zamian za naruszenie przepisów prawa. Zatrzymana przyznała się do popełnienia tego przestępstwa. Teraz za swoje zachowanie odpowie przed sądem. Kodeks karny za ten czyn przewiduje karę do 10 lat pozbawienia wolności.

To niejedyny tego typu incydent, który w ostatnim czasie miał miejsce w ośrodkach egzaminacyjnych. W zeszłym roku 19-letni obywatel Niemiec próbował przekupić egzaminatora podczas egzaminu na kategorię B w szczecińskim WORD-zie. Obcokrajowiec w trakcie egzaminu praktycznego na prawo jazdy wymusił pierwszeństwo. Egzaminator poprosił kierowcę o zajechanie na najbliższy parking. Tam oświadczył, że egzamin nie zostaje zaliczony. Wówczas kierowca wyjął z kieszeni portfel i usiłował wręczyć 400 euro łapówki w zamian za zmianę wyniku egzaminu.

red

Branżowcy nie zapłaczą po Szmicie

Po niecałych dwóch latach pracy jako wiceminister z resortem infrastruktury i budownictwa pożegnał się Jerzy Szmیت, odpowiedzialny m.in. za transport, czyli obszar obejmujący również kwestie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Niestety, bilans jego działań w tej branży nie wypada korzystnie. Ciekawe, co za jakiś czas będzie można napisać o jego następcy, Marku Chodkiewicz...

Podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmیت został w listopadzie 2015 roku. Stało się to niedługo po objęciu w Polsce władzy przez Prawo i Sprawiedliwość. Jego nominacja wywołała wtedy spore kontrowersje. Dlaczego? Okazało się, że dwukrotnie tracił prawo jazdy.

Co Jerzy Szmیت robił wcześniej? Udzielał się w Niezależnym Stowarzyszeniu Studentów, w stanie wojennym został internowany. Po zmianie ustrojowej działał m.in. w Porozumieniu Centrum, Unii Polityki Realnej, Ruchu Społecznym AWS i Przymierzu Prawicy, z którego przeszedł do Prawa i Sprawiedliwości. W 1999 roku był pierwszym marszałkiem województwa warmińsko-mazurskiego, wybranym przez koalicję AWS-UW-PSL. Z kolei w wyborach parlamentarnych w 2005 roku z ramienia Prawa i Sprawiedliwości uzyskał mandat senatora w okręgu olsztyńskim. W Senacie był przewodniczącym komisji samorządu terytorialnego i administracji publicznej. Z kolei w 2011 roku z powodzeniem wystartował do Sejmu. W ostatnich wyborach parlamentarnych Jerzy Szmیت nie brał udziału. Nie było to jednak przeszkodą do objęcia stanowiska wiceministra infrastruktury i budownictwa, odpowiedzialnego m.in. za transport, czyli obszar, obejmujący również szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców.

■ Rezygnacja, która skłoniła media do spekulacji

Swoją funkcję Jerzy Szmیت sprawował przez niecałe dwa lata. Pod koniec września tego roku, dosyć niespodziewanie, złożył rezygnację ze stanowiska na ręce premier Beaty Szydło. Tą ją przyjął. Były już wiceminister tłumaczył, że powodem podjęcia takiej decyzji były kwestie osobiste. Ale media zaczęły spekulować. Na przykład dziennik „Fakt” sugerował, że dymisja była związana z działaniami podjętymi wobec niego



Jerzy Szmیت (drugi od lewej) pracował w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa niecałe dwa lata.

Fot. Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie

przez agentów Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Miały one dotyczyć budowy portu lotniczego

Ocena działań Szmita nie może być pozytywna. Choćby z tego powodu, że przez prawie dwa lata resort zaliczył co najmniej kilka poważnych wpadek.

czego w Szymanach. Szmیت zareagował bardzo szybko. Wydał oświadczenie, w którym napisał, że zwrócił się do wydawcy dziennika o wycofanie artykułu ze strony internetowej oraz umieszczenie stosownych przeprosin. Jeśli to nie odniosłoby skutku, sprawa miała być skierowana do sądu. W mediach pojawiały się też inne wątki. Pisano m.in., że decyzja Szmita ma być początkiem reorganizacji Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

W oświadczeniu, o którym już wspominaliśmy, Jerzy Szmیت podsumowuje swoją pracę w resorcie następująco: „Miałem zaszczyt pełnić funk-

cję podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Miałem pełną świadomość, jak trudne i odpowiedzialne zadania powierzył mi Pan Minister Andrzej Adamczyk, dlatego w relacjach ze środowiskami, z którymi dane mi było współpracować, kierowałem się zasadami otwartości, dialogu, szacunku, wsłuchiwania się w stanowiska tych,

na których działalność podejmowane decyzje mają wpływ. Zawsze jednak kierowałem się interesem publicznym zgodnie ze swoją wiedzą, doświadczeniem, dobrą wolą, która jest najlepszym gwarantem uczciwości”.

■ Gdzie są rozporządzenia?

Zdając sobie sprawę, że sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców stanowiły jedynie mały wyświecznik pracy wykonywanej przez Jerzego Szmita w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa,

postanowiliśmy jednak pokusić się o ocenę jego działań. Niestety, nie może być ona pozytywna. Dlaczego? Choćby z tego powodu, że przez prawie dwa lata resort zaliczył co najmniej kilka poważnych wpadek.

Pierwsza miała miejsce już w lutym 2016 roku. Właśnie wtedy ministerstwo nie zdążyło z publikacją aż... czterech rozporządzeń! Jedno z nich, które nie weszło na czas w życie (czyli 25 lutego – przyp. red.), dotyczyło egzaminowania przyszłych kierowców. Efekt? Część dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego stanęła na stanowisku, że skoro nie ma podstaw prawnych do przeprowadzania egzaminów, to nie będzie tego robić. Ministerstwo, ustami ówczesnej rzeczniczki Elżbiety Kisiel, próbowało się tłumaczyć. Usłyszeliśmy m.in., że „przepisy ustawy o kierujących pojazdami szczegółowo regulują to, w jaki sposób i na jakich zasadach powinny być przeprowadzane egzaminy na prawo jazdy”. Ale jeszcze w tym samym dniu rozporządzenie się pojawiło. Pewnie dlatego, że sprawą zajęły się media ogólnopolskie.

Także 25 lutego miały zostać ogłoszone dwa kolejne akty prawne, tym razem dotyczące szkolenia oraz w sprawie nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców. Nic takiego się nie stało. Szkoleniowcy zadawali więc sobie pytanie, czy w ogóle mogą prowadzić szkolenie kandydatów na kierowców. Ministerstwo twierdziło, że tak, choć wśród prawników zdania na ten temat były podzielone. W końcu rozporządzenie w sprawie szkolenia ukazało się, ale dopiero 4 marca. Kolejne dwa pojawiły się jeszcze później.

■ Milczący zespół doradczy

Trudno także pozytywnie ocenić pracę zespołu doradczego ds. szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Dlaczego? Bo nic oficjalnie o niej nie wiadomo. Mimo że ciało to zostało powołane w... sierpniu 2016 roku!

Jedynym znanym opinii publicznej śladem działalności zespołu był opublikowany przez „Szkolę Jazdy” projekt zmiany ustawy o kierujących pojazdami, datowany na 29 marca 2017 roku. Jednak nikt oficjalnie się do niego nie przyznał. W kularach słychać, że istotnie resort pracuje nad głębokimi zmianami w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, ale kiedy zostanie przedstawiony jakiś oficjalny dokument, tego nie wiadomo. Wiadomo natomiast, że nie stanie się to już za kadencji Jerzego Szmita. I to on w jakiejś mierze odpowiadał za fatalną politykę komunikacyjną (nie mówimy nic, poinformujemy, gdy będziemy mieli gotowe rozwiązania), która poskutkowała w końcu wyciekami danych opublikowanych w naszym magazynie. Dodajmy, że część propozycji



Marek Chodkiewicz, następca Jerzego Szmita na stanowisku podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa. Fot. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa.

cji umieszczonych w projekcie jest, delikatnie mówiąc, bardzo kontrowersyjna.

■ Kolejne niedbalstwo i... mały plusik

Kolejna wpadka ministerstwa znowu była związana z (a jakże!) rozporządzeniem. Tym razem w sprawie kontroli OSK, które, jak się okazało, wygasło 1 stycznia. Nowe nie powstało. Resort infrastruktury i budownictwa tłumaczył, że urzędy mogą wykonywać kontrole w oparciu o ustawę o swobodzie działalności gospodarczej.

– Jednak jest to tłumaczenie nieprzekonujące – mówił w wypowiedzi dla naszego magazynu Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych w firmie e-kierowca.

Podobnego zdania była część urzędów, które nie kontrolowały ośrodków, bo, jak uważały, nie miały do tego podstaw. W końcu nowe rozporządzenie weszło w życie. Kiedy? W pierwszej dekadzie kwietnia...

Żeby nie było, że jesteśmy czepialscy, próbowaliśmy także znaleźć jakieś działania, które podczas pełnienia funkcji przez Jerzego Szmita przysłużyłoby się branży związanej ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Udało nam się! Otóż we wspomnianym wcześniej rozporządzeniu w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców znalazł się zapis, który umożliwia przeprowadzanie egzaminów na kategorię AM poza siedzibami WORD-ów. Z takiej możliwości korzystają już ośrodki egzaminacyjne w Zielonej Górze, Gorzowie, Opolu i Olsztynie. Dzięki temu za-

czynna zmniejszać się liczba młodych ludzi, którzy jeżdżą po polskich drogach bez uprawnień.

■ Z Orlenu do resortu

Wybrano już następcę Jerzego Szmita. W pierwszej dekadzie października nowym wiceministrem infrastruktury i budownictwa został Marek Chodkiewicz. Teraz to on jest odpowiedzialny za drogi, transport drogowy i lotnictwo.

Jak można przeczytać na stronie internetowej resortu, Marek Chodkiewicz jest absolwentem Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Koszalinie oraz podyplomowych studiów z zarządzania w administracji publicznej w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego oraz z zarządzania w Szkole Głównej Handlowej. Ma uprawnienia do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie. Ukończył aplikację kontrolerską NIK, szkolenia z prowadzenia inwestycji w systemie FIDIC i prowadzenia inwestycji w oparciu o metodykę PRINCE.

Chodkiewicz pracował jako dyrektor Biura Realizacji Inwestycji Majątkowych w PKN Orlen (od 2016 roku), gdzie odpowiadał m.in. za budowę dwóch elektrowni gazowo-parowych. W latach 2007–2016 pełnił funkcję dyrektora generalnego Najwyższej Izby Kontroli. W latach 2006–2007 był zastępcą szefa Służby Wywiadu Wojskowego. Wcześniej pracował jako dyrektor Gospodarstwa Pomocniczego w KPRM oraz zastępca dyrektora biura kontroli Telewizji Polskiej SA. Był także związany z firmami budowlanymi, prowadził własną działalność gospodarczą.

Jakub Ziębka



Obcokrajowiec w elce

Kłopot ze szkoleniem obcokrajowców nie polega zwykle na znajomości języka, ale na innej mentalności kursantów. Za to większy problem pojawia się podczas egzaminu...

Na kurs do szkoły jazdy w Polsce zapisać może się każdy. Nawet jeśli pochodzi z innego kraju. Wybór szkoły zależy od tego, na ile obcokrajowiec zna język polski. Jednak coraz częściej OSK zatrudniają instruktorów posługujących się obcymi językami. Na wschodzie stawia się na szkoleniowców mówiących po rosyjsku, na zachodzie – po niemiecku. Anglojęzyczni instruktorzy są w każdej części kraju.

■ Nie znasz angielskiego lub niemieckiego? Masz problem

Jednak szkolenie to nie wszystko. Problem pojawia się później, kiedy trzeba iść na egzamin. Według przepisów ustanowionych przez resort infrastruktury osoby, które nie znają języka polskiego w stopniu umożliwiającym zrozumienie zasad egzaminu i wykonanie poleceń egzaminatora, powinny zapewnić sobie – na własny koszt – tłumacza przysięgłego. Może być on obecny podczas części teoretycznej (jednak nie dłużej niż do czasu rozpoczęcia testu) i musi być obecny w trakcie części praktycznej egzaminu. Dotyczy to również osób, które rozwiązują test w języku obcym (angielskim lub niemieckim), dostępnym w komputerowym systemie egzaminacyjnym. W praktyce oznacza to, że obcokrajowiec może zdać egzamin teoretyczny tylko jeżeli posługuje się językiem angielskim lub niemieckim.

– Moim zdaniem to dyskryminacja ludzi z krajów, które nie są anglojęzyczne – mówi Piotr

Duda ze szczecińskiej szkoły nauki jazdy PD. – Mamy bardzo dużo Skandynawów, Belgów, Holendrów – i z nimi nie ma problemu. Ale przychodzą też do nas Koreańczycy i Chińczycy, którzy w Polsce otworzyli biznesy. Polski znają bardzo słabo, angielskiego wcale. I musimy im odmawiać, bo nie ma możliwości, żeby zdali teorię. A to nie jest w porządku.

Jak tłumaczy Cezary Tkaczyk, dyrektor szczecińskiego Ośrodka Ruchu Drogowego, nie jest to wina WORD-ów.

– Pakiety dostajemy od ministerstwa i nie mamy na to żadnego wpływu, nie możemy dodać innego języka.

■ Bariera mentalna

Okazuje się, że bardzo często problemem nie jest język, tylko mentalność kursanta, która jest po prostu inna, charakterystyczna dla kraju, z którego pochodzi.

– Miałam ostatnio panią z Ukrainy – mówi Stanisław Górski z Ośrodka Kształcenia Kierowców w Oławie. – Miała polskie pochodzenie i po polsku mówiła bardzo dobrze. Za to podejście do przepisów miała dość... nonszalancie. Na przykład podczas skrętu w prawo uznała, że nie ma powodu trzymać się prawej strony, bo po co, przecież ma kierunkowskaz i wszyscy widzą, że skręca. Według ludzi ze Wschodu, gdzie na drodze panuje prawo silniejszego, nie ma potrzeby restrykcyjnego stosowania przepi-

sów, oni są tak ukształtowani, nawet jak mieszkają w Polsce wiele lat.

Okazuje się za to, że doskonale szkoli się Niemców, a nawet Ukraińców mieszkających i pracujących od lat w Niemczech.

– Oni z kolei mają mentalność, która bardzo ułatwia naukę – dodaje Górski. – Wiedzę, że przepisy są najważniejsze, wszystko robią dokładnie, nie spieszą się.

W Krakowie najwięcej klientów to studenci medycyny ze Skandynawii.

– Nie mamy powodów do narzekania, oni się sprawnie komunikują, słuchają instruktorów, są zazwyczaj spokojni i opanowani, jeżeli chodzi o zachowanie na drodze – mówi Anna Biernat ze szkoły Juma w Krakowie. – Ale bywały też sytuacje problematyczne. Mieliliśmy kiedyś klienta, który był Hindusem. Mówił po angielsku, jednak nie był w stanie ogarnąć samochodu, nie wiedział na przykład, co się robi z pasami bezpieczeństwa, bo u nich prawdopodobnie takiego wynalazku się nie używa. Zresztą wszyscy wiedzą, jak wygląda ruch na drodze w Indiach.

O tym, że obcokrajowców zdających w Polsce jest coraz więcej, świadczą statystyki. W zależności od rejonu kraju liczba cudzoziemców przystępujących do państwowego egzaminu waha się od 4 do nawet 15 procent. Podczas gdy jeszcze trzy lata temu te liczby były o połowę niższe.

Anna Łukaszuk

Unieważnione postępowanie

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Łodzi unieważnił postępowanie przetargowe na budowę nowej siedziby. Powód? Do przetargu nie zgłosiła się żadna firma. – To, co się dzieje wokół tej budowy, jest niewiarygodne – komentują związkowcy z Solidarności.

Postępowanie ogłoszono jeszcze pod koniec sierpnia. Przetarg został rozpisany w formie „zaprojektuj i wybuduj”. Znaczy to, że ewentualny wykonawca miałby przedstawić własny projekt i zbudować nowy obiekt. Jednak okazało się, że do przetargu nie zgłosiła się żadna firma. Dlatego postępowanie zostało unieważnione. Stało się to 11 października.

■ To się nie mieści w głowie

Co dalej? Z naszych informacji wynika, że ogłoszenie przetargowe zostanie ponowione. Władze ośrodka zastanawiają się jeszcze, czy zmiany ulegną niektóre zapisy w dokumencie. I dziwią się, że do przetargu nikt się nie zgłosił. Bo zainteresowanie ogłoszeniem łódzkiego WORD-u ponoć było. Trzy firmy kierowały do ośrodka szczegółowe zapytania na temat planowanej inwestycji.

Zdziwieni takim obrotem sprawy nie są natomiast związkowcy z zakładowej Solidarności, skonfliktowani z dyrektorem łódzkiego WORD-u. Na łamach październikowego numeru „Szkoły Jazdy” Radosław Banaszekiewicz, egzaminator i przewodniczący związku w ośrodku, mówił, iż nie jest przekonany, że wszystko pójdzie zgodnie z planem.

– Takie obietniczki cacanki słyszeliśmy już wiele razy, nie mamy zaufania do dyrektora Kucharskiego

Krótko po informacji o unieważnieniu przetargu związkowcy na swoim profilu w mediach społecznościowych napisali: „Efekt miesięcznego oczekiwania na wynik przetargu to zero zgłoszonych ofert. W głowie nam się to nie mieści (...). To wszystko, co dzieje się wokół tej budowy, to coś niebywale niewiarygodnego. Tyle poniesionych kosztów przez nasz zakład (przygotowania, ekspertyzy, projekt, osoba specjalnie zatrudniona w WORD-zie na potrzeby budowy) miałyby pójść na marne. To jest niemożliwe. To byłaby gigantyczna niegospodarność”.

■ WORD postawił na Nowy Józefów

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 pierw-



szej dekadzie XXI wieku. 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.

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 WORD-u na Nowym Józefowie. Na kolejną wzmiankę o przeniesieniu egzaminów w inne miejsce można natknąć się w 2015 roku. Znowu w „Dzienniku Łódzkim”. Wtedy była mowa o budowie przez łódzki WORD ODTJ-otu. Miał powstać na Olechowie.

Tam też miały odbywać się egzaminy na prawo jazdy. Ostatecznie znaleziono lokalizację. Nowa siedziba ma powstać przy ul. Nowy Józefów.

■ Zaniedbany budynek w smutnym otoczeniu

Na razie 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.

Jakub Ziębka

Nieobecni płacą

Większość instruktorów jazdy ma wypełnione grafiki, szczególnie w tzw. gorących okresach. Jednak czasami kursant się nie stawia lub w ostatniej chwili odwołuje zajęcia. Jak przed takimi sytuacjami zabezpieczają się szkoły jazdy?



wcześniej o tym fakcie uprzedzony, nienawidzę czekać na próżno na kursanta.

■ Regulacje w regulaminie ośrodków

W związku z tym, że odwoływanie jazd, szczególnie na ostatnią chwilę, lub zapomnienie o umówionym kursie stało się nagminne, szkoły jazdy zaczęły się zabezpieczać i zasady odwoływania jazd oraz konsekwencje z tym związane wpisywać do swoich regulaminów. Wśród szkół panuje w tej kwestii duża dowolność, większość oczekuje jednak od klientów, że jazdę odwołają do przed wyznaczonym terminem. Niektóre ośrodki są pod tym względem bardzo rygorystyczne. W regulaminie Szkoły Nauki Jazdy „Enigma” z Kielc czytamy: „Jeżeli kursant nie przyjdzie na umówioną jazdę i jazda, która ma się odbyć, nie zostanie odwołana dzień wcześniej (w godzinach pracy biura), trzeba za nią dodatkowo zapłacić lub jazda przepada. Nie można odwołać jazd zaplanowanych na ten sam dzień lub dzwoniąc po godzinach pracy biura, lub w dni wolne od pracy biura. Złe warunki atmosferyczne, np. opady deszczu, nie odwołują zaplanowanych jazd”.

Krakowski Ośrodek Szkolenia Kierowców „Stach” za niewykorzystane godziny również obciąża swoich kursantów finansowo. „Instruktor nauki jazdy czeka na kursanta w umówionym miejscu przez 30 minut, po tym czasie uznaje się, że kursant zrezygnował z zajęć i zostaje obciążony kosztami w wysokości 25 zł za jedną godzinę jazdy umówionej, a niewykorzystanej. Kursant może zrezygnować z jazdy wpisanej już do grafiku bez obciążenia go kosztami tylko wówczas, gdy zgłosi to 48 godzin przed umówioną jazdą, nie licząc świąt i niedziel” – zapisano w regulaminie.

■ Nie przyjdiesz? I tak płacisz

Nieco bardziej wyrozumiale do sprawy podchodzi w szkole Jankar z Redy. Uczestnik kursu ma obowiązek powiadomienia ośrodka o rezygnacji z zaplanowanych zajęć praktycznych z przynajmniej czterogodzinnym wyprzedzeniem. W przypadku niedotrzymania powyższego obowiązku jest zobowiązany do uiszczenia, za każdą opuszczoną i niezgłoszoną godzinę zajęć praktycznych, 90 proc. opłaty za godzinę dodatkową zgodnie z cennikiem.

Anna Łukaszuk

Na problem ten, jak i na wiele innych, można oczywiście spojrzeć z dwóch stron. Pierwszą reprezentują instruktorzy i właściciele szkół, dla których niespodziewana wolna godzina to strata czasu i pieniędzy. Dochodzi do tego kwestia szacunku i zwykłych zasad współżycia społecznego. Ale także fakt, że w tym czasie jazdę mógłby odbyć ktoś, kto musi na nią czekać dłużej.

Najczęściej kwestia ta jest uzgadniana pomiędzy instruktorem i kursantem. Instruktor ustala z klientem, z jakim wyprzedzeniem chciałaby być informowany o odwołanej jeździe. Jeśli współpraca układa się dobrze, jest w stanie przymknąć oko na incydentalne przypadki, kiedy wcześniejsze odwołanie nie jest możliwe.

■ SMS w środku nocy lepszy niż żaden

– Jestem instruktorem i na pierwszej jeździe wymieniamy się z kursantem numerami telefonów

– wyjaśnia na forum dyskusyjnym reprezentant szkoły jazdy. – Rozmawiamy też o odwoływaniu jazd i nieprzychodzeniu na nie bez uprzedzenia. Akceptuję odwołanie dzień wcześniej, ewentualnie pięć godzin wcześniej w dniu jazdy. Jeżeli będzie inaczej, godzina jazdy przepada – kursant ma wycinaną karteczkę z jazdą i konieć. Każdy się na to zgadza i rozumie, że jak nie przyjdzie i się nie odezwie, to ja tkwię jak kolek w samochodzie. Bardzo często jest tak, że kursant nie przychodzi na jazdę np. w niedzielę na godz. 7, co wtedy? Mam to akceptować? Wstaję specjalnie dla niego, jadę do pracy i co?! Przyjmuję nawet SMS-a w nocy, by rano specjalnie nie jechać na pustą jazdę. Trzeba też pamiętać, że niektórzy instruktorzy mają płacone za godzinę jazdy i za stanie im nikt nie da pieniędzy.

– Jak kursant odwoła jazdę, nie robię z tego wielkiego problemu – po prostu staram się wypełnić lukę inną osobą – odpowiada inny przedstawiciel branży. – Oczywiście lubię, jak jestem

ODTJ w Sieradzu kusi zniżkami

Pod koniec września odbyło się uroczyste otwarcie ODTJ-otu w Sieradzu. Inwestor, czyli tamtejszy WORD, postanowił zadbać o swoich kursantów. Dzięki umowie z łódzkim oddziałem PZU każda osoba, która przeszkoli się na sieradzkim ODTJ-ocie, będzie mogła liczyć na 10-procentową zniżkę przy ubezpieczeniu samochodu.

Obiekt powstał na 2,5-hektarowej działce, położonej tuż obok komendy policji i szpitala, u zbiegu ulic Armii Krajowej i Sikorskiego. Teren został kupiony przez sieradzki WORD od Zarządu Nieruchomości Województwa Łódzkiego. Kosztowało to 2,8 mln zł. Opracowaniem dokumentacji projektowej obiektu zajęło się konsorcjum warszawskich firm Driving Centers i Archicon. Te prace zostały wycenione na 742 tys. zł.

■ Obiekt naszpikowany elektroniką

Budowa ODTJ-otu rozpoczęła się w maju zeszłego roku. Za prace odpowiedzialne było Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych oraz firma Projnad z Sieradza. Koszt budowy to 9,2 mln zł. Cała inwestycja pochłonęła więc 12,7 mln zł.

– ODTJ jest czymś w rodzaju toru przeszkód, mającym nauczyć świeżo upieczonych kierowców reakcji w niesprzyjających warunkach drogowych i atmosferycznych – mówił podczas uroczystego otwarcia obiektu Henryk Waluda, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Sieradzu. – Pomogą w tym m.in. płyta poślizgowa z tzw. szarpakiem, destabilizującym auto w czasie jazdy, i pojawiająca się zniemacka kurtyna wodna. Wszystkie urządzenia są sterowane elektronicznie i zsynchronizowane.

– Każdy kierowca powinien spróbować sił na takim torze, by zweryfikować swoje umiejętności i przekonać się, ile tak naprawdę potrafi. Ja spróbowałem i muszę przyznać, że mimo niewielkiej prędkości łatwo nie było. To naprawdę daje do myślenia i uruchamia wyobraźnię – dodał starosta sieradzki Mariusz Bądzior.

■ Zniżki dla lepiej wyszkolonych

Co ciekawe, sieradzki WORD nie poprzestał na wybudowaniu nowego obiektu i szukaniu klientów chętnych się przeszkolić. Jego dyrektor, Henryk Waluda, postanowił pójść krok dalej i podpisał umowę z towarzystwem ubezpieczeniowym. Konkretnie chodzi o łódzki oddział Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń. Na czym ona polega? Każda osoba, która ukończy kurs w ośrodku doskonalenia techniki jazdy, prowadzonym przez sieradzki WORD, będzie mogła liczyć na 10-procentową zniżkę w ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej.

– Przecieramy w Polsce szlak, bo nie słyszałem, żeby ktoś zdecydował się na taki krok przed



Fot. Tomasz Oszczędą/Starostwo Powiatowe w Sieradzu

nami – mówi Henryk Waluda. – Choć oczywiście nie wymyśliliśmy tego sami, podobne rozwiązania funkcjonują już w zachodnioeuropejskich państwach. To przecież logiczne – im więcej się szkolisz, tym większe masz umiejętności, istnieje mniejsze prawdopodobieństwo wypadku. Zniżka w ubezpieczeniu od odpowiedzialności cywilnej ma w takim przypadku uzasadnienie.

■ Przewaga dzięki szarpakowi i kurtynie

Na razie do pracy w nowym obiekcie zatrudniony został jeden dodatkowy instruktor techniki jazdy. Nie znaczy to wcale, że tylko on będzie odpowiedzialny za szkolenie kierowców. Okazuje

się bowiem, że aż siedmiu egzaminatorów z sieradzkiego WORD-u posiada także uprawnienia instruktora techniki jazdy. Gdy zajdzie taka potrzeba, mogą oni prowadzić zajęcia w ODTJ-ocie.

Obiekt w Sieradzu jest już drugim ODTJ-otem w województwie łódzkim. Wcześniej powstał Tor Łódź. Jego otwarcie odbyło się w zeszłym roku. Obiekt jest zlokalizowany w Strykowie pod Łodzią, przy drodze krajowej 71 (w kierunku Zgierza). Czy dyrektor sieradzkiego WORD-u nie obawia się, że dla dwóch ODTJ-otów nie będzie w województwie łódzkim miejsca?

– Nie. Przyczyna jest prosta. Obiekt w Strykowie nie ma takiego wyposażenia, jak nasz. Chodzi mi m.in. o szarpak i kurtynę wodną.

Jakub Ziębka



Rio de Janeiro

Jazda w rytmie samby

Paliwo jest tańsze niż w Europie, ale drogi marne, a kierowcy lubią przycisnąć. Turyści, którzy chcieli zwiedzić Rio jeżdżąc skuterami, żartują: wypożyczalni jest mnóstwo, tylko strach na jeźdni wyjechać. Polacy mieszkający w Brazylii zapewniają, że do samby za kółkiem można przywyknąć.

Po ulicach Rio de Janeiro szaleje nie tylko bohater popularnej przed laty gry komputerowej „Driver 2”. Ciężką nogę mają taksówkarze, kierowcy turystycznych busów i pojazdów komunikacji miejskiej. Na podróżniczych blogach można znaleźć barwne opisy, jak to się jeździ po Rio. Pewna rodzina z Poznania, której zamarzyła się Copacabana, ostrzega z humorem, że w brazylijskim autobusie każdy musi się czegoś bardzo mocno trzymać. Bo za kierownicą siedzi ktoś taki jak Felipe Massa, tylko zapomniany, że nie znajduje się na torze F1. Inny bloger wędrownik wspomina, że jechał taksówką na Corcovado, gdzie znajduje się słynny pomnik Chrystusa Odkupiciela, omal nie zakończyła się ostatnim namaszczeniem. Wąsko, stromo, ostre zakręty, a taksówkarz gaz do dechy!

– Jeżdżą „na fantazji”. Jakby hamulców nie mieli. Karnawał. Samba! – potwierdza pan Piotr, który w lutym był w Ameryce Południowej. – Chcieliśmy z żoną wypożyczyć jakieś motoriki i pojeździć po wybrzeżu. W dzielnicach turystycznych wypożyczalni jest mnóstwo, tylko strach na jeźdni wyjechać – śmieje się.

Podobnymi opiniami dzielą się polonusi mieszkający w Brazylii.

– Jak idę do pracy, mijam salon ze skuterami i zawsze patrzy na mnie taki jeden piękny zielony skuter. Wypożyczyłabym. Ale boję się, bo widzę, jak tutaj jeżdżą – pisze Justyna, która z Kielc przeprowadziła się do Cuiaby, stolicy stanu Mato Grosso.

– Też bym się bała, widząc statystyki wypadków – stwierdza Adrianna, kołobrzeżanka mieszkająca w Rio.

– Oni tu jeżdżą jak wariaci – ocenia Kasia z Opoli, pracująca teraz w Salvadorze.

Carteira Nacional de Habilitacao (CNH)

– tak nazywa się prawo jazdy w Brazylii

Na forum „Polonia w Brazylii” internautów rozśmieszają porady w stylu „Nie wystarczy mieć prawko. Trzeba mieć refleks”. Ale załogowani od lat użytkownicy przekonują, że do brazylijskiej spontaniczności i żywiołowości można się przyzwyczaić.

■ Spowalnicze w żółte pasy

Można również pocieszać się, że temperament tamtejszych kierowców trochę temperują wysokie mandaty (Federalna Policja Drogowa jest surowa) i... wysokie, masywne progi zwalniające. Ich nazwa „lombadas” o tyle może kojarzyć się z lambadą (styl tańca z północnej Brazylii), że samochód zbyt szybko wjeżdżający na takie wybrzuszenie „zatańczy” na jeźdni.

– Progi są naprawdę wszędzie. W największych miastach i małych wioskach – opowiada Ania Tomaszewicz, założycielka portalu Caipiroska.pl, miłośniczka Brazylii. – Niestety,

nie zawsze są oznakowane. Niedostosowanie prędkości może spowodować poważne uszkodzenie podwozia.

„Lombadas” to po portugalsku kolce. Wyglądają inaczej niż progi znane z osiedlowych uliczek w Polsce. Są znacznie szersze (nawet dwa metry), wykonane z betonu lub kilku dodatkowych warstw masy bitumicznej. Pomalowane w – najczęściej – żółte ukośne pasy. Przed garbami ostrzega też oznakowanie pionowe: żółte romby z czarną obwódką. Jeśli znaków nie ma, a kierowca ma ciężką nogę i kiepski wzrok... słono będzie go kosztowała naprawa zawieszenia.

Mandaty za jazdę w klapkach

Najczęstsze wykroczenia drogowe to przekraczanie prędkości i parkowanie w miejscach do tego nieprzeznaczonych. Przewodniki i portale turystyczne informują, że obcokrajowcy często płacą w Brazylii mandaty za... jazdę w klapkach. Popularne plażowe „havaianas” noszą tam wszyscy. Ale jeśli w kłapeczkach siądziemy za kierownicą, narażamy się na grzywnę. Nawet jeśli jechaliśmy tylko kilometr na plażę.

– W Brazylii jeżdżą szybciej niż w Polsce – podkreśla Ania. – Dlatego na każdym wjeździe na teren zabudowany znajdują się takie garby.

Prędkość dopuszczalna w miastach to 60 km/h. Na drogach międzystanowych 120 km/h. To ogólnokrajowy standard. Tak jak obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa. Przy czym przepisy drogowe w poszczególnych regionach, dystryktach trochę się różnią. Na przykład nie wszędzie wymagane są foteliki do przewozu małych dzieci.

■ Uwaga, mrówkojady

Różnią się również niektóre grupy znaków – informacyjne, ostrzegawcze. Ich treść zależy m.in. od tego, jakie zwierzęta występują w danym regionie. Na żółtej tablicy można zobaczyć choćby mrówkojadę.

– Nam wydają się egzotyczne, ponieważ to gatunki niewystępujące w Polsce – komentuje Ania Tomaszewicz.

Znakiem ostrzegającym przed dzikimi zwierzętami jest również znana nam sarenka, ale w Brazylii nie skacze w żółtym trójkącie, tylko jaskrawym rombie.

Znaki zakazu mają formę międzynarodową – białe tło, czerwony obwód. Znaki nakazu wyglądają... podobnie. Ciekawostką jest także brak znanego na całym świecie znaku STOP. Zamiast niego jest napis PARE, czyli portugalskie „zatrzymaj się”.

– W przypadku ruchu wahadłowego kierowców informuje się komendami „pare” i „siga”, czyli jedź – opowiada Ania. – Istnieje cała odrębna kategoria znaków ostrzegających przed robotami drogowymi.

Dużo jest też znaków z pojedynczymi literkami. Oczywiście każda coś oznacza. Na przykład przekreślone czarne E na białym tle z czerwoną obwódką to zakaz parkowania (od portugalskiego Estacionamento).

Twórczyni portalu Caipiroska.pl przekonuje, że oznakowanie brazylijskich dróg jest proste, czytelne.

– Znaków jest mniej! Rzadko widzi się takie skupiska jak na skrzyżowaniach w Polsce – zauważa Ania.

Życie zmotoryzowanym ułatwia też specyficzna organizacja ruchu – bardzo dużo ulic jednokierunkowych. Blogerzy podróżnicy zwracają uwagę, że w najbardziej zatłoczonych dzielnicach brazylijskich metropolii prawie wszystkimi „ruas e avenidas” śmiga się w jedną stronę. To pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo, płynność jazdy, choć może nieco wydłużyć podróż z punktu A do B. Brazylijską specjalnością jest również miganie lub trąbienie dla bezpieczeństwa. O co chodzi? Ciężarówka z włączonym lewym lub prawym kierunkowskazem to znak dla innych kierowców, czy mogą wyprzedzać. A delikatnie naciśnięty klakson jest pozdrowieniem, podpowiedzią.

– Jeśli wykonujemy jakiś manewr, trąbieniem dajemy znać innym, że się zbliżamy, że jesteśmy obok – wyjaśnia Ania. – Dlatego w miastach jest dużo zakazów używania sygnałów dźwiękowych w pobliżu szpitali.

■ Egzamin na 70 proc.

Kto może usiąść za kierownicą w Brazylii? Osoby, które skończyły 18 lat, umieją czytać i pisać, mają adres zameldowania i specjalny numer CPF, czyli coś w rodzaju naszego PESEL-u. Wymagany jest też profesjonalny kurs, który kosztuje 1500–1800 reali (1 BRL to około 1,15 PLN). Zacząć trzeba jednak od wizyty w instytucji o nazwie DETRAN (Departamento Estadual de Transito). Brazylijski urząd transportu kompletuje dane biometryczne wszystkich kierowców – odciski palców, zdjęcia; rejestruje ich, wydaje dokumenty. Zanim rozpocznie się szkolenie, trzeba odwiedzić gabinety lekarskie. Obowiązkowe jest nie tylko badanie ogólne, pomiar ciśnienia, sprawdzenie wzroku (koszt, w przeliczeniu, ok. 100 zł), ale również zmierzenie siły uścisku, sprawności manualnej. Ponadto – rozmowa z psychologiem.

Zajęcia w szkole jazdy to 45 godzin teorii i minimum 25 godzin praktyki, w tym plac manewrowy i jazda po zmroku.

– Kurs obejmuje podobne zagadnienia, jak w Polsce: przepisy ruchu drogowego, zasady udzielania pierwszej pomocy, podstawy budowy pojazdu – mówi Ania.

Dopiero po zaliczeniu części teoretycznej (egzamin wewnętrzny) wsiadamy do auta. Gdy czujemy się na siłach, by przystąpić do państwowego egzaminu, zgłaszamy się do lokalnego oddziału DETRAN. Test ze znajomości przepisów (Exame de legislação de transito) wypełnia się przy komputerze. Z 30 pytań (na kategorię A i B tyle samo) trzeba poprawnie odpowiedzieć na przynajmniej 21, czyli 70 proc. Pozytywny wynik jest – ważnym 15 dni – biletem uprawniającym do jazdy egzaminacyjnej (Exame de direção). Jak ona wygląda? Zgłasza-

Carta de Conducao

– alternatywna portugalska nazwa prawa jazdy

my się na wielki plac manewrowy, a dokładniej do stojących tam... namiotów z logo DETRAN. Na filmach promocyjnych tej instytucji widać uśmiechniętych instruktorów w niebieskich kamizelkach i jeszcze szczęśliwszych kierowców. Robią kopertę, parkują tyłem, zatrzymują się w wyznaczonym miejscu (w Rio zdaje się nissanem note lub volkswagenem up). Na wykonanie wszystkich zadań mają pięć minut. Później jest przejażdżka po mieście, trwająca zwykle 20–30 minut. Co ciekawe – egzaminatorzy pracują parami.

– Po zdaniu egzaminu dostajemy tymczasowe prawo jazdy na rok. Jeśli przez ten czas nie popełnimy poważniejszego wykroczenia, jak prowadzenie pod wpływem alkoholu lub znaczne



Obwodnica Mário Covas w São Paulo

przekroczenie prędkości, uzyskujemy bezterminowe prawo – podsumowuje Ania Tomaszewicz.

Warto podsumować też koszty egzaminu. Polska blogerka szacuje je na równowartość 300 zł. W Sao Paulo opłaty za teorię i praktykę wynoszą po 34,47 BRL, jednak DETRAN kasuje jeszcze ponad 40 reali za wydanie dokumentu. Są też urzędowe ceny badań medycznych – ponad 170 BRL. W Rio za wszystko płaci się ponad 270 BRL. Za poprawkę 101,16.

Kandydaci na kierowców ciężarówek i autobusów (C, E, D – kategoryzacja jest taka jak w Polsce) muszą jeszcze pomyślnie przejść Exame Toxicológico. Zażywanie substancji psychoaktywnych wyklucza prowadzenie pojazdów. Z kolei nastolatki, które chcą zdobyć uprawnienia na motorower, zdają prosty test składający się z 15 pytań. Wystarczy poprawnie odpowiedzieć na dziewięć.

Do jakiego wieku dozwolone jest prowadzenie pojazdów mechanicznych? Formalnej granicy nie ma, lecz po ukończeniu 65. roku życia należy co trzy lata zgłaszać się do DETRAN na 30-godzinny kurs odnawiający uprawnienia. Nie każdy emeryt go zalicza.

■ Polskie prawo, bez tłumaczenia

Obcokrajowcy odwiedzający Brazylię – czy to na dwutygodniowy urlop, czy nieco dłużej – nie muszą martwić się egzaminami, dokumentami, procedurami. Przez pół roku można jeździć z polskim, niemieckim, brytyjskim prawem jazdy. Tak stanowią przepisy.

– Ja już pięć lat jeżdżę nielegalnie – komentuje na forum „Polonia w Brazylii” dziewczyna o pseudonimie Iparana, która z Wrocławia przeniosła się do Fortalezy.



Salvador, trzecie co do wielkości miasto w Brazylii

Adrianna chwali się, że od półtora roku korzysta tylko z polskiego dokumentu i nie miała żadnych problemów.

Niektórzy polonusi radzą, by wyjeżdżając do Ameryki Południowej postarać się tzw. międzynarodowe prawo jazdy.

– Szczególnie przydaje się, kiedy uczestniczysz w kolizji, wypadku – podkreślają.

Inni proponują tłumaczenie polskiego dokumentu na język portugalski. Z pieczęcią tłumacza przysięgłego. Jednak od siedmiu lat policja tego nie wymaga. W marcu 2010 roku w *Diário Oficial da União*, czyli brazylijskim Dzienniku Urzędowym, opublikowano nowe, liberalne

przepisy. Turysta może jeździć ze swoim, krajowym prawkiem.

– Międzynarodowe jest mile widziane w wypożyczalniach samochodów – dzieli się swoimi doświadczeniami polska blogerka.

Wypożyczalnie wymagają też karty kredytowej i dokumentu tożsamości. W cenę wynaj-

Żeby kierować pojazdem mechanicznym, trzeba umieć czytać. A w Brazylii nadal ok. 8 procent obywateli (kilkanaście milionów) to analfabeci

mu obowiązkowo wliczają ubezpieczenie. Ile kosztuje „rent a car”? Około 100 BRL za dzień. Są oferty poniżej 90 reali, jednak za małe auto, bez klimatyzacji. Ceny paliwa? Zwykła benzyna (gasolina comum) w dużych miastach kosztuje około 3,50 BRL za litr. Diesel – niespełna 3 BRL. Można zatankować też najtańsze paliwo, nazywane „alcohol” (etanol) za 2,70.

Standard dróg? W metropoliach jest dość bezpiecznie, szeroko, równo. Duże miasta połączone są autostradami. Za niektóre trzeba płacić. Infrastruktura na południu i wschodzie kraju jest rozwinięta.

– Znacznie gorzej jest na północy i zachodzie Brazylii. Zwłaszcza w porze deszczowej stan dróg może być kiepski – tłumaczy założycielka portalu *Caipiroska.pl* (intrygująca nazwa oznacza popularnego brazylijskiego drinka).

Zdegradowana infrastruktura to efekt wieloletnich zaniedbań, a jednocześnie dużego ruchu pojazdów ciężarowych, które wykonują ponad 60 proc. przewozów na terenie kraju. Przed piłkarskimi mistrzostwami świata oraz igrzyskami w Rio inwestycje komunikacyjne ruszyły, ale w największym państwie Ameryki Południowej nadal jest dużo nieutwardzonych dróg, a asfaltowe od kilku dekad czekają na ekipy łatające dziury.

Tomasz Maciejewski



Ulica Brigadeiro Faria Lima w São Paulo

WORD w Opolu otwiera się na filię i młodych ludzi

Jeszcze w tym roku kandydaci na kierowców będą mogli zdawać egzaminy na prawo jazdy w Nysie. Filię otwiera tam opolski WORD. Ten sam, który w tym roku zainaugurował projekt przeprowadzania egzaminów na kategorię AM poza swoimi siedzibami. Projekt przynoszący już wymierne efekty.

Decyzja w sprawie utworzenia w Nysie oddziału terenowego opolskiego WORD-u została podjęta przez radnych Sejmiku Województwa Opolskiego. Stało się to podczas wrześniowej sesji na drodze uchwały. Dzięki temu nie ma już formalnych przeszkód, żeby w Nysie można było egzaminować kandydatów na kierowców chcących uzyskać prawo jazdy kategorii B1 i B.

■ To już drugi oddział terenowy

Szymon Ogłaza, członek zarządu województwa, mówił podczas sesji, że za taką decyzją przemawiało kilka argumentów. Najważniejsze? Doskonała współpraca z nyskim starostwem powiatowym, które przygotowało plac manewrowy oraz sale egzaminacyjne, i chęć przybliżenia obywatelom miejsca, gdzie mogliby zdawać egzaminy na prawo jazdy.

Egzaminy w nyskim oddziale terenowym będą się odbywały na terenie bazy tamtejszego PKS-u. Filia ma zacząć działać jeszcze w tym roku. W samym powiecie nyskim mieszka prawie 140 tys. osób, z kolei w sąsiadującym z nim prudnickim – kolejne 56 tys. Część tamtejszych kandydatów na kierowców jeździ teraz na egzaminy do Kłodzka. Skąd? Głównie z gmin Paczków, Otmuchów i Głuchołazy. Zdarza się, że do Kłodzka jeżdżą także mieszkańcy Nysy.

Nyska filia będzie drugim oddziałem terenowym opolskiego WORD-u. Pierwszy powstał w Kędzierzynie-Koźlu.

■ 100 nowych osób

Otworzenie filii w Nysie nie jest jedynym ciekawym projektem realizowanym przez opolski WORD. Otóż w tym roku ośrodek przeprowadza egzaminy teoretyczne i praktyczne na kategorię AM tam, gdzie nie posiada swoich siedzib. Chętni teorię zdają w mobilnej sali, znajdującej się w busie, praktykę – na placach manewrowych należących do szkół.

– Porównując analogiczne okresy od 1 maja do 26 września w latach 2016 i 2017 obserwujemy, że podwoiła się liczba osób przystępujących do egzaminu na kategorię AM – mówi Andrzej Rak, zastępca dyrektora w opolskim WORD-zie.



Dlaczego wzięto pod uwagę właśnie taką cezurę czasową? Bo właśnie w maju tego roku opolski WORD zaczął egzaminować w miastach, gdzie nie ma swoich siedzib. Chodzi o Oleśno, Głubczyce, Prudnik i Kluczbork.

– Od 1 maja do 26 września w 2016 roku (wtedy jeszcze WORD w Opolu nie egzaminował poza swoimi siedzibami – przyp. red.) do egzaminu teoretycznego na kategorię AM przystąpiło 108 osób, do praktycznego – 103. Rok później było to odpowiednio 198 i 201 osób.

Co ciekawe, w analizowanym okresie w 2017 roku ok. 100 osób zdecydowało się przystąpić do egzaminu na kategorię AM poza siedzibą WORD-u w Opolu i oddziałem terenowym w Kędzierzynie-Koźlu.

■ Zainteresowanie kategorią AM rośnie

– Z miesiąca na miesiąc obserwujemy wzrost zainteresowania egzaminami na kategorię AM, prowadzonymi we wskazanych miejscowościach poza siedzibą WORD-u – mówi Rak. – Należy

przypuszczać, że zarówno społeczeństwo, jak i ośrodki szkolenia kierowców potrzebują nieco czasu na zapoznanie się z nowymi możliwościami. Liczba chętnych będzie rosła, a wraz z nią poziom BRD.

Przypomnijmy, że pierwszymi WORD-ami, które rozpoczęły egzaminy na kategorię AM poza swoimi siedzibami, były ośrodki w Zielonej Górze oraz Gorzowie Wielkopolskim. Miało to miejsce w sierpniu ubiegłego roku. Wcześniej odpowiednią uchwałę musieli przyjąć radni sejmiku województwa lubuskiego (tak samo musieli postąpić radni z Opolszczyzny – przyp. red.).

Możliwość przeprowadzania egzaminów na kategorię AM poza siedzibami WORD-ów powstała dzięki zeszłorocznej zmianie rozporządzenia w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców. W akcie prawnym wskazano także, że zadania egzaminacyjne oraz trasa egzaminacyjna będą dobrane na miejscu przez egzaminatora w zależności od infrastruktury dostępnej w miejscu egzaminowania.

Jakub Ziębka

Skrzyżowania z małutkimi wyspami mają jedną bezdyskusyjną zaletę – są tanie i proste do wykonania. W Szczecinie minironda powstają – dosłownie – w jedną noc. Drogowcy malują kółeczko, stawiają kilka znaków i o poranku mówią zmotoryzowanym: „Niespodzianka!”. Pierwsze dni nowej organizacji ruchu wypełnia hałas klaksonów, czasami słychać „dzwony” (zwykle niegroźne kolizje), ale po jakimś czasie sytuacja się uspokaja. Tak było, gdy powstawała legendarna już „pinezka” u zbiegu ulic Szerokiej, Modrej, Szafera. Tak było dwa lata temu, gdy wyłączono sygnalizację świetlną na ul. Klonowica, Zawadzkiego, Janickiego i narysowano tam białe kółko. Tak było na ekspresowo zabudowywanym Warszawie, gdzie kolejki pojazdów próbowano rozładować za pomocą białej i żółtej farby oraz drogowego cyrkla. Po podobne narzędzia sięgnęli również zarządcy dróg w Krakowie (pierwsze minirondo, zwane plackowatym lub naleśnikiem, powstało trzy lata temu na skrzyżowaniu ulic Na Błonie i Zarzeczce, przeszło kilka udoskonalień), Poznaniu (minione wakacje upłynęły kierowcom na oswojeniu się z małym rondem na ul. Ratajczaka, Kościuszki, Niezłomnych (jaskrawe linie i wybrukowana wysepka skłoniły niektórych do jazdy pod prąd), Olsztynie (wiosną 2017 roku dwa czerwone „placki” ozdobiły ul. Emilii Plater). Mikro- i minironda pokonują też kierowcy z Wrocławia, Trójmiasta, Warszawy, Rzeszowa, Bytomia.

■ Spowolnienie, udrożnienie

Czy dzięki tego rodzaju skrzyżowaniom jeździ się lepiej, bardziej płynnie i bezpiecznie?

– Już się do nich przyzwyczaiłem, choć na początku był opór – przyznaje Piotr Leńczowski, prezes Polskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy. – Jak trochę poczytałem na ich temat i zweryfikowałem przepisy, to niestety doszedłem do wniosku, że nie obronimy się przed tym. Krytyka spotka się z ripostą urzędników i prawo jest po ich stronie.

W jego wypowiedzi zwraca uwagę partykuła „niestety”. A ostatnie zdanie o „riposcie urzędników” jest z życia wzięte. Bo zarządcy dróg w odpowiedzi na krytykę minirond często mówią o niekompetencji czy nawet głupocie kierowców, o konieczności uspokojenia ruchu, o udrażnianiu skrzyżowań.

– Spowolnienie ruchu jest podstawowym celem i minironda tę funkcję spełniają – podkreśla Arkadiusz Kuzio z Akademii Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Szczecinie.

Ekspert od BRD zauważa, że skrzyżowanie z małą wyspą inaczej ocenią ci, którzy przed zmianą organizacji ruchu, jeździli „na pierwszeństwie”. A inaczej ci, którzy pół godziny czekali na włączenie się do ruchu.

– Pamiętam, jak przed powstaniem słynnej „pinezki” rady osiedli i mieszkańcy pisali do szczecińskiego urzędu miasta, by zrobić coś z tym skrzyżowaniem, bo z ulicy Modrej w godzinach szczytu nie dało się wjechać – wspomina Kuzio.

Naleśniki, placki, pinezki, czyli ronda w wersji mini

Niektórzy kierowcy je chwalą, bo trochę krócej stoją w korkach. Inni krytykują. Że zbyt wąsko, niebezpiecznie, że niejasne zasady ruchu. W polskich miastach zapanowała moda na minironda. Czy dzięki nim jeździ się lepiej?



Minironda im. Ofiar Katastrofy Smoleńskiej, u zbiegu ul. Mazurskiej i Śląskiej w Szczecinie.

To prawda, że wjeżdżający z podporządkowaną musieli liczyć na życzliwość innych kierowców albo... wymuszać pierwszeństwo. Ale faktem jest też, że minironda na tej i wielu innych krzyżówkach miało być rozwiązaniem tymczasowym. Póki nie będzie pieniędzy na sygnalizację świetlną czy gruntowną przebudowę układu drogowego.

Zdanie „tymczasowa organizacja ruchu się sprawdziła” jest chyba ulubioną mantrą wszystkich urzędników w Polsce. Na wspomnianym już rondzie w Poznaniu – zdaniem magistratu – przepustowość skrzyżowania poprawiła się o 20 proc. Mimo że kierowcy i piesi mają inne odczucia.

– Kierowcy i piesi potrzebują czasu – komentuje Leńczowski. – W Polsce minironda to nowe rozwiązanie, które jednak od lat stosowane jest w krajach europejskich jako skuteczny sposób na poprawę bezpieczeństwa.

■ Przegubowiec nawet nie próbuje

Specjalista od techniki jazdy apeluje przy tym, by wnikliwie analizować lokalizację minirond, zanim zatwierdzi się taką organizację ruchu.

– Jest moda na wysepki i wielu urzędników idzie „ze stadem”, nie biorąc pod uwagę okoliczności charakterystycznych dla danego miejsca. Stąd później krytyka i problemy. Jednak dotyczą one konkretnych skrzyżowań. Nie możemy generalizować, że małe rondo to zły pomysł – stwierdza prezes PSITJ.

Trudno nie uznać takiej argumentacji. Nasuwają się jednak pytania doprecyzowujące: czy istotną okolicznością jest np. wzmożony ruch autobusów i pojazdów ciężarowych? Ten problem dotyczy właśnie Szczecina, gdzie minironda są na trasie kilku linii autobusowych. Kierujący przegubowcami jadą, jakby ruchu okrężnego nie było. Krótsze autobusy czy samochody ciężarowe nawet jeśli próbują wykonać symboliczny łuk, też muszą „ścinać”. Często stwarzają zagrożenie.

– Z tego właśnie powodu celowość i praktyczność minirond podawana jest w wątpliwość – przyznaje Leńczowski.

Przytacza też inny argument na nie.

– Duży ruch ciężkich pojazdów powoduje szybką degradację przejezdnej wyspy środkowej, jeśli jest ona wykonana z mieszanki gumowej i polimerów, a przymocowana do jezdni śrubami lub kołkami – opisuje.

Każdy kierowca zna takie obrazy: zniszczone separatory, azyle, inne prefabrykaty drogowe. Po co więc je tam montować? I co chwilę naprawiać.

– Trochę to bez sensu. Przecież kierowca autobusu nawet nie próbuje udawać, że jedzie po rondzie – komentuje Zbigniew Chrzan, krakowski instruktor nauki jazdy. – Tam, gdzie duży ruch komunikacji miejskiej, nie warto sięgać po takie rozwiązania. Ale świat nie jest doskonały. Urzędnicy muszą się czymś wykazać, a później to ulepszać. Media muszą mieć o czym pisać.

Poważniejszym tonem dodaje, że w minirondach chodzi o... minimalizację kosztów. Ponieważ wymalowanie kółka i korekta oznakowania mogą być kilkunastokrotnie tańsze niż poważna przebudowa. Często drogowców ogranicza nie tylko budżet, także powierzchnia skrzyżowania – na rondzie o średnicy 35–40 metrów nie ma miejsca. A przepisy (rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne oraz ich usytuowanie) pozwalają na ruch okrężny w wersji mini.

– Wysepka ma być przejezdna. Bez słupków, drzew, krzewów. Właśnie dlatego, by kierujący samochodem ciężarowym lub autobusem mógł na nią najechać, nie stosując się do ogólnych zasad, lecz zachowując szczególną ostrożność – wyjaśnia Leńczowski. – Spowodowanie kolizji na skutek jazdy po wyspie zawsze będzie sugerowało sprawstwo i odpowiedzialność tego, który po niej jechał.

■ Przez wyspę dla zabawy

Chrzan postuluje, by nawet mikroronda miały wybrukowaną wysepkę.

– Nieporozumieniem jest malowanie kółeczek. Przecież istotą ma być spowolnienie ruchu. Musi być wyniesienie jezdni, żeby wszyscy kierowcy zdejmowali nogę z gazu.

Zgadza się z nim specjalista z Akademii BRD.

– Wyspa musi być trochę wyżej, żeby kierujący miał w głowie, iż może uszkodzić zawieszenie – stwierdza Kuzio. – Wielokrotnie tłumaczyłem to urzędnikom odpowiedzialnym za organizację ruchu. Jeśli jest tylko farba, to niektórzy nie zwalniają.

Dodaje, że wybrukowanie lub dodatkowa wysepka na wyspce nie będą utrudnieniem dla samochodów ciężarowych i autobusów. Natomiast ostudzą temperament kierujących osobówkami.

Leńczowski twierdzi, że niektórzy najjeżdżają na wysepkę nie dlatego, że jej nie zauważyli czy z powodu gabarytów pojazdu.

– Robią to dla zabawy. Taka „przeszkoda” na jezdni stanowi dla nich atrakcję. Popisują się przed pasażerami. Chcą przetestować zawieszenie – opowiada prezes PSITJ. – Nie tylko młodzi tak się wygłupiają. Starsi, szczególnie za kierownicą SUV-a, również traktują wysepkę jako przeszkodę godną pokonania. Czasem jest to manifestacja oporu przeciwko zmianom w oznakowaniu i organizacji życia osiedla.

Jak uniknąć bliskiego spotkania z takim drogowym buntownikiem lub niespełnionym rajdowcem?

– Być czujnym. Stosować zasadę ograniczonego zaufania. Jeśli widzę, że inny kierowca szarżuje, to ja przejmuję myślenie za niego – radzi Arkadiusz Kuzio.

■ Lewy kierunkowskaz pomaga?

Rondo nie jest łatwym skrzyżowaniem. A rondo mini to dla wielu kierowców prawdziwe wyzwanie. Jak sobie na nim radzić? Jak ułatwić życie sobie i innym kierującym? Przede wszystkim – przestrzegając przepisów i dobrych drogowych obyczajów. Przed skrzyżowaniem ograniczamy prędkości, odpowiednio wcześniej sygnalizujemy manewry. Jeśli kierujemy się w pierwszy zjazd, dajemy znać prawym migaczem.

Na wielu małych rondach widać jednak auta z włączonym lewym kierunkowskazem. Co on oznacza? Kierunek w lewo, czyli w praktyce drugi lub trzeci zjazd.

Taki intuicyjny system porozumiewania się eksperci oceniają sceptycznie.

– To może wprowadzać w błąd. Nie wiadomo, czy kierujący takim pojazdem coś nam sygnalizuje, czy po prostu zapomniał wyłączyć kierunkowskaz – zastanawia się Kuzio. – Jeśli wylot jest obok wlotu cztery metry, to tak naprawdę nie wiadomo, gdzie pojedzie. A może będzie próbował zawrócić? Lewy kierunek tak naprawdę nic nie znaczy. I nie wynika z przepisów prawa o ruchu drogowym.

Niektórzy kierowcy stosują też model kanadyjsko-amerykański, popularny na skrzyżowaniach równorzędnych: podniesienie lub machnięcie ręką jako sygnał „jedź”, grzeczna zachęta dla innych.

– Tam, gdzie jest małe natężenie ruchu, to się sprawdzi. Ale na zatłoczonym skrzyżowaniu będzie powodowało zamieszanie. Zatory – prognozują Kuzio

Zamieszanie powstaje także wtedy, gdy trzy lub cztery auta dojadą do ronda równocześnie. I wszyscy się pchają. Albo wszyscy stoją...

– Kto jedzie pierwszy? Mądrzejszy! Zachowując czujność – powtarza ekspert od BRD. – Widziałem ostatnio taką sytuację. Dwa auta osobowe i radiowóz. Policjant też nie wiedział, co robić. Ale nie był z drogówki. To go trochę usprawiedliwia.

Ciekawe wskazówki dotyczące minirond przygotował pięć lat temu Miejski Zarząd Dróg i Mostów w Bytomiu. „Ze względu na bardzo małe odległości pomiędzy sąsiadującymi wlotami ulic na rondzie kierowcy mogą mieć trudności w ocenie, który kierujący jest już na rondzie, a który do niego dopiero dojeżdża, czyli inaczej – który kierujący ma pierwszeństwo. Dlatego przez takie rondo należy przejeżdżać powoli, z prędkością 20–30 km/h, upewniając się, czy nie wymusimy na innym kierującym pierwszeństwa” – radzi MZDiM.

Przypomina również, że przez wyspę mogą przejeżdżać tylko takie pojazdy, które ze względu na swoje gabaryty nie mieszczą się na obwodni minironda.

■ Zakazać zawracania?

Na takim skrzyżowaniu gimnastykują się nie tylko kierowcy ciężarówek i przegubowców, ale też osobówki próbujące zawrócić. Jeśli wysepka ma 2–3 metry średnicy, taka nawrotka wymaga dirfterskich umiejętności.

– To nie są miejsca do zawracania. Nie taką mają funkcję – przypomina Leńczowski. – Pamiętajmy, że zawracanie, które utrudnia ruch, jest zabronione.

Składa też wniosek racjonalizatorski dotyczący oznakowania.

– Można by stworzyć znak lub tabliczkę informacyjną o minirondzie, na którym z natury rzeczy nie da się zawrócić – argumentuje prezes PSITJ. – Taka informacja mogłaby jeszcze bardziej usprawnić ruch. Jednak wprowadzenie nowego znaku wymaga legislacji i tu jest kłopot, bo to długotrwały proces.

Leńczowski podkreśla, że im lepsze oznakowanie – pionowe i poziome – nowego typu skrzyżowania, tym bezpieczniej. Zwraca też uwagę, że małe rondo nie powinny powstawać tam, gdzie jest duża różnica nachylenia dróg dołotowych. Dlaczego? Bo wtedy kierujący zbyt późno zauważają „placek” na jezdni. A powinien on być dobrze widoczny z każdego kierunku.

A jakie zdanie na ten temat oznakowania minirond na poznańska drogówka?

– W naszej opinii należy stosować oznakowanie, które jest czytelne i proste do zrozumienia dla wszystkich użytkowników ruchu, nie należy jednak przesadzać z liczbą znaków, bo wtedy kierowcy się do nich nie stosują – uważa Przemysław Kusik, naczelnik wydziału ruchu drogowego KMP w Poznaniu. – Uważamy również, że należy się bardzo poważnie zastanowić się przed zastosowaniem miniznaków w miejsce tych pełnowymiarowych, które niewątpliwie są bardziej czytelne. Kluczowym elementem jest stworzenie takich rozwiązań infrastrukturalnych, ażeby kierowca mógł drogą poruszać się w sposób intuicyjny, np. poprzez zmianę lub wyniesienie nawierzchni w strefach zamieszkania czy wyróżnianie dróg dla rowerów.



Minirondo u zbiegu ul. Klonowica, Zawadzkiego, Janickiego w Szczecinie.

Tomasz Maciejewski

Zielone światło dla rosyjskojęzycznych

W informacji, którą uzyskaliśmy z biura prasowego resortu infrastruktury i budownictwa, wynika, że pytania stosowane na testach kwalifikacyjnych zostały już przetłumaczone na język rosyjski. To zaskakująca wiadomość. Jeszcze w lutym rzecznik prasowy ministerstwa twierdził, że zapotrzebowanie na przeprowadzanie testów w językach obcych jest niewielkie lub go nie ma!

Wcześniej podobna informacja trafiła do prezesa Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jana Buczka. Stało się to 14 września. Podpisał się pod nim Jerzy Szmit, były już wiceminister resortu infrastruktury i budownictwa. Co ciekawego możemy przeczytać? „Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom środowiska transportowego (...) Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło działania w kierunku przetłumaczenia pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym na język rosyjski. Aktualnie prace w tym zakresie dobiegają końca. Po ich zakończeniu przetłumaczone pytania zostaną przekazane wojewodom do stosowania na teście kwalifikacyjnym”.

■ Kierowcy ze Wschodu pilnie potrzebni

Dlaczego przetłumaczenie testów kwalifikacyjnych na język rosyjski jest takie ważne? Bo polskie firmy przewoźowe narzekają na brak pracowników. Szacuje się, że obecnie w naszym kraju brakuje 100 tys. zawodowych kierowców. Jak firmy przewoźowe próbują radzić sobie z niedoborem pracowników? Starają się zatrudniać rosyjskojęzycznych kierowców ze Wschodu, głównie obywateli Ukrainy i Białorusi. Jednak większość z nich (ci, którzy uzyskali prawo jazdy kategorii D1, D1 + E, D lub D + E po 10 września 2008 roku oraz kategorii C1, C1 + E, C lub C + E po 10 września 2009 roku), zanim podejmie pracę, musi odbyć szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej. Kończy się ono testem kwalifikacyjnym, organizowanym przez komisję powołaną przez wojewodów.

I tutaj pojawia się problem. Część kierowców z Ukrainy i Białorusi nie posługuje się językiem polskim tak dobrze, żeby bez problemu ukończyć szkolenie i zdać testy kwalifikacyjne. O ile nie ma większych problemów z tym, żeby szkolenie odbywało się w języku rosyjskim, o tyle duży kłopot stanowią testy przeprowadzane przez urzędy wojewódzkie. Dlaczego? Bo polskie przepisy nie regulują kwestii udziału tłumacza w testach kwalifikacyjnych albo udostępniania testów w językach innych niż polski. Zapisów na ten temat nie ma w ustawie o transporcie drogowym ani w rozporządzeniu w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy.



■ Zapotrzebowania nie ma

Doprowadziło to do przedziwnej sytuacji. Na przykład w województwie lubuskim tamtejszy urząd wojewódzki nie zezwala na korzystanie podczas wypełniania testów kwalifikacyjnych z pomocy tłumaczy przysięgłych. Tak samo jak wojewoda podkarpacki. Inaczej natomiast do sprawy podchodzą urzędy w Szczecinie i Wrocławiu.

O sprawie tej pisaliśmy w „Szkole Jazdy” w marcu. Zapytaliśmy wtedy rzecznika prasowego resortu infrastruktury i budownictwa, dlaczego urzędy wojewódzkie nie mają ustalonego jednego wzorca postępowania w takiej sprawie. Co usłyszeliśmy?

– Z analizy przeprowadzonej w oparciu o informacje uzyskane z urzędów wojewódzkich wynika, że zapotrzebowanie na przeprowadzanie testów kwalifikacyjnych w językach obcych jest niewielkie bądź go nie ma – twierdził w lutym Szymon Huputyś, rzecznik prasowy MliB. – Są to pojedyncze przypadki w województwach w skali roku. Jedynie w województwie mazowieckim zaistniało w 2015 roku zapotrzebowanie na przeprowadzenie takich testów dla piętnastu osób, a w województwie wielkopolskim dla 23 osób. Preferowany był język ukraiński,

a w dalszej kolejności rosyjski, białoruski i angielski. Wystąpiły pojedyncze przypadki wniosku o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego w języku tureckim i francuskim. W tych przypadkach odbyło się to przy pomocy tłumacza przysięgłego. Obowiązujące przepisy nie zabraniają udziału tłumaczy w egzaminach. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wojewoda może również przetłumaczyć, w zależności od potrzeb, zestaw (zestawy) pytań na wybrany język obcy.

■ Zapotrzebowanie jest!

Okazuje się zatem, że w krótkim czasie resort infrastruktury i budownictwa zmienił stanowisko o 180 stopni. Dlaczego tak się stało – nie wiadomo. Od ministerstwa otrzymaliśmy tylko lakoniczną odpowiedź.

– W związku ze znacznym wzrostem zapotrzebowania pytania stosowane na teście kwalifikacyjnym zostały przetłumaczone na język rosyjski – napisał 20 października Szymon Huputyś. – Wnioskowało o to m.in. środowisko transportowe. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa planuje przekazać te pytania wojewodom 24 października 2017 roku.

Jakub Ziębka

Uwaga, kontrola!

Na niektórych właścicieli ośrodków szkolenia kierowców padł błąd strach. Dlaczego? Bo policja zaczęła się interesować szkołami jazdy i w wielu miejscach przeprowadza regularne kontrole pojazdów oraz dokumentacji szkoleniowej. Szkoda tylko, że martwią się nimi głównie ludzie uczciwi.



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Wielu właścicieli szkół jazdy łączy policyjne kontrole z działalnością wydziałów komunikacji starostw powiatowych bądź urzędów miast. Bo przecież te jednostki są odpowiedzialne za wnikliwe sprawdzenie, czy w ośrodkach wszystko dzieje się, tak jak powinno. Ale często takich działań nie uzgadniają.

■ Szkoły widma mają się dobrze

Poznańska policja (to właśnie w stolicy Wielkopolski prowadzi swój ośrodek) spisuje dane zawarte w karcie przeprowadzonych zajęć. Czy jest to poważny problem dla instruktorów prowadzących szkolenia w sposób nielegalny? Śmiem wątpić. Pisałem już kiedyś na łamach „Szkoły Jazdy” o pewnym człowieku, który kręci się przy budynku WORD-u. Zagaduje zmartwionych kursantów wychodzących z ośrodka, którzy nie zdali egzaminu, i proponuje im przygotowany przez siebie pakiet szkoleniowy. Cena jest tak niska, że zwala z nóg. Czy ktoś się za tego człowieka wzięł? Do tej pory nie. Zresztą takich przypadków jest w Polsce mnóstwo. Szkoły widma działają, mają się dobrze, nie podlegają w zasadzie żadnym kontrolom. No bo jak kontrolować kogoś, kto nie istnieje? Przecież spacer w pobliżu ośrodka egzaminacyjnego zabroniony nie jest.

■ Wyciąganie podbieraka

Ponadto takie osoby są szybko o policyjnych kontrolach informowane. Taka informacja rozchodzi się wśród instruktorów lotem błyskawicy. Co się dzieje potem? Auta szkoleniowe przenoszą się do innych dzielnic. Zawsze przecież można kursantowi powiedzieć, że dzisiaj jest czas na zwiedzanie miasta. Na pewno się ucieszy, w końcu wyjazd poza obszar egzaminacyjny nie zdarza się za często. Zazwyczaj praktykowane jest jeżdżenie wokół budynku



WORD-u. Przesadzam? Nie sądzę! Takie praktyki są na porządku dziennym. Może taka kontrola przysłuży się kursantowi, który wyjedzie wreszcie na obszary dla siebie i dla instruktorów nieznanane?

Oczywiście takie „ucieczki” praktykują szkoły jazdy, które, delikatnie mówiąc, działają według filozofii „jakoś to będzie”. Prowizorki są w Polsce niezwykle trwałe.

Właściciele takich szkół nie boją się zamknięcia swojego ośrodka, bo już niedługo otworzą kolejny. Nie, nie na siebie. Szefem będzie teraz brat, szwagier, może żona. Oprócz tego nie zmieni się nic. Myślę, że każdy z nas może wymienić nazwę choć jednej takiej firmy. I co? I nic. Nas krew zalewa, oni śmieją nam się prosto w twarz. Większość uczciwych przedsiębiorców czuje się upokorzona przez takich krętaczy.

W naszym poznańskim środowisku mówi się, że tacy właściciele „wyciągają podbierak” i łowią kursantów. Nieświadomych, zwracających uwagę na niską cenę, osób, którym zależy tylko na uzyskaniu papierka.

■ Cemu powinna służyć kontrola? Eliminowaniu patologii

Najgorsze jest to, że kontrole budzą emocje wśród właścicieli OSK, którzy prowadzą swoje ośrodki profesjonalnie. Bo co się stanie, gdy okaże się, doszło do pomyłki w karcie prowadzonych zajęć? Doświadczyłem kiedyś takiej sytuacji. Policjant chciał zabrać dowód rejestracyjny pojazdu za to, że na kierownicę auta nałożona była osłona. A w renault clio sztuczna skóra na kierownicy odchodziła razem z naskórkiem kursanta... Jednak funkcjonariusz miał na ten temat swoje zdanie. Stwierdził, że w prywatnym aucie jest to dopuszczalne, ale w pojeździe nauki jazdy już nie... W końcu jednak postanowił się skonsultować z kolegą z radiowozu i odstąpił od zabrania dowodu rejestracyjnego.

Policja sprawdza, czy auta są odpowiednio oznakowane, czy mają elementy wyposażenia zgodne z przepisami. Fajnie, ale czy nie powinno się raczej eliminować z branży patologii, takich firm widm? Bo kontrola nie powinna służyć do nabijania statystyk. To nic nie wnosi... ■

Kluczyk elektroni­ką podszyty

Kluczyk do samochodu dawno przestał być jedynie grotem przesuwającym w odpowiednie miejsca zapadki zamków. Jego pamięć gromadzi wiele informacji, a stosowany przez BMW pozwala nawet na... zdalne przeparkowanie auta.

Historia stacyjek jest niemal tak samo długa jak historia motoryzacji. Już dziesiątki lat temu starano się znaleźć sposób na zabezpieczenie samochodów przed zakusami amatorów cudzej własności, jak również szybkie i proste zgaszenie silnika. W efekcie kluczyk do Forda T w wersji z 1919 roku mechanicznie niewiele różni się od kluczyków produkowanych w 2017 roku. Dla zwiększenia łatwości obsługi aut opracowano kluczyki o symetrycznym grocie, które otwierają zamek bez względu na stronę, którą zostaną włożone. Zamki w drzwiach zaczęto wprowadzać w latach 20. Pod koniec lat 50. zaprezentowano centralny zamek. W latach 80. swoją chwilę miały zamki cyfrowe – by dostać się do auta, kierowca musiał wprowadzić odpowiednią kombinację cyfr. Podobnie jak inne wymienione rozwiązania zadebiutowały w USA i utrzymały się tam do dzisiaj. Europa pozostała wierna kluczykom.

W latach 80. centralne zamki oraz autoalarmy zaczęły być obsługiwane pilotami – najpierw emitującymi sygnał w postaci wiązki podczerwieni (w 1982 roku szlak przetarło Renault), a później fal radiowych (w 1993 roku specyfikacja i częstotliwości zostały prawnie uregulowane). Nie można zapominać też o zintegrowanych z kluczykami immobiliserach, czyli elektronicznych identyfikatorach, które potwierdzają, że w stacyjce przekręcany jest kluczyk przypisany do danego samochodu. W efekcie korzystanie z wytrycha, próby mechanicznego łamania stacyjki czy uruchamianie aut poprzez znane z amerykańskich filmów zwieranie przewodów przy kolumnie kierownicy przestało здаwać egzamin. Rozbrojenie elektronicznego zabezpieczenia utrudnia zintegrowanie go ze sterownikiem silnika. Pod koniec lat 90. immobilisery stały się obowiązkowym elementem wyposażenia w części europejskich państw. Siłą rzeczy zadomowiły się na całym Starym Kontynencie – dla producentów tańsze było wprowadzenie immobiliserów od różnicowania produkcji. Brytyjski „Economic Journal” oszacował, że za sprawą immobiliserów w latach 1995–2008 liczba kradzionych aut spadła o 40 proc.

Przełom wieków przyniósł wygodne systemy bezkluczykowego dostępu (debiut w 1998 roku w Mercedesie klasy S). Wystarczy, że kierowca trzyma w kieszeni kartę (wprowadzoną w 2000 roku przez Renault) lub elektroniczny transponder, a otwarcie drzwi do samochodu i coraz częściej także uruchomienie silnika staje



się możliwe. Jak na ironię udogodnienie okazało się poważną wyrwą w systemie bezpieczeństwa. W momencie pociągnięcia za klamkę czy wciśnięcia przycisku rozrusznika samochód wysłał zapytanie do elektroniki kluczyka. Jeżeli otrzyma potwierdzenie, następuje odryglowanie zamków lub aktywacja rozrusznika.

Niemiecki ADAC udowodnił jednak, że z komponentów kupionych w sklepie elektronicznym można zbudować odbiornik i nadajnik, które będą w stanie rozbroić zabezpieczenie. Jeden z modułów umieszcza się przy samochodzie, a drugi w bezpośrednim sąsiedztwie obserwowanego właściciela pojazdu – np. siedzącego

w kinie czy restauracji. Ekspersi ADAC dokonali próby włamań do kilkunastu modeli samochodów – różnych marek i segmentów. Za każdym razem operacja kończyła się sukcesem. Co istotne, zerwanie sygnału nie powoduje zgaszenia silnika – ze względów bezpieczeństwa będzie on pracował do chwili wyłączenia bądź przypadkowego zdławienia. ADAC stwierdził, że przechwycenie sygnału utrudnia owinięcie kluczyka folią aluminiową. Podobny efekt z pewnością dałoby włożenie go do etui ochronnych na karty z funkcją płatności zbliżeniowych.

Trend do nasycania kluczyków elektroniką wydaje się jednak nieodwracalny. Doskonałym przykładem jest BMW, które do swoich flagowych modeli – serii 5 oraz 7 – proponuje kluczyki przypominające... smartfon. Posiadają dotykowy wyświetlacz, informują o statusie okien czy zamków, podają zasięg na pozostającym w baku paliwie i umożliwiają uruchomienie wentylacji. Po zbliżeniu się z kluczykiem do auta kierowca może nawet wyjechać nim z miejsca parkingowego. Zaawansowany kluczyk niestety dzieli ze smartfonem wszystkie jego wady – jest duży, potrafi mocno się nagrzać i wymaga ładowania (beprzewodowego w aucie lub kablem USB).

Warto wspomnieć o opracowanym przez Forda systemie MyKey, czyli programowalnym kluczyku, który uniemożliwia wyłączenie systemów bezpieczeństwa i uruchomienie silnika przed zapięciem pasów, ogranicza maksymalną głośność systemu audio, a nawet jest w stanie limitować prędkość maksymalną. To specyficzna, rodzicielska mutacja kluczyków przypisanych do kierowcy (debiut w 2002 roku w Mercedesie), które są w ofercie coraz większej liczby marek. W ich pamięci są zapisywane ustawienia systemu multimedialnego i audio czy położenie elektrycznie sterowanego fotela. Po rozpoznaniu kierowcy samochód automatycznie dopasowuje się do jego preferencji. W grę wchodzi też inne rozwiązania. Nabywcy 1001-konnego Bugatti Veyrona i 444-konnego mustanga Bossa 302 otrzymywali specjalny kluczyk, który umożliwiał rozwinięcie prędkości maksymalnej lub odblokowywał bardziej agresywne nastawy silnika.

Nawet mniej wyrafinowane kluczyki wielu starszych modeli mają funkcję, z której istnienia nie zdaje sobie sprawy większość. Mowa o zdalnym otwieraniu szyb lub ich zamykaniu – ułatwiającym chociażby wstępne przewietrzenie auta zaparkowanego na nasłonecznionym parkingu. Gdy pojazd znajdzie się w zasięgu kluczyka, dłuższe przytrzymanie przycisku do otwierania lub zamykania zamków zmieni położenie szyb. Elektronika kluczyków może zbierać też różne informacje – w tym o przebiegu, poziomie oleju, ciśnieniu w oponach, a nawet ostatniej dacie otwarcia drzwi czy uruchomienia silnika. Mogą one ułatwić ustalenie historii pojazdu, jak również zdemaskować kierowcę, który stara się o wyłudzenie odszkodowania.

Lukasz Szewczyk

Na dziesiątym biegu

Obecnie 6- czy 7-biegowe skrzynie nikogo nie szokują. Nawet do popularnych modeli zaczynają być montowane automaty z ośmioma lub dziewięcioma biegami. Technologiczny wyścig nie został jednak zatrzymany. Na rynku pojawiły się 10-stopniowe skrzynie.

Oczywiście automatyczne, gdyż nieustanne zonglowanie tak ogromną liczbą przełożeń byłoby męczące i utrudniało jazdę. W 2016 roku pojawiła się przekładnia opracowana przez Forda i General Motors. Trafiła na wyposażenie 650-konnego Chevroleta Camaro ZL1 oraz Forda F150 Raptor – ogromnego pika-pa o sportowym zacięciu, który jest napędzany doładowanym motorem 3.5 V6 (450 KM). Na dziesięć biegów postawił też Lexus we wchodzącej właśnie na rynek limuzynie LS. Produkowana od września 2017 roku na amerykański rynek Honda Accord 10 jest pierwszym samochodem z poprzecznie ustawionym silnikiem (2.0, 250 KM), napędem na przednią oś oraz 10-stopniowym automatem.

Dodatkowe biegi pozwalają na zwiększenie rozpiętości przełożeń i zmniejszenie skoków prędkości obrotowych silnika między nimi. W efekcie samochód rozpędza się sprawniej, płynniej i zużywa mniej paliwa. W modelach o terenowym charakterze pierwszy bieg może być bardzo krótki, by zastąpić reduktor (np. w Jeepie Renegade). Z kolei ostatni jest wydłużany, by zmniejszyć zużycie paliwa i poziom hałasu przy jeździe z prędkościami autostradowymi. Rozpiętość przełożeń w 10-biegowych skrzyniach wcale nie musi być większa niż w przekładniach z mniejszą liczbą biegów – tak wygląda sytuacja w przypadku fordowskiej dziesiątki, która jest krótsza od stosowanej przez Jeepa dziewiątki czy 7-stopniowej skrzyni Porsche z bardzo długim siódmym biegiem. Z przeprowadzonych przez inżynierów Forda symulacji wynikało, że nadmierne rozciąganie rozpiętości nie jest korzyst-



ne, gdyż może prowadzić do problemów z doborom optymalnego przełożenia – podczas jazdy autostradą niektóre 9-biegowe skrzynie faktycznie często przełączają między ósmym i dziewiątym biegiem. Wystarczy mocniejsze naciśnięcie na gaz lub zmiana kąta nachylenia drogi.

Warto dodać, że nad 10-biegowym DSG pracowali inżynierowie Volkswagena. Projekt został jednak zawieszony. Trudno wyrokować, czy przyczyniły się do tego oszczędności, których zaczęto szukać po wybuchu afery z dieslami bądź koncern uznał, że lepsze efekty przyniesie optymalizacja klasycznych układów przeniesienia napędu. Dziesięć przełożeń istotnie komplikuje konstrukcję skrzyni i podnosi koszty jej produkcji, zwiększa gabaryty oraz masę przekładni, a także potęguje opory wewnętrzne, które mogą utrudnić uzyskanie rekordowo niskich wartości zużycia paliwa. Inżynierowie muszą więc głowić się nad optymalizacją poszczególnych elementów czy tworzeniem oleju przekładniowego o obniżonej lepkości.

Lukasz Szewczyk



Ochlapani piesi

Skoro na obszarze zabudowanym kierowcy wolno jechać z prędkością 50 km/h, to po co ma zdejmować nogę z gazu i uważać, by przejeżdżając przez kałuże nie ochlapać pieszych? Jest jesień, pada deszcz, ochlapywanie jest codziennością. Taki mamy klimat.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że stan polskich dróg nie jest idealny. Nie są pozbawione dziur, często źle wykonano odwodnienie. Ale to nie powód, żeby winą obarczać zarządców i jeźdźców, tak jak nam się podoba, nie zważając na innych. Tak kulturalny kierowca nie postępuje. Powinien zwracać uwagę na pieszych i kałuże.

■ Przykra, ale nie niebezpieczna sytuacja

Ochlapani i zdenerwowani piesi takie przypadki zgłaszają często na policję. Niestety, funkcjonariusze nie mają podstawy prawnej do tego, żeby ścigać kierowców za taki wybryk. Bywa i tak, że kierowca nie ochlapuje pieszego z czystej złośliwości. Nie potrzeba przecież jechać z dużą prędkością, żeby zmoczyć komuś ubra-

nie. Zdarza się, że kierowca zwolni, ale wyrwa w jezdni okazuje się duża. I co? Nawet przy małej prędkości spod kół pryska woda.

W Internecie krąży wiele plotek, że kierowca, który nie uważa i ochlapie pieszego, może liczyć się z mandatem w wysokości od 50 do 500 zł. Skąd to się wzięło? To kwota za spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym. Sami przyznacie, że ochlapanie kogoś, nawet błotem, nie jest stworzeniem niebezpiecznej sytuacji. Co innego, gdyby pieszy w wyniku ochlapania np. się przewrócił. To chyba jednak bardzo rzadki i mało prawdopodobny przypadek. Zazwyczaj, gdy ktoś nas ochlapie, sprawdzamy, jak duże szkody nam wyrządził. Oceniamy straty, lustrujemy ubranie, a kierowca już jest daleko...

■ Winę trzeba udowodnić

Warto też dodać, że czasami piesi sami są sobie winni. Jeżeli np. na sygnalizatorze przy zebrze pali się czerwone światło, a tuż obok znajduje się wielka kałuża, powinniśmy zrobić parę kroków w tył. Zajmie to chwilę, ale pozwoli nam uniknąć ochlapania. Jest jeszcze jedna kwestia. Kierowcy przy tym przejeździe dla pieszych będą mogli jechać szybciej

i korki, zwłaszcza w centrum miasta, staną się ciut mniejsze.

Istnieje cień szansy na uzyskanie przez pieszego odszkodowania za zmoczenie ubrania. Może tak być, gdy sprawa otrze się o sąd. Podobno kierowcy zazwyczaj okazują współczucie i gdy tylko pieszemu uda się namierzyć pojazd, sprawa załatwiana jest polubownie. Jeżeli jednak będzie miała finał w sądzie, wygrać może ten, kto poniósł największe straty. Należy je wykazać. No i trzeba jeszcze obowiązkowo udowodnić winę kierowcy. Ale jeśli pieszy przegra, musi wziąć na siebie koszty sądowe...

Natomiast kierowca może zrobić kilka zdjęć dziurawej drogi, zebrać kilku świadków, udowodnić, że jest ona w opłakanym stanie i ochlapania nie dało się uniknąć. Wówczas sprawa może zostać skierowana przeciwko zarządcy danej drogi.

■ Zachowajmy rozsądek!

Ale nie o to w tym wszystkim chodzi. Drodzy kierowcy, starajcie się omijać kałuże, zwalniać, gdy je widzicie, a nawet w razie potrzeby zatrzymajcie się. Po co mieć kogoś na sumieniu? Warto być kulturalnym, zwłaszcza w takich sytuacjach! ■



Nadążaj za najnowszymi trendami

Ekosystem mediów społecznościowych zmienia się bardzo dynamicznie. Kolejne użyteczności pojawiają się dosłownie z dnia na dzień. Równie szybko niektóre znikają lub zmieniają zasady działania. Jeśli więc korzystamy z tych mediów, warto być na bieżąco!

Niezwykle istotnym elementem funkcjonowania w tzw. social mediach (na potrzeby tego artykułu pozostaliśmy tylko przy Facebooku) jest nadążanie za najnowszymi trendami. To szczególnie istotne, kiedy zwracamy się do tak specyficznej grupy docelowej, jak osoby zainteresowane zdobyciem prawa jazdy kategorii B, a zatem ludzi w wieku 17–24 lata. Z roku na rok osoby urodzone jeszcze w XX wieku przestają być w orbicie naszych zainteresowań. Należy zatem zastanowić się, jak sposób dotrzeć do młodych, którzy urodzili się z telefonem/myszką w ręku.

■ Zmiany, zmiany, zmiany

Facebook w bardzo małym stopniu przypomina siebie sprzed kilku lat, o początkach jego działalności nie wspominając. Dawno przestał być po prostu portalem społecznościowym. Obecnie to jedno z najpotężniejszych narzędzi marketingowych, do jakich tak dużo firm może mieć (i ma) dostęp. Odkąd amerykański gigant pozwolił markom na zakładanie stron (kiedyś nazywanych fanpage'ami), użytkownicy zostali zalani ogromną falą lepszych i gorszych reklam. Z miesiąca na miesiąc jednak zasięg, czyli liczba osób, do których trafia treść wygenerowana przez profil firmowy, zmniejsza się.

Aktualnie w kilku krajach (m.in. na Słowacji, w Serbii i Boliwii) prowadzone są testy opcji „Proponowane treści”. Poskutkowało to tym, że w dawnych aktualnościach użytkowników przestały pojawiać się treści generowane przez strony. Wszystkie (z wyjątkiem opłaconych) zostały przeniesione do zakładki „Proponowane treści”. Użytkownik widzi zatem jedynie posty swoich znajomych oraz płatne reklamy marek. Jak donoszą branżowe portale, strony słowackich mediów odnotowały ograniczenie organicznego zasięgu treści o dwie trzecie, a także aż czterokrotnie niższą liczbę interakcji (komentarze, polubienia udostępnienia). Pozostaje mieć nadzieję, że testy wkrótce się zakończą, a Facebook postanowi jednak nie wprowadzać takich zmian.

■ Messenger to tylko komunikator? Wcale nie!

Przez długi czas Messenger był integralną częścią Facebooka. W 2011 roku zdecydowano się odłączyć ją od niego i skłaniano użytkowników do ściągania dodatkowej aplikacji na telefon. Obecnie jest jedną z najpopularniejszych „apek” na świecie. Według badań w kwietniu tego roku korzystało z niej już 1,2 mld osób. Mark Zuckerberg nie zasypia gruszek w popiele i bardzo intensywnie rozwija ten program. Kolejny rok z rzędu coraz silniejsze staje się gałąź social media marketingu – messenger marketing. Obecnie na Facebooku działa ponad 100 tys. chatbotów (program, którego zadaniem jest prowadzenie konwersacji przy użyciu języka naturalnego bądź interfejsu tekstowego i sprawianie wrażenia inteligentnego. Chatboty często używane są na stronach internetowych jako interaktywne, wirtualne postacie, zastępujące żywych konsultantów, odpowiadające na pytania z zakresu usług i działalności danej firmy – przyp. red.) miesięcznie. Już ponad 2 mld wiadomości na portalu to konwersacje pomiędzy markami a indywidualnym użytkownikiem. Przewiduje się, że ich liczba w 2018 roku będzie jeszcze większa, a symulacja ludzkiej rozmowy pojawi się na kolejnych profilach.

Przelewy internetowe – kto z nas z nich nie korzysta? Jeszcze kilka lat temu dla niektórych była to czarna magia. A teraz? Kilka kliknięć i np. kurs nauki jazdy dla mnie czy kogoś bliskiego zostaje kupiony. Wyobraźmy sobie pewną sytuację. Nasz potencjalny klient zwraca się przez Messengera z pytaniem. Jednak my przespaliśmy boom na boty i jesteśmy zdani na siebie. W każdym momencie dnia musimy szybko odpowiedzieć, bo inaczej po kilku minutach oczekiwania na naszą odpowiedź klient ucieknie do konkurencji... A gdyby potencjalny kursant po ciekawej rozmowie z bo-

tem naszej szkoły jazdy stwierdził, że to właśnie u nas będzie się uczył? Bot wysłał mu wiadomość z linkiem do zapłaty. Wszystko potrwa łącznie kilkanaście minut, a my tylko dopiszemy kolejną osobę na naszej liście. Brzmi lepiej, prawda? Niewykluczone, że w niedalekiej przyszłości kursant wcale nie będzie musiał dostawać zewnętrznego linka. W USA trwają testy połączenia Messengera z PayPal. Teraz pytanie nie brzmi czy, tylko kiedy ta użyteczność trafi na nasz rynek.

Hubert Grygielewicz,

ekspert ds. mediów społecznościowych
w agencji komunikacji interaktywnej SO FINE



Koniec papierologii

Prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców to przede wszystkim misja edukacyjna. Często niewdzięczna z uwagi na ogrom pracy administracyjnej generującej stopy dokumentów. Jednak spółka e-kierowca wdrożyła innowacyjne rozwiązanie pozwalające znacznie ograniczyć papierologię.



minamy uzupełniać jej na bieżąco, co powoduje późniejsze problemy podczas kontroli organów nadzoru.

■ Elektroniczna karta zajęć eliminuje wiele problemów

Do sztandarowych przykładów tego typu dokumentu należy karta zajęć – przechodząca przez wiele rąk, wymagająca dokonywania wielu wpisów i często znikająca w najmniej spodziewanym momencie. Dlatego firma e-kierowca jako pierwsza w Polsce postanowiła ostatecznie rozwiązać ten problem. Użytkownikom systemu SPS Admi – narzędzia do kompleksowego zarządzania OSK – udostępniona została funkcjonalność „Elektronicznej karty zajęć”. Rozwiązanie to eliminuje wszelkie problemy związane z tradycyjnym prowadzeniem dokumentacji zajęć. Pozwala oszczędzić papier, miejsce w szafach, czas poświęcany na uzupełnianie dokumentów i uniknąć nerwów w problematycznych sytuacjach. Do tego karty zajęć prowadzone w taki sposób są praktycznie niezniszczalne i dostępne w dowolnym momencie. Co najistotniejsze, taka forma dokumentowania zajęć jest w pełni dopuszczalna przez przepisy. Zgodnie z art. 27 ust. 7 ustawy o kierujących pojazdami dokumentacja kursu (w tym również karta zajęć) może być prowadzona w formie elektronicznej. Rozporządzenie w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców potwierdza w § 6 ust. 7 taką możliwość i określa warunki, na jakich dokumentacja w formie elektronicznej może być prowadzona.

■ Dokumentacja przechowywana na bezpiecznych serwerach

Otóż karta zajęć może być prowadzona w odpowiadającej jej postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym, umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Kierownik podmiotu prowadzącego szkolenie potwierdza swoje wpisy bezpiecznym podpisem elektronicznym, weryfikowanym za pomocą kwalifikowanego certyfikatu, lub profilem zaufanym ePUAP, a instruktor, wykładowca, osoba prowadząca zajęcia edukacyjne w zakresie udzielania pierw-

To zadziwiające, że w XXI wieku dokumentacja szkoleń nadal jest w przeważającej mierze prowadzona w tradycyjny, „papierowy” sposób. Efekt? Ośrodki szkolenia kierowców

dosłownie toną w dokumentach. Prowadzenie tradycyjnej dokumentacji ma wiele wad. Zajmuje dużo miejsca, pochłania ryzyko papieru, niszczy się, ginie. Mało tego, często zapo-

szej pomocy lub osoba szkolona – podpisem elektronicznym lub unikalnym identyfikatorem i hasłem nadanymi w tym systemie. W praktyce działa to bardzo prosto. Przede wszystkim należy pamiętać, żeby dodając nowy kurs w systemie SPS Admi zaznaczyć pole wyboru przy opcji „Elektroniczna karta”. Dzięki temu wykładowcy, instruktorzy oraz kursanci uzyskują możliwość elektronicznego dokumentowania kursu. Następnie standardowo dodajemy kursantów i w kalendarzu planujemy dla nich zajęcia teoretyczne oraz praktyczne, przypisując do nich odpowiednio wykładowców i instruktorów.

Każda z tych osób ma dostęp do szczegółowych informacji dotyczących przebiegu kursu poprzez przypisany panel. Jest on dostępny przez komputer i dowolne urządzenie mobilne. Za jego pośrednictwem wypełniana jest również elektroniczna karta zajęć. Po każdej lekcji wchodzącej w skład części teoretycznej kursu wykładowca loguje się na swój panel i jednym kliknięciem podpisuje karty zajęć wszystkim uczestnikom wykładu. Każdy uczestnik kursu po zalogowaniu się na swoim panelu otrzymuje wówczas informację o konieczności potwierdzenia odbycia zajęć teoretycznych. Dokonuje tego jednym kliknięciem w dogodnym dla siebie czasie. W trakcie zajęć praktycznych wystarczy, że w samochodzie znajduje się smartfon lub tablet z dostępem do Internetu. Instruktor poprzez swój panel potwierdza realizację zajęć i liczbę przejechanych kilometrów. Ma również możliwość uzyskania natychmiastowego potwierdzenia od kursanta, który dokonuje tego, używając swojego systemowego loginu i hasła. Utworzona w ten sposób dokumentacja jest bezpiecznie archiwizowana na serwerze i dostępna w dowolnym momencie za pośrednictwem komputera i urządzeń mobilnych. Oczywiście można ją też wydrukować w przypadku kontroli.

■ Kontrole to tylko formalność!

Warto podkreślić, że rozwiązanie to zostało gruntownie przetestowane w praktyce. Pilotażowo wdrożono je w Ośrodku Szkolenia Kierowców „Minta” z Białobrzegów.

– Używamy elektronicznej karty zajęć od dłuższego czasu i muszę przyznać, że to rozwiązanie ogromnie ułatwia życie. Przede wszystkim zapomnieliśmy o typowych problemach z dokumentowaniem zajęć. Karty są zawsze pod ręką i nie ma ryzyka ich zaginięcia – są przechowywane na bezpiecznych serwerach. Co więcej, kursanci mogą potwierdzić odbycie zajęć w dowolnym miejscu i czasie poprzez swoje panele, tak więc ściganie zapominań stało się bardzo proste. Podobnie jest w przypadku jazd. Wystarczy, że instruktor ma przy sobie telefon z dostępem do Internetu (a w tych czasach ma go zawsze) i bezproblemowo uzupełnienia kartę



zajęć. Dzięki temu, że elektroniczne karty są zawsze w zasięgu zainteresowanej osoby, wszelkie kontrole stają się formalnością. Przerabialiśmy już spotkania z drogówką na drodze i nie odnotowaliśmy żadnych problemów z akceptacją tej formy prowadzenia dokumentacji. Generalnie oszczędzamy czas, papier, miejsce na półkach i dużo nerwów – gorąco polecam to rozwiązanie! – podsumowuje Łukasz Minta.

Żeby osobiście przekonać się o wszystkich zaletach „Elektronicznej karty zajęć”, wystarczy skontaktować się z działem handlowym spółki e-kierowca (tel.: 510 002 391, 510 002 392, 510 002 393, 510 002 394). Doradcy handlowi udziela wszelkich informacji na temat implementacji tej funkcjonalności w OSK.

Dariusz Piorunkiewicz



Fot. Vegamálun Gíh

Trójwymiarowa zebra

Przejścia dla pieszych są niewralgicznymi punktami sieci drogowej. Nie sposób przy każdym zamontować sygnalizacji świetlnej, więc bezpieczeństwo zależy od rozsądnego zachowania przechodniów i kierujących.

W wrześniu w islandzkiej miejscowości Ísafjörður pojawiło się trójwymiarowe przejście. Firma Vegamálun Gíh uznała, że nietypowe rozwiązanie zachęci kierowców do zwiększenia uwagi i zredukowania prędkości przed przejściem. Jeżeli rozwiązanie zda egzamin, pojawi się też w innych punktach miasta.

■ Islandczyk zainspirowany hinduskimi rozwiązaniami

Trójwymiarowe przejście dla pieszych powstało również w Niemczech. Podobnie jak islandzkie opiera się na złudzeniu optycznym – odpowiednio ukształtowanych i cieniowanych pasach. Optyczna iluzja zdała jednak egzamin. Na widok zebry „unoszącej się” kilkanaście centymetrów nad drogą kierowcy zwalniają.

– Takie przejście dla pieszych sprawia, że można odnieść wrażenie, że coś blokuje drogę – wyjaśnia Gauti Ívar Halldórsson, właściciel firmy, która stworzyła nietypową zebkę.

Halldórsson nie kryje jednak, że inspiracją dla niego były rozwiązania, które widział w New Delhi w Indiach. Projekt przedstawiono islandzkiemu ministerstwu transportu oraz policji. W ciągu kilku tygodni został zaaprobowany i można było rozpocząć prace.

Jak wygląda sytuacja w Polsce, wszyscy doskonale wiemy. Nie brakuje przejść nieoświetlonych, z wytartą zebką czy zniszczoną nawierzchnią, która może utrudnić zatrzymanie samochodu. Na szczęście sytuacja z roku na rok się poprawia. Przejścia są coraz lepiej oznaczone. Nie tylko, jak nakazuje prawo, za pomocą podstawowych znaków – w nie-

bezpiecznych miejscach często montowane są dodatkowe znaki świetlne. W obszarach zabudowanych można spotkać także przytwierdzone do nawierzchni źródła światła. Błyszczące na biało „kocie oczy” przypominają kierowcom o konieczności zwiększenia czujności i często wyznaczają linię zatrzymania. Punkty świetlne są dosyć tanie – każdy kosztuje 240 zł. Co ważne, są całkowicie bezobsługowe. Źródłem prądu są panele słoneczne, a gromadzona przez kondensatory energia pozwala urządzeniu nawet na 30 godzin pracy – zachmurzenie nie powoduje więc przerwy w funkcjonowaniu ostrzegawczych lampek.

■ Polacy też próbują

Ciekawe rozwiązanie zaprezentowała spółka Energa Oświetlenie (pisaaliśmy już o tym na łamach „Szkoły Jazdy” – przyp. red.). Inteligentne „smart przejście” zostało wdrożone przy Trakcie Świętego Wojciecha – na jednym z najbardziej niebezpiecznych przejść w Gdańsku. Sercem systemu jest układ analizowania obrazu wideo, który zarządza lampami zamontowanymi na przeciwległych krańcach przejścia. Obraz jest pobierany w odstępie 0,2 s i przekazywany do analizy – algorytm porównuje kolejno pobrane obrazy i w przypadku wystąpienia różnicy określa wielkość obiektu, który różnicę spowodował. Na tej podstawie system identyfikuje przechodnia, odróżniając go np. od zwierzęcia czy samochodu. Gdy z przejścia chce skorzystać przechodzień, system automatycznie zwiększa natężenie oświetlenia, powodując, że sylwetka człowieka staje się bardziej widoczna nawet

przy bardzo niekorzystnych warunkach pogodowych. Oprawy kierunkowe emitują zogniskowany strumień światła, aby pomalowane na biało pasy były kontrastowo widoczne dla kierowców na tle ciemnej jezdni. Gdy z przejścia nikt nie korzysta, natężenie światła zostaje zmniejszone, by ograniczyć zużycie energii. Taki rodzaj przejścia funkcjonuje także w Grevenbroich w Nadrenii Północnej-Westfalii w Niemczech.

■ Wyspy i progi

Najprostszym, a zarazem skutecznym sposobem na zwiększenie bezpieczeństwa na przejściach pozostają rozwiązania wymuszające zmniejszenie prędkości – np. progi zwalniające. Egzamin zdały też wprowadzane na drogi krajowe podczas ich modernizacji wyspy, umożliwiające pieszym przekroczenie jezdni w dwóch etapach. Nic nie zastąpi jednak szczególnej ostrożności i zdrowego rozsądku. Piesi nie mogą zapominać, że samochód nie zatrzyma się w miejscu, natomiast kierowcy powinni starać się zrozumieć pieszych, nierzadko bezsilnie stojących przed sznurem samochodów, z których żaden nie zwolni, by umożliwić im pokonanie drogi. W miastach dochodzi do tego bezmyślne parkowanie tuż przy zebce, co znacznie utrudnia obserwację drogi zarówno zmotoryzowanym, jak i pieszym. Na domiar złego dzieje się to najczęściej na ulicach osiedlowych, gdzie siłą rzeczy ruch pieszych jest bardziej intensywny. Niestety, zarówno straż miejskie, jak i policja nie wydają się przesadnie zainteresowane karaniem za tego typu naruszenia prawa.

lukasz Szewczyk

Na Mazowszu stawiają na BRD

W październiku rozpoczęto wdrażanie pilotażowego projektu samorządu województwa mazowieckiego i Mazowieckiej Rady BRD. W szpitalach powstały tzw. kąciki BRD, czyli kolorowo wyposażone pokoje, w których mali pacjenci znajdują m.in. tablice multimedialne, znaki drogowe kolorowe autka, gry i książki. Z kolei we wrześniu współpracę z Bankiem Zachodnim WBK, w ramach projektu „Jak jeździsz”, zawiązał warszawski WORD.

Kąciki BRD powstały już w dwóch placówkach medycznych na Mazowszu: w szpitalu dziecięcym przy ul. Niekłańskiej w Warszawie oraz szpitalu wojewódzkim w Radomiu. Do tego dojdzie jeszcze jedna placówka. Tym razem będzie to szpital w Dziekanowie Leśnym.

– Chcemy w ten sposób umilić czas przebywającym w szpitalach małym pacjentom – mówi wicemarszałek województwa mazowieckiego Wiesław Raboszuk. – Te kąciki będą jednak pełniły nie tylko funkcję rozrywkową, ale przede wszystkim edukacyjną. Dzieci znajdują w nich wszystko to, co wiąże się z bezpieczeństwem na drodze: znaki drogowe, gry i książki. Będą także spotkania z wolontariuszami przybliżają-

mi zasady bezpiecznego poruszania się po drodze czy udzielania pierwszej pomocy. Liczymy, że ten projekt spotka się z pozytywnym odzewem i będzie kontynuowany w pozostałych szpitalach na Mazowszu.

■ Pufki, laptop, kredki i... fantom

Zajęcia z dziećmi będą prowadzili przeszkoleni przez pracowników wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego wolontariusze. Forma? Nauka przez zabawę, połączona z krótkimi pogadankami i prezentacjami. Wśród osób, które zgłosiły się do projektu, są nauczyciele, harcerze, uczniowie szkół średnich, a także pracownicy wydziałów BRD wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Kąciki BRD są tak zorganizowane, żeby dzieci czuły się w nich komfortowo i bezpiecznie. W zależności od wielkości pomieszczenia znajdują się w nich m.in.: kolorowe stoliki i wygodne siedziska, zestawy multimedialne składające się z projektora, tablicy, laptopa, kolorowy zestaw pufek na stojaku, zestaw znaków drogowych, piankowe siedziska autka (straż pożarna, policja, karetka pogotowia), gry, kredki, bloki, książki oraz fantom do nauki udzielania pierwszej pomocy.

– Bardzo często przebywający na oddziałach dziecięcych pacjenci to ofiary różnego rodzaju zdarzeń drogowych – wypadków, potrąceń. – wyjaśnia dyrektor WORD-u w Warszawie Dariusz Szczygielski. – To bardzo ważne, aby już od najmłodszych lat zaszczepiać w dzieciach wiedzę na temat tego, co zrobić, aby być widocznym dla kierujących pojazdami, jak zachować się w przypadku wypadku – udzielić pierwszej pomocy czy po prostu wezwać pogotowie

Koszt adaptacji pomieszczenia w zależności od jego wiel-

kości szacowany jest na 16 tys. zł (wersja podstawowa) lub 25 tys. zł (wersja rozbudowana). Środki na ten cel pochodzą z budżetów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

■ Abecadło dla młodego kierowcy

Nie jest to jedyna inicjatywa związana z bezpieczeństwem ruchu drogowego, która została uruchomiona na Mazowszu. Otóż we wrześniu Bank Zachodni WBK podjął współpracę z Wojewódzkim Ośrodkiem Ruchu Drogowego w Warszawie, żeby w ramach projektu „Jak jeździsz” promować odpowiedzialne zachowania za kierownicą oraz kulturalną jazdę.

W jaki sposób? We współpracy z ekspertami z warszawskiego WORD-u Bank Zachodni WBK przygotował materiały edukacyjne skierowane do osób zdających egzamin na prawo jazdy – m.in. plakaty oraz poradniki „ABC młodego kierowcy”. Na potrzeby projektu powstał także film animowany, promujący kulturalne zachowanie na drodze, emitowany w trzech warszawskich miejscach egzaminowania kierowców – przy ul. Odlewniczej, Radarowej i na Bemowie. Ponadto każda osoba odwiedzająca główną placówkę WORD-u Warszawa może wziąć udział w konkursie i wygrać atrakcyjne zestawy wyposażenia samochodowego. Wystarczy odpowiedzieć na kilka pytań wyświetlanych na ekranie dotykowym w sali rejestracji egzaminowanych.

– Niewielkie doświadczenie w prowadzeniu pojazdu przekłada się na nieprawidłową ocenę sytuacji na drodze, a brak wyobraźni na nieumiejętność przewidywania skutków swoich zachowań – uważa Dariusz Szczygielski. – Umiejętność właściwej oceny odległości i prędkości pojazdów, uwzględnienie zachowania innych kierujących przychodzą z czasem, wraz z liczbą przejechanych kilometrów.

Bank Zachodni WBK nie wyklucza w przyszłości rozszerzenia akcji na kolejne ośrodki ruchu drogowego w Polsce.

Jakub Ziębka



Prezydent na gigancie

– Fanami samochodów byli prezydenci Ukrainy. Wiktor Juszczenko lubił przewieźć swoich gości, siadając za kierownicą, Wiktor Janukowicz kochał mówić o autach. Premier Francji Francois Fillon był niemal zawodowym kierowcą wyścigowym, dla relaksu jeździł na torze. Problem wszystkich liderów był ten sam – nie mogli prowadzić samochodu poza krótkimi i niegroźnymi wyskokami – wspomina w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” prezydent Aleksander Kwaśniewski.

Jakub Ziębka: Jerzy Dziewulski, antyterrorysta, były poseł i miłośnik samochodów, powiedział kiedyś, że podczas pełnienia funkcji prezydenta, a nawet jeszcze wcześniej, już w kampanii wyborczej, zakazano panu prowadzenia samochodu. Czy trudno było się do tego przystosować? Bo ponoć lubi pan prowadzić auto...

Aleksander Kwaśniewski: Bardzo lubiłem prowadzić samochód. Tak bardzo, że tata, widząc mój zapał i miłość do jego nowiutkiego fiata 126p, postanowił zapisać mnie na kurs prawa jazdy jeszcze zanim ukończyłem 16 lat. Tak więc na 16. urodziny miałem już ten upragniony dokument i zacząłem swoją samochodową przygodę. Pod koniec studiów miałem wreszcie swojego groszkowego fiata 126p, numer rejestracyjny GDR27-54 – pamiętam do dziś. Potem jazda samochodem była codziennością. W 1991 i 1993 roku za kierownicą lancii Thema przejechałem całą Polskę w trakcie kampanii do Sejmu. To było wspaniałe przeżycie.

Kiedy zacząłem w 1995 roku kampanię prezydencką, zmieniło się to na długie lata. Przeżyłem to boleśnie, ale zaakceptowałem. Tak było rozsądniej i bezpieczniej. Zakaz złamałem kilka razy podczas wakacji w Juracie. Wtedy mój dobry przyjaciel, niezujący już Enrico Pavoni, szef Fiata na Polskę, używał mi samochód, głównie typu kabriolet, żebyśmy sobie choć trochę pojeździli. Zabawnie to wyglądało. Zazwyczaj bardzo wcześniej rano, kiedy nie było tłoku na Półwyspie Helskim, ja w odkrytym samochodzie, za mną czarna limuzyna BOR-u. Czasami mieli kłopot, żeby nadążyć, szczególnie w tym roku, jak Enrico zaprezentował najnowsze maserati. Co za maszyna! Ponad 500 koni mechanicznych! Bajka! Ale było to wszystko bardzo, bardzo rzadko!

Jak ze swojego doświadczenia ocenia pan umiejętności kierowców, którzy wożą najważniejsze osoby w państwie?

Moi kierowcy zawsze byli znakomici, wyszkoleni, profesjonalni, odpowiedzialni i – co bardzo ważne w codziennym obcowaniu – kulturalni. Prowadzili i prowadzą pewnie, bez brawury i dają mi pewność, także w złych warunkach drogowych, pogodowych. Krótko mówiąc: klasa. Przez dziesięć lat prezydentury i już blisko dwanaście po jej zakończeniu nie miałem żadnych wypadków. I co pan na to?

Mogę tylko takich kierowców pozazdrościć. Chciałbym teraz zapytać o samochody, którymi miał pan okazję jeździć podczas pełnienia swoich prezydenckich obowiązków.

Było ich wiele. BOR dysponował najpierw opancerzonym mercedesem, a potem bmw. Dziś używam na zmianę bmw i audi. W czasie wyjazdów zagranicznych było wszystko – rolls-royce, bentley, maybach, lincoln, luksusowe citroeny, peugeot, chrysler, toyoty, lexusy i wszystkie typy mercedesa, bmw. W krajach, które produkują własne dobre samochody, zasada jest taka, że oficjalne rządowe kolumny złożone są z pojazdów tam produkowanych. Taka rozsądna reklama!

Kogo ze znanych sobie polityków, premierów, prezydentów, koronowanych głów, określiliby pan mianem największego motoryzacyjnego eksperta? Czy motoryzacja była czasami tematem nieformalnych rozmów na najwyższym szczeblu?

Motoryzacja jest często tematem rozmów między liderami. Nie rozmawia się tylko o tym,

kto czym jeździ. Temat pojawia się w kontekście gospodarki, polityki, kwestii inwestycyjnych czy badań rozwojowych. Fanami samochodów byli prezydenci Ukrainy. Wiktor Juszczenko (ekonomista, polityk, w latach 1993–1999 prezes Narodowego Banku Ukrainy, w latach 1999–2001 premier Ukrainy, w latach 2005–2010 prezydent tego kraju – przyp. red.) lubił przewieźć swoich gości, siadając za kierownicą, Wiktor Janukowicz (premier Ukrainy w latach 2002–2005 i 2006–2007, w latach 2003–2010 przywódca Partii Regionów, od 2010 do 2014 roku jej przewodniczący honorowy, w latach 2010–2014 prezydent Ukrainy – przyp. red.) kochał mówić o samochodach. Premier Francji Francois Fillon (polityk i prawnik, minister w kilku rządach, wieloletni parlamentarzysta, jeden z liderów Unii na rzecz Ruchu Ludowego i następnie Republikańców, od 2007 do 2012 premier Francji w trzech kolejnych gabinetach – przyp. red.) był niemal zawodowym kierowcą wyścigowym, dla relaksu jeździł na torze. Kanclerz Gerhard Schröder (w latach 1990–1998 premier Dolnej Saksonii, w latach 1998–2005 kanclerz Republiki Federalnej Niemiec – przyp. red.), jeszcze przed objęciem swojej funkcji w Berlinie, był członkiem rady nadzorczej, bodajże, Audi. Problem wszystkich liderów był ten sam – nie mogli prowadzić samochodu poza takimi krótkimi i niegroźnymi wyskokami.

Czy teraz zdarza się panu jeszcze czasami prowadzić auto?

W Polsce nie prowadzę samochodu. Mam służbowe auto i wybitnych kierowców. Za granicą, szczególnie teraz, kiedy odebrano nam poza Polską ochronę, nie ma wyjścia, prowadzę i znowu bardzo mi się to spodobało.

Czy jest jakieś auto, które wspomina pan ze szczególnym sentymentem? Może jest to fiat 125p, przekazany Muzeum Motoryzacji i Techniki w Otrębusach?

Nasz rodzinny fiat, którym zacząłem prawdziwe jeżdżenie, jest w Otrębusach, ale najwięcej wspomnień i sentymentu mam do pierwszego swojego samochodu – groszkowego malucha. Ile myśmy razem przeżyli! Jaki był pakowny – nie do uwierzenia. Wyjazd z żoną, małą córką, wszystkimi niezbędnymi rzeczami nad morze był wyzwaniem, ale zawsze się udawało.

Wspominał już pan o zdobyciu upragnionego dokumentu, czyli prawa jazdy. A czy pamięta pan jakieś szczegóły dotyczące kursu i egzaminu?

Kurs odbyłem w rodzinnym Białogardzie, na nysce. Egzamin zdałem za pierwszym razem, ale był trudny. Nyska nie jest łatwym samochodem do manewrowania, tylko dużym – furgonetką, bez jakiegokolwiek wspomagania. Lubiła się „zadławić”. Inne czasy, nie do porównania, dzisiejsze samochody to rozkosz. ■

ALEKSANDER KWAŚNIEWSKI

– prezydent Rzeczypospolitej Polskiej. Funkcję głowy państwa pełnił od 1995 do 2005 roku. Współtworzył projekt Konstytucji III Rzeczypospolitej Polskiej, którą podpisał w 1997 roku. Przewodniczył polskiej delegacji na szczytach w Madrycie (1997) i Waszyngtonie (1999). Podpisał dokumenty ratyfikujące polskie członkostwo w NATO.

Zwolennik przystąpienia Polski do Unii Europejskiej. Inicjator i aktywny uczestnik kampanii proeuropejskiej, poprzedzającej ogólnokrajowe referendum, w którym 77 proc. głosujących Polaków opowiedziało się za przystąpieniem Polski do UE.



Uber.

Problem czy znak czasów?

Brak licencji, badań psychotechnicznych, OC zawieranego na specjalnych warunkach, kas fiskalnych – taksówkarze w sporze z kierowcami jeżdzącymi dla Ubera mają mocne argumenty i domagają się uregulowań, które załatwią istotną lukę w prawie.

W wielu miastach świata taksówkarze protestowali przeciwko kierowcom pracującym dla Ubera. Zdarzały się nawet przypadki niszczenia ich aut. Gdy dochodziło do zagrożenia sytuacji, Uber zręcznie się od niej odcinał, twierdząc, że dostarcza platformę technologiczną, która łączy użytkowników, chcących przejechać z punktu A do punktu B z kierowcami oferującymi swoje usługi.

■ Pośrednicy pod nadzorem

Na stronach wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pojawił się już projekt ustawy UD277, zmieniający ustawę o transporcie drogowym i mogący ukrócić niezdrową konkurencję. Wśród założeń jest wprowadzenie definicji pośrednictwa przy przewozie osób – uzasadnione funkcjonowaniem podmiotów, których działalność w tym zakresie dotychczas nie była uregulowana przepisami prawa, a legalność ich działalności budzi szereg wątpliwości. Projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku posiadania licencji przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób. Ponadto na pośredniku przy przewozie osób mają spocząć obowiązki m.in. prowadzenia i przechowywania przez pięć lat elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych do realizacji przedsiębiorcom zleceń na wykonywanie przewozów drogowych osób, prowadzenia ewidencji pracowników i współpracowników, którym zlecono usługi przewozu osób samochodem osobowym oraz udostępniania tych informacji dla organów Inspekcji Transportu Drogowego oraz Krajowej Administracji Skarbowej. Istotnie ułatwiłoby to kontrolę działalności Ubera oraz ułatwiłoby chociażby rozpatrywanie reklamacji dotyczących nieprawidłowości w przewozie. Opłaty za uzyskanie licencji na wykonywanie przewozu osób samochodem osobowym oraz jazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą mają zostać obniżone do poziomu licencji taksówkowej w Warszawie.

Projekt zakłada surowe kary za naruszenie nowych warunków przewozu, w tym: 2 tys. zł

za pobieranie należności za przewóz osób taksówką niezgodnie z cenami i stawkami taryfowymi ustalonymi przez radę gminy, do 10 tys. zł za zlecenie przez podmiot wykonujący pośrednictwo przy przewozie osób realizacji usług w zakresie przewozu osób podmiotowi nieposiadającemu licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób i nieposiadającemu ważnego badania technicznego pojazdu oraz do 40 tys. zł za wykonywanie działalności pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji.

Najbardziej dotkliwy mógłby okazać się postulowany mechanizm blokowania przeznaczonych do wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób programów komputerowych, numerów telefonów, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji po trzykrotnym stwierdzeniu wykonywania pośrednictwa przy przewozie osób bez wymaganej licencji.

■ Taksówkarze zmieniają ofertę

Wejście w życie ustawy zrównałoby w prawach i obowiązkach kierowców Ubera i taksówkarzy, co może skłonić firmę do zawieszenia działalności w Polsce. O klienta coraz skuteczniej walczą same korporacje taksówkarskie. W ofercie iTaxi w Warszawie, Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Krakowie pojawiły się przejazdy współdzielone z pasażerem jadącym w podobnym kierunku – obniżają one kwotę za przejazd o połowę. Jeżeli zyskają popularność, będą poważnym zagrożeniem dla Ubera. Tym bardziej że już teraz osoby, które pokusiły się o porównanie kosztów przejazdu Uberem i taksówką, nierzadko ze zdumieniem odkrywały, że w określonych sytuacjach – np. w przypadku niewielkich i pokonywanych w wolnym tempie odległości odległości – ceny są tylko nieznacznie niższe. Uber wyraźnie góruje nad taksówkami, gdy zachodzi konieczność wyjechania poza granice miasta lub jazdę nocną porą – brak taryf i stref ogranicza koszt usługi. Nie bez znaczenia jest komfort korzystania z Ubera. W Warszawie wielu przewoźników to osoby z Ukrainy, któ-

re nie opanowały topografii miasta. By zrealizować kurs, muszą więc polegać na nawigacji czy podpowiedziach pasażera. Znający skróty lub sposoby na korki taksówkarz zwykle jest w stanie sprawniej dotrzeć do celu.

■ Rynek nie znosi próżni

Warto przy tym pamiętać, że nie tylko Uber jest solą w oku przewoźników czy urzędów skarbowych. Wystarczy wspomnieć o aplikacjach czy stronach Otodojazd, Carpooling.pl, BlaBlaCar bądź wspieranych przez Yanosika Tanich Linjach Samochodowych. W serwisach społecznościowych tworzą się też grupy zainteresowanych przejazdami. We wszystkich przypadkach ideą jest skomunikowanie osoby zainteresowanej przejazdem autem oraz mogącej zaoferować transport. Pojawiają się tu jednak problemy natury formalnoprawnej. Jak wyglądają kwestie odpowiedzialności, gdy dojdzie do wypadku, czy odpłatne przewiezienie drugiej osoby – nawet gdy kwota faktycznie odzwierciedlała ilość zużytego paliwa – powinno być opodatkowane? Co w przypadku, gdy środkiem transportu jest samochód będący narzędziem jednoosobowej działalności gospodarczej lub autem służbowym, nierzadko z opłaconym przez pracodawcę kierowcy paliwem? W grę wchodzi nie małe kwoty. BlaBlaCar ma już przeszło 30 mln użytkowników na całym świecie. Ceny przejazdów zaczynają się od kilku złotych, a kończą na setkach – np. ponad 300 zł za trasę Kraków – Sztokholm.

Można z dużym prawdopodobieństwem założyć, że zróżnicowane formy współdzielenia samochodów i odpłatnych przewozów nimi nie znikną mimo zakazów i obostrzeń. Stanowią odpowiedź na potrzeby ludzi, szukających prostych, tanich i wygodnych sposobów na przemieszczanie się z punktu A do punktu B. Dla większości nie jest najważniejsze to, komu trzeba zapłacić za przejazd i czy od tej kwoty zostanie doprowadzony podatek. Rynek nie znosi próżni, więc nawet ustawowe usunięcie z rynku aplikacji mogłoby nie przynieść oczekiwanych efektów.

Lukasz Szewczyk



Rodzina na swoim

Minivany idealnie łączą funkcjonalność z komfortem oraz rozsądnymi kosztami zakupu i eksploatacji. Fiat 500L dokłada do tego szczytę włoskiego stylu.

Produkowany w Tychach od 2007 roku fiat 500 odniósł spektakularny sukces – każde- go roku rynek wchłania przeszło 150 tys. sztuk. Nie powinno więc dziwić, że powiększając gamę modelową włoski koncern za punkt wyjścia obrał popularną pięćsetkę. W 2014 roku na rynek wszedł fiat 500X – kompaktowy crossover. Dwa lata wcześniej w serbskiej miejscowości Kragujevac ruszyła produkcja minivana 500L. Auto właśnie przeszło modernizację, ale na placach dilerkich na klientów czeka jeszcze wiele egzemplarzy sprzed face liftingu. Czy zasługują na zainteresowanie?

500L łączy najbardziej udane rozwiązania stylistyczne małej pięćsetki z mocno przeszkloną górną częścią nadwozia oraz charakterystycznymi przetłoczeniami na błotnikach i drzwiach, które fanom włoskiej motoryzacji przywodzą na myśl fiata 600 multipla z przełomu lat 50. i 60. Wysoko i płasko poprowadzona linia dachu oraz karoseria z niemal pionowymi ścianami bocznymi sprawia, że w kabinie miejsca nie brakuje. Może w niej z powodzeniem podróżować pięcioro dorosłych osób. Kolejny plus za wygodne fotele przednie oraz tylną kanapę z regulacją kąta nachylenia oparcia i możliwością przesuwania w zakresie 12 cm, co pozwala na zwiększenie ilości miejsca na nogi kosztem bagażnika (412–455 l). Utrzymanie porządku w kufrze ułatwiają haczyki, siatki na drobne przedmioty i podłoga z możliwością osadzenia na jednym z trzech poziomów. 500L oferuje również to, za co lubiane są SUV-y – wyższą pozycję za kierownicą, która zapewnia lepszy widok w sytuacji na drodze. Prowadzący doceni także prze-

szklone słupki dachu. Szczególnie przednie, które minimalizują martwe pole.

Ergonomia wnętrza stoi na wysokim poziomie – ustawiana w dwóch płaszczyznach kierownica i fotel z dużym zakresem regulacji pozwalają na znalezienie wygodnej pozycji. Obsługa poszczególnych urządzeń pokładowych jest łatwa, ekran systemu multimedialnego ulokowano wysoko, a obrotowe pokrętła do sterowania wentylacją okazują się wygodniejsze od zyskujących na popularności cyfrowych odpowiedników. Niezbyt dobre wrażenie robi jedynie komputer pokładowy. Przekazuje wiele informacji, ale kolorystyka i rozdzielczość jego wyświetlacza przywodzą na myśl auta sprzed dekady. Na szczęście przy okazji face liftingu wymieniono panel wskaźników.

Tworzywa użyte do wykończenia wnętrza nie są najwyższej jakości, jednak równie twarde i podatne na zarysowania plastiki są w autach japońskich czy koreańskich koncernów. 500L góruje nad nimi liczbą chromowanych detali, wskaźników w stylu retro i równie nostalgicznej dźwigni zmiany biegów z kulą osadzoną na imitacji klasycznego metalowego lewarka. W kilku miejscach można też dostrzec logotypy 500 i cieszące oko przetłoczenia tworzyw. Zamawiający może w znacznym zakresie spersonalizować pojazd. Dostępne są nawet dachy kontrastujące z resztą nadwozia – białe i czarne (matowe lub błyszczące). Do tego kilka rodzajów tapicerek i felg oraz dodatki podnoszące wygodę i komfort, które począwszy od poziomu wyposażenia Pop Star można zestawiać według własnego uznania, co nie jest możliwe w większości

aut z Azji, w których wyposażenie jest zwykle skorelowane z wersją.

Fiat 500L najlepiej sprawdza się podczas spokojnej jazdy. To w dużej mierze zasługa układu kierowniczego, któremu brakuje – ostatnio modnej – ostrości i bezpośredniości. Coś za coś. Pewna opieszałość blisko centralnego położenia i brak „gokartowych” wrażeń z jazdy czyni podróż 500L pełnymi relaksu. Wrażenie potężnej lekkości działania pedałów i lewarka skrzyni biegów o precyzyjnej precyzji. Jeżeli zajdzie potrzeba, rodzinny fiat potrafi dynamicznie i bez zbędnych przechyłów nadwozia pokonywać zakręty. Przy próbach szybszej jazdy przypominają o sobie prawa fizyki. Powyżej 100 km/h zaczyna narastać szum powietrza opływającego pudełkową karoserię. Wyraźnie rośnie też zapotrzebowanie na paliwo.

Do włoskich samochodów często przyklejana jest łąka nietrwałych i słabo wykonanych. Czy słusznie? 500L dobrze wypadł w raporcie usterkowości firmy Dekra. Za powtarzające się usterki uznano niewłaściwie ustawione reflektory i wycieki oleju z zespołu napędowego. O koszty ewentualnych napraw po wygaśnięciu gwarancji (za dopłatą do pięciu lat i 200 tys. km) można być spokojnym. 500L jest technicznie spokrewniony z punto III, co przekłada się na szeroki dostęp do markowych zamienników. Krytycy aut z Włoch często zapominają również, że montowane do fiata 500L diesle 1.3 Multijet (niedostępny w Polsce) można spotkać także pod maskami opeli (m.in. astry i corsy) oraz Suzuki (swift, SX4), natomiast motory 1.6 Multijet napędzają również np. jeepa renegade czy suzuki vitara lub SX4 S-Cross. Oba diesle są cenione za dobry stosunek osiągnięć do zapotrzebowania na paliwo. Dostępne w 500L benzynowe 1.4 16V (95 KM) oraz 1.4 T-Jet (120 KM) nie rozczarowują pod względem trwałości, a drugi z wymienionych zapewnia także dobrą dynamikę i elastyczność. W ofercie jest też dwucylindrowy 0.9 TwinAir. Specyficzny dźwięk, niedostatki w kulturze pracy, dość wysoka cena i ekonomika wyraźnie uzależniona od stylu jazdy czynią z niego propozycję dla wąskiego grona odbiorców.

Pojawienie się na rynku fiata 500L z nowym pasem przednim, uszlachetnionym wnętrzem, nowoczesnym systemem multimedialnym czy większymi możliwościami personalizacji jest dobrą wiadomością dla łowców okazji. Cennik zmodernizowanego fiata 500L otwiera wersja 1.4 16V Pop za 51.900 zł. Fabrycznie nowe fiaty 500L sprzed face liftingu wyraźnie potaniały. Przykładowo – wariant 1.4 16V Pop Star można kupić za 51.450 zł zamiast 59.950 zł, a 1.4 T-Jet Pop Star za 53.700 zł (obniżka z 65.500 zł). O znalezienie równie funkcjonalnego, przestronnego i podobnie wyposażonego auta rodzinnego za zbliżone ceny może być trudne.

Łukasz Szewczyk

Motocyklowa odyseja samotnej kobiety

Ponad 15 miesięcy, 19 krajów, 42 tys. kilometrów – tak w liczbach można streścić podróż Australijki, która postanowiła na motocyklu przejechać Afrykę. Jeśli chcecie o tej wyprawie dowiedzieć się więcej, sięgnijcie po książkę „Ubuntu. Motocyklowa odyseja samotnej kobiety przez Afrykę”.

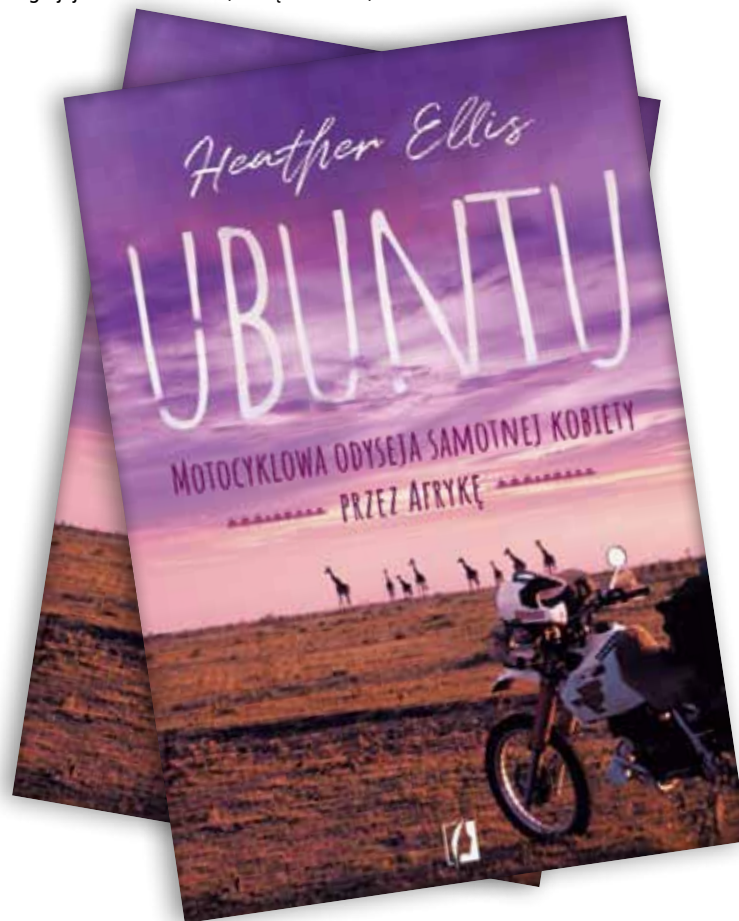
Australijka Heather Ellis ma 28 lat, kiedy wpada na szalony pomysł, żeby udać się na motocyklową wyprawę po Afryce. Nieważne, że nigdy nie wzięła udziału w tak długodystansowej eskapadzie ani że wcześniej nie była na Czarnym Lądzie...

Zaledwie rok później dociera do południowoafrykańskiego portu, Durbanu, i rozpoczyna ukochaną yamahą TT600 przygodę życia. Przemierza góry Ruwenzori i Kilimandżaro. Pozostawiając za sobą tumany piachu gna przez pustynie północnej Kenii, gdzie wpada wprost na uzbrojonych bandytów. Zostaje ocalona przez spracowanych rybaków, łowiących w Jeziorze Rudolfa. Nieprzerwanie pędzi dalej i zwiedza egzotyczne miejsca. Na każdym etapie podróży pomaga jej lokalna ludność, ucząc Heather,

na czym polega duch ubuntu, systemu etycznego skupiającego się na relacjach międzyludzkich i pomocy bliźniemu. Słowo „ubuntu” ma korzenie w południowoafrykańskich językach ludów Bantu. Można je tłumaczyć na język polski na co najmniej kilka sposobów: „człowieczeństwo wobec innych”, „jestem, ponieważ jesteśmy”, „jestem tym, kim jestem, dzięki temu, kim wszyscy jesteśmy”.

Heather Ellis trudziła się niejedną profesją. Pracowała m.in. jako technik bezpieczeństwa, kurier motocyklowy oraz dziennikarka. Obecnie mieszka nieopodal Melbourne z trojgiem ukochanych dzieci. Dzieli swoje zajęcia pomiędzy tworzenie drugiej części swojej książki oraz pracę dziennikarską jako freelancer.

red





Po partnersku o szkoleniu

Ponad 100 gości z całej Polski wzięło udział w kolejnej edycji ogólnopolskiej konferencji, organizowanej przez naszego wydawcę, firmę e-kierowca, dla swoich partnerów biznesowych. Uczestnicy spotkania mieli okazję zapoznać się ze specjalnie dla nich przygotowanymi prelekcjami oraz zintegrować się podczas uroczystej kolacji.



Konferencja odbyła się w sobotę w hotelu Wodnik nad zalewem Słok w pobliżu Bełchatowa. Licznie przybyli goście mieli okazję zapoznać się z bardzo interesującymi prezentacjami prelegentów. Poruszana przez nich tematyka była oczywiście związana ze szkoleniem kandydatów na kierowców i kierowców.

Partnerzy firmy e-kierowca mogli się zapoznać m.in. z najnowszą ofertą firmy. Chodzi o „Jazdę dobrze ubezpieczoną”, czyli program ubez-

pieczenia pojazdów szkoleniowych, przygotowany we współpracy z WDB Brokerzy Ubezpieczeniowi, oraz kartę Mikroflota, oferującą szereg udogodnień, w tym zniżki na zakup paliwa na stacjach Orlenu.

Sporo czasu podczas konferencji poświęcono ludziom młodym, czyli lwiej części kandydatów na kierowców, którzy pojawiają się w ośrodkach szkoleniach kierowców. To głównie osoby z roczników 1980–1995, czyli tzw. milenialsi lub

pokolenie Y. Prelekcję na ich temat wygłosił Michał Kot, przedstawiciel agencji badawczej IQS, odpowiedzialnej za realizację bardzo ciekawego raportu „Świat młodych”.

Nie zabrakło także rozmów o najważniejszych pracownikach ośrodków szkolenia kierowców, czyli instruktorach nauki jazdy. Bo to właśnie oni są odpowiedzialni za to, jak ludzie postrzegają szkołę, którą reprezentują. Jak zatem należy ich traktować i motywować, żeby wypełniali swoje obowiązki w sposób nienaganny? Odpowiedzi na te oraz szereg innych pytań udzielał Maciej Sasin, trener i konsultant rozwoju organizacji.

Kolejnym prelegentem zaproszonym na konferencję przez firmę e-kierowca był Konrad Romik, sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz przewodniczący komisji ds. weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Co miał do powiedzenia? Wspominał on m.in. o potrzebie zmian w sposobie przygotowywania pytań. Jego zdaniem w puli powinno być więcej pytań dotyczących głównych problemów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego w Polsce.

– Egzamin teoretyczny ma sprawdzać wiedzę merytoryczną i przygotowanie do bycia kierowcą. To nie jest egzamin z rozumienia logiki i teorii językoznawstwa czy zasad pisowni języka polskiego – stwierdził Romik. – Nie rozumiem, po co w niektórych pytaniach obecne jest

podwójne zaprzeczenie. To niczemu nie służy, wprowadza tylko wśród kandydatów na kierowców niepotrzebny zamęt.

Sporym zainteresowaniem gości cieszył się panel prawniczy, prowadzony przez Radosława Biernata, specjalistę ds. prawnych w firmie e-kierowca i członka zespołu redakcyjnego „Szkoły Jazdy”. Główne tematy? Opublikowany przez nasze pismo rewolucyjny projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami oraz kwestie związane z wejściem w życie przepisów dotyczących okresu próbnego dla młodych kierowców.

Podczas konferencji nie zabrakło także programu artystycznego. Tym razem przed gośćmi zaproszonymi przez firmę e-kierowca wystąpił znany m.in. z serialu „13 posterunek” Paweł Burczyk, który zaprezentował komediowy monodram „4 tony podłogi” autorstwa Domana Nowakowskiego.

Spotkanie firmy e-kierowca z partnerami biznesowymi skończyło się uroczystą kolacją.

Jakub Ziębka





Rzecznik piętnuje ubezpieczycieli

Mimo bogatego orzecznictwa i wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego poszkodowani wciąż skarżą się na niesłusznie zaniżone odszkodowania z OC komunikacyjnego – wynika z raportu rzecznika finansowego. Dlatego proponuje on, żeby niezadowolony z rozpatrzenia reklamacji klient mógł zwrócić się do niezależnego rzeczoznawcy.

Każdego dnia roboczego trafia do nas ok. szesnastu skarg na OC komunikacyjne – mówi Aleksandra Wiktorow, rzecznik finansowy. – Szacujemy, że w tym roku będzie ich około 4 tys., czyli podobna liczba, jak w ubiegłym roku. Niestety, te wartości nie maleją, mimo że od wydania wytycznych Komisji Nadzoru Finansowego dotyczących likwidacji szkód minęły już prawie trzy lata. Dlatego postanowiliśmy przyjrzeć się praktykom zakładów ubezpieczeń. Niestety, wnioski nie są optymistyczne. Część wytycznych jest ignorowana, a tam, gdzie zakłady ubezpieczeń zmodyfikowały swo-

je procedury, pojawiły się inne sposoby obniżania odszkodowań.

■ Utrata wartości handlowej? A co to jest?

Z analizy skarg, które trafiają do Biura Rzecznika Finansowego (instytucja powołana do wspierania klientów w sporach z podmiotami rynku finansowego, dawniej działała pod nazwą Rzecznik Ubezpieczonych – przyp. red.) wynika, że wciąż wiele zakładów ubezpieczeń nie informuje poszkodowanych o możliwości uzyskania

dopłaty do odszkodowania z OC komunikacyjnego z tytułu tzw. utraty wartości handlowej. Wytyczne KNF są w tym zakresie jasne. Towarzystwa powinny to robić niezależnie od formy i trybu zgłoszenia roszczenia. Wynika to z orzecznictwa Sądu Najwyższego, który jasno stwierdził, że naprawiony samochód nie uzyskuje takiej wartości handlowej, jak przed wypadkiem.

– Spośród opisanych przez nas w raporcie sześciu głównych problemów na ten jest najmniej skarg – mówi Krystyna Krawczyk, dyrektor wydziału klienta rynku ubezpieczeniowo-emerytalnego w Biurze Rzecznika Finansowego.

– Ale przypuszczamy, że po prostu klienci nie wiedzą o takim uprawnieniu, więc nie podnoszą tej kwestii w swoich wnioskach. Często widzimy, że w katalogu roszczeń klienta nie ma tej pozycji, mimo iż to roszczenie byłoby w danym wypadku uprawnione. A często są to niebagatelne kwoty, szczególnie w przypadku nowszych samochodów.

Przykład? Lexus NX 300h, uszkodzony w trzecim miesiącu eksploatacji. Auto było wtedy warte 226 tys. zł, więc rzeczoznawca zaangażowany przez poszkodowanego wycenił utratę wartości handlowej na 10,2 tys. zł.

■ Kreślenie kosztorysów

Z raportu wynika także, że nie poprawiła się istotnie sytuacja klientów, którzy z OC komunikacyjnego usiłują naprawić samochód.

– Tak jak zakłady ubezpieczeń kreśliły kosztorysy przedstawiane przez klientów przed wytycznymi KNF, tak robią to dalej – informuje Krystyna Krawczyk. – Zmieniło się tylko uzasadnienie tych potrąceń. Zamiast „amortyzacji części”, która w określonych warunkach została zakwestionowana przez Sąd Najwyższy, co znalazło odbicie w wytycznych KNF, mamy np. „urealnienie”, „uśrednianie” czy „rabaty”, stosowane nie tylko w odniesieniu do części, ale też kosztów robocizny czy materiałów, np. lakierniczych. Aktualna pozostaje też kwestia automatycznego narzucania zastosowania tzw. części alternatywnych.

Z analizy skarg klientów wynika, że poprawie uległa sytuacja w przypadku pojazdów stosunkowo nowych, będących na gwarancji producenta pojazdu, a więc dwu- i trzyletnich.

■ Sporny samochód zastępczy

W raporcie można przeczytać jeszcze o innych ciekawych sprawach. Chodzi np. o kwestię samochodów zastępczych. To przykład na to, jak rozwiązanie jednego problemu (np. dzięki korzystnej dla klientów uchwale Sądu Najwyższego z wniosku rzecznika) powoduje, że spory powstają w innym obszarze.

– Cieszymy się, że ubezpieczyciele nie kwestionują już prawa osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej do wynajmu samochodu zastępczego. Mało tego, widzimy, że dziś sami proponują samochody zastępcze – mówi Krystyna Krawczyk.

Niestety, na tym kończą się dobre informacje. Klienci skarżą się, że samochody zastępcze są przyznawane na tzw. technologiczny czas naprawy. A jest on krótszy niż od rzeczywistego.

– Nie uwzględniają, że te czynności w konkretnej sytuacji mogą trwać dłużej. Zapominają też, że zgodnie z prawem to do nich należy wykazanie, że wydłużenie okresu wynajmu wynikało z winy klienta – przypomina Krystyna Krawczyk.

■ Towarzystwo decyduje o naprawie

Udało się za to poprawić praktyki ubezpieczycieli w odniesieniu do szkody całkowitej, orzekanej przez ubezpieczycieli wtedy, gdy naprawa jest nieoptymalna. Nie ulega już wątpliwości, że przy szkodach z OC komunikacyjnego klient ma prawo naprawiać samochód do 100 proc. jego wartości przed wypadkiem. Większość ubezpieczycieli zarzuciła też piętnowaną przez rzecznika finansowego praktykę, polegającą na stosowaniu innych kryteriów wyceny kosztów naprawy w zależności od tego, czy jest to szkoda całkowita, czy częściowa.

– Niestety, cały czas widzimy, że ubezpieczyciele tak przygotowują kosztorysy, żeby doprowadzić do rozliczenia metodą szkody całkowitej – mówi Aleksander Daszewski, radca prawny w Biurze Rzecznika Finansowego. – To jedyny przypadek, kiedy zawyżają koszty naprawy. Przy równoczesnym zaniżeniu wartości pojazdu z dnia szkody łatwiej uznać, że naprawa jest nieoptymalna. Klientowi bardzo trudno jest podważyć te wyliczenia bez wsparcia rzeczoznawcy.

■ Niezależny rzeczoznawca pomoże przy reklamacji?

Raport rzecznika finansowego pokazuje wyraźnie, że konieczne są zmiany w systemie likwidacji szkód. Właśnie taka rekomendacja została warta w podsumowaniu dokumentu.

– W dzisiejszym modelu do wyłącznej kompetencji zakładu ubezpieczeń należy wycena rozmiarów szkody – mówi Aleksander Daszewski. – Spory na tym tle może rozstrzygnąć tylko sąd. Doprowadziło to do sytuacji, w której sądy są obłożone tego typu sprawami. Z drugiej strony, część niezadowolonych klientów re-

zygnuje z dochodzenia swoich praw, obawiając się długiego i kosztowego procesu sądowego. Dlatego chcemy włączyć w ten proces niezależnego rzeczoznawcę.

Daszewski wyjaśnia, że rzeczoznawca mógłby być zaangażowany w spór dopiero po przeprowadzeniu przez klienta postępowania reklamacyjnego w zakładzie ubezpieczeń (podobnie jak w przypadku wniosku o interwencję rzecznika finansowego).

– Jeśli więc zakład ubezpieczeń będzie rzetelnie wyceniał szkody i ewentualne błędy naprawi w postępowaniu reklamacyjnym, zaangażowanie niezależnego rzeczoznawcy nie będzie potrzebne i nie będzie rodziło dodatkowych kosztów – wyjaśnia Daszewski.

■ Kto się myli, ten płaci

Jeśli klient wyrazi zastrzeżenia co do wyceny, która zostanie podtrzymana w postępowaniu reklamacyjnym, będzie mógł zlecić jej weryfikację przez niezależnego rzeczoznawcę. Dziś kosztuje to od 200 do 500 zł. Zakład ubezpieczeń będzie mógł podważyć taką opinię, ale tylko przez powołanie drugiego niezależnego rzeczoznawcy, który wskaże istotny błąd w wycenie przygotowanej dla klienta. Jeśli ten nie potwierdzi zaistnienia istotnego błędu, zakład ubezpieczeń będzie musiał zapłacić kwotę wyliczoną przez rzeczoznawcę zaangażowanego przez klienta. Mało tego, także zwrócić wydatki za tę opinię.

– W praktyce będzie więc obowiązywała prosta zasada: kto się myli, ten płaci za pracę niezależnego rzeczoznawcy. Dzięki temu klienci nie będą skorzy do bezzasadnego podważania wyceny, a zakłady ubezpieczeń rzetelniej zlikwidują szkody – mówi Aleksander Daszewski.

Jakub Ziębka



Rio w praktyce

Każdy użytkownik rio ma swoje zdanie na temat tego auta, ale moja opinia jest pozytywna. To samochód bez fajerwerków stylistycznych, jednak wygląda solidnie i jak na razie jeździ bez większych problemów. Kilka minusów, jakie się ujawniły, można usunąć lub poprawić. A może tylko ja miałem szczęście i trafiłem na niezłe egzemplarze?



Marcin Zygmunt,
instruktor nauki jazdy,
właściciel OSK

Nowa kia rio szturmem zdobywa polski rynek szkoleniowy. Dzieje się tak dlatego, że dilerzy koreańskiej marki wygrali kilka przetargów na dostarczenie do WORD-ów pojazdów egzaminacyjnych. A kursanci lubią szkolić się autem, którego będą używać na egzaminie.

■ Cztery nowe pojazdy i...

Kia rio pojawiła się także w Poznaniu. Mało kto nie miał żadnych obaw. Przecież auto było nowe, w momencie wyboru WORD-u jeszcze nieprodukowane. Potem pojawiły się problemy z jego dostępnością...

Ja zdecydowałem się zamówić cztery pojazdy, takie same, jak poznański WORD. Wybrałem leasing. Auta dostarczono mi po trzech miesiącach. Długo to trwało, ale zostałem obsłużony dobrze. Kierownikowi salonu nie mam nic do zarzucenia.

Samochód odebrałem, ale nie chciałem, żeby diler przygotował mi go pod kątem prowadzenia nauki jazdy. Pedaly, lusterka, pokrowce i kilka innych rzeczy zamontował mi znajomy. Jest mechanikiem, również prowadzi szkołę jazdy. Nie znaczy to wcale, że straciłem na samochód gwarancję. Nie zdecydowałem się za to na montaż instalacji gazowej.

Moje auta zbliżają się już do przewidzianego przez producenta pierwszego przeglądu. Oczywiście wykonam go w autoryzowanym serwisie. Wiąże się to z wyższymi kosztami, ale mam to wliczone w cenę kursu.

■ ...dwie usterki

Czterema niedawno zakupionymi autami jeździ dziewięciu instruktorów. Spalanie waha się w granicach 7,5–8,5 litra na 100 kilometrów. Auta jeżdżą głównie po Poznaniu, przy włączonych klimatyzacji, więc uznają taki wynik za dobry. Usterki? Były dwie. Jedna dotyczyła przepustnicy. Ale szybko została zlikwidowana. Oka-



zało się, że wystarczy usunąć błąd w systemie. Od tej pory auto działa bez zarzutu.

Niezależnie od tego pracownik serwisu od razu zamówił dla mnie nową przepustnicę. Czeką na nią pięć tygodni, bo płynie z Korei. Jednak w końcu dotarła i czeka na półce w serwisie. Będę ją mógł wymienić w jednym z moich czterech samochodów.

A druga usterka? Odkręcony mechanizm od podnoszenia fotela kierowcy. Usterkę usunięto w serwisie w 10 minut.

■ Plusy i minusy

Jak oceniam nowe pojazdy? Polegam na opiniach moich instruktorów i kursantów, bo sam nie szkolem rio. Kursantom samochód się podoba. Nie przeszkadzają im tanie plastiki oraz ciemne wykończenie wnętrza. Instruktorzy chwalą wygląd rio oraz ergonomię wewnątrz auta. Wszystko jest dobrze rozmieszczone oraz intuicyjne. Skarżą się za to na bardzo miękkie fotele. Siedzenie wywołuje ból kręgosłupa. Trzeba przyznać, że producent się nie popisał. Ale kabina

jest przestronna. Bagażnik? Jak na miejskie auto – wystarczający.

Silnik sprawuje się bardzo dobrze, ale trzeba pamiętać, że przebieg aut jest mały. Problemów kursantom nastręcza włączenie biegu wstecznego. Nie zawsze wskakuje. Zawieszenie pracuje bez zarzutu. Widoczność do przodu, do tyłu oraz na boki? Bardzo dobra. Z kolei opony są tak głośne, że nie słycać własnych myśli. Nowej kii brakuje także osłony pod silnikiem.

W aucie łatwo utrzymać czystość, bo w środku jest plastikowe. Mycie nie zajmuje wiele czasu, można to zrobić za pomocą wilgotnej ściereki.

■ Nie jest źle

Każdy użytkownik rio ma swoje zdanie na temat tego auta, ale moja opinia jest pozytywna. To samochód bez fajerwerków stylistycznych, jednak wygląda solidnie i jak na razie jeździ bez większych problemów. Kilka minusów, jakie się ujawniły, można usunąć lub poprawić. A może tylko ja miałem szczęście i trafiłem na niezłe egzemplarze? ■

**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 obciążona 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



ГОСТ №7
0181

Wyплата odszkodowań komunikacyjnych. Jak to ugryźć?

W działalność polegającą na szkoleniu kandydatów kierowców wpisane jest duże ryzyko uszkodzenia pojazdu, którym poruszamy się wraz z kandydatem na kierowcę. Warto więc wiedzieć, jak korzystać z posiadanych ubezpieczeń komunikacyjnych oraz na co zwrócić uwagę, kiedy ubezpieczyciel wylicza i przedstawia nam koszty naprawy samochodu.



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

Z doświadczenia wiemy, że wielu poszkodowanych nie zgadza się z kalkulacją sporządzoną przez towarzystwo ubezpieczeniowe. Zazwyczaj chodzi oczywiście o wysokość odszkodowania. Dlatego chciałbym pokazać, jak te kalkulacje są sporządzane i na co należy zwrócić szczególną uwagę. W razie niezgodności warto wystąpić na drogę sądową, ale coraz częściej towarzystwa ubezpieczeniowe, widząc dużą wiedzę poszkodowanego, wypłacają mu należne kwoty bez zbędnego postępowania sądowego. Dobrze wiedzą, że w wielu sytuacjach przegrają sprawę, narażając się tym samym na dodatkowe koszty, m.in. reprezentacji przez profesjonalnego pełnomocnika.

Kalkulacje kosztów naprawy pojazdów sporządza się najczęściej przy wykorzystaniu plat-



form eksperckich. To bardzo rozbudowana baza danych, do której na bieżąco wprowadzane są ceny części zamiennych oraz dane dostarczane przez producenta pojazdu w zakresie technologii naprawy i czasów operacyjnych poszczególnych czynności naprawczych. Każda kalkulacja jest podzielona na kilka części. Poniżej znajduje się krótki instruktaż, jak taką kalkulację czytać.

■ Koszty części zamiennych

W zdecydowanej większości przypadków do naprawy pojazdu powinny być wykorzystane oryginalne części zamienne, pochodzące z oficjalnej sieci dystrybucji danej marki. Zgadza się, ceny w takim przypadku są najwyższe, ale nic nie stoi na przeszkodzie, żeby je wykorzystać do naprawy. Charakteryzują się taką jakością,

jaką akceptuje producent. Ponadto są sygnowane znakami O (Original) lub Q (Quality). Różnica między nimi jest tylko taka, że części jakości O noszą logotypy producenta, zaś części jakości Q są sygnowane tylko znakiem ich producenta. Mimo wszystko jedne i drugie są często stosowane w tzw. pierwszym montażu, czyli w fabryce produkującej pojazd.

Jedynym wyjątkiem, kiedy zgodnie z prawem i zdrowym rozsądkiem należy zastosować tzw. zamienniki, jest sytuacja, gdy pojazd był wcześniej naprawiany i wykazano, że uszkodzone części to właśnie takie zamienniki – uprzednio zamontowane.

Warto zwrócić uwagę na tzw. optymalizację cen. To bardzo częsta, wręcz standardowa procedura stosowana przez wykonujących kalkulację dla towarzystw ubezpieczeniowych. Po wykonaniu takiej operacji w kalkulacji podawane są ceny części zamiennych od innych dostawców niż ASO. Z reguły są one znacznie niższe od oryginalnych. Ich zastosowanie nie daje jednak gwarancji zachowania jakości naprawy i – co ważniejsze – jeśli dana część jest dostępna w platformie eksperckiej, nie oznacza to, że faktycznie można ją kupić u danego dostawcy. Co firmy sprzedające tańsze zamienniki oficjalnie podają do wiadomości? Ano to, że nie gwarantują ani ich dostępności, ani stabilności oferowanych cen. Takie stanowisko dostawców, na których powołuje się towarzystwo ubezpieczeniowe w kalkulacji, dodatkowo przekonuje do słuszności obliczania kosztów naprawy w oparciu o ceny części nowych i oryginalnych, z gwarancją dostępności w ASO.

■ Koszty robocizny

Warto podkreślić, że z reguły przy naprawie nowoczesnych pojazdów koszty robocizny są zdecydowanie niższe niż części zamiennych. Mimo wszystko parametr ten ma spory wpływ na wynik kalkulacji. Najczęstszą procedurą jest znaczne zaniżanie na potrzeby kalkulacji kosztów jednej roboczogodziny (rbg). Często stosowane są stawki na poziomie 50 zł/rbg, czyli daleko odstające od realiów rynku. Biegli sędziwi na potrzeby kalkulacji sporządzanych na zlecenia sądów przeprowadzają często rozeznanie rynku, zbierając faktyczne ceny za roboczogodzinę w danej okolicy. Można przyjąć, że przeciętna stawka za godzinę pracy mechanika, lakiernika czy blacharza podczas naprawy pojazdu osobowego lub motocykla wynosi 120–150 zł netto w warsztatach bez autoryzacji producenta oraz ok. 200 zł w przypadku warsztatów autoryzowanych. Spotyka się również na rynku ceny za roboczogodzinę wynoszące powyżej 300 zł netto, ale dotyczą one tylko warsztatów obsługujących marki premium.

■ Koszty lakierowania

Wśród pozycji kalkulacji są koszty lakierowania. W przypadku napraw powypadkowych samo-

chodów jest to procedura standardowa. W razie naprawy motocykla większość producentów dostarcza nowe części zamienne już lakierowane na odpowiedni kolor. Zatem w takich przypadkach o kosztach lakierowania nie możemy mówić.

Najczęściej spotykaną praktyką w zaniżeniu kosztów lakierowania jest wprowadzanie współczynnika korekcji materiału lakierniczego, wynoszącego 67 proc. To trochę tak, jak gdyby na pomalowanie określonego elementu użyć tylko 67 proc. materiału z ilości, którą zaleca producent. Dziwne, prawda? Ale wielu rzeczoznawców działających z ramienia towarzystwa ubezpieczeniowego znajdzie w literaturze podstawę do zastosowania takiej praktyki. Zapomina tylko dopowiedzieć, że taka korekta jest uzasadniona w sytuacji kalkulowania kosztów lakierowania pojazdów produkowanych w byłym ZSRR, na których stosowane były powłoki lakierowe bardzo niskiej jakości.

■ Okleiny reklamowe

Należy pamiętać, że w przypadku likwidacji szkód z OC sprawcy w zakres naprawy wchodzi również koszt umieszczonych na pojeździe oklein reklamowych. Często są to duże sumy. Dla przykładu oklejenie całego małego pojaz-

du osobowego to koszt rzędu 3–4 tys. zł netto. Mam tu oczywiście na myśli oklejanie całych elementów, gdyż użycie wycinanych liter i cyfr będzie tańsze. Mimo wszystko koszty takiej operacji również powinny być uwzględnione w kosztach naprawy. Inaczej wygląda kalkulowanie w przypadku korzystania z polisy AC. Wtedy wszystko zależy od tego, w jakim stanie był pojazd w chwili zawierania ubezpieczenia i czy dodatkowe elementy wyposażenia oraz naklejki zostały uwzględnione na polisie.

■ Gwiazdeczki

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na gwiazdeczki (*), znajdujące się często przy cenach części lub czasie technologicznym operacji. Oznaczają one, że dana cena lub czas zostały wprowadzone przez osobę wykonującą kalkulację według własnego uznania. Niestety, często podane wartości nie mają nic wspólnego z rzeczywistością.

Mam nadzieję, że ten krótki przewodnik po kalkulacji kosztów naprawy pomoże właściwie ją odczytać w razie konieczności likwidowania szkody. Oby było ich jak najmniej. A w razie wątpliwości zawsze można skorzystać z porady niezależnego eksperta i dochodzić swoich praw na drodze sądowej. ■



Jesienne refleksje

Na przestrzeni ostatnich sześciu lat zauważalna jest tendencja spadkowa we wszystkich kategoriach wypadków oprócz zdarzeń z udziałem pieszych. Kto jest temu winny? Zarówno kierowcy, jak i piesi.

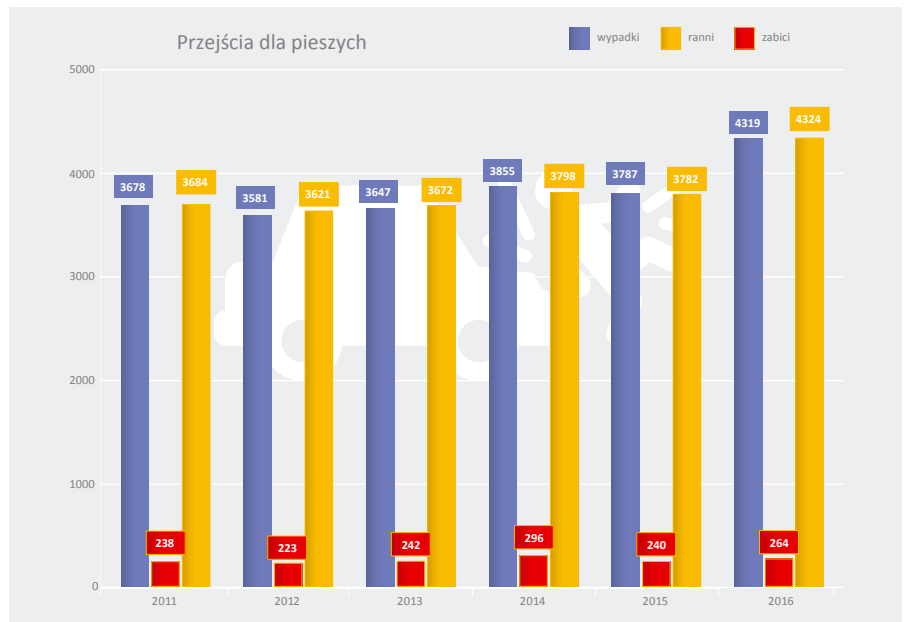


Marek Rupental

Jesienią następuje radykalne pogorszenie warunków atmosferycznych. Na dobrą widoczność możemy liczyć przez osiem godzin na dobę, i to pod warunkiem, że w tym czasie nie wystąpią mgły ani opady. Potem zapada zmierzch. Różnica temperatury między dniem i nocą jest tak duża, że rano pojawiają się mgły. Choć to zwykłe zjawisko atmosferyczne, ma istotne znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wykonywanie manewrów wyprzedzania, omijania, wymijania we mgle jest niebezpieczne. Kierowca ma ograniczoną widoczność, przez co nie jest w stanie właściwie ocenić odległości. Okazuje się, że nadjeżdżający z naprzeciwka pojazd, którego światła widzi, w rzeczywistości jest dwukrotnie bliżej.

■ Zwróćmy uwagę na światła!

O ile kierowcy przyzwyczaili się już do używania świateł mijania lub do jazdy dziennej przez całą dobę w normalnych warunkach, o tyle poruszający się pojazdami wyposażonymi w funkcję automatycznych świateł mogą we mgle poruszać się z włączonymi dziennymi. A one w trudnych warunkach stają się niewidoczne. Może to powodować niebezpieczne sytuacje drogowe. Podobnie zresztą jak nieprawidłowe korzystanie ze świateł przeciwmgielnych. Znaczna grupa kierowców włącza je w sposób dowolny, nieważne, czy są to światła przednie, czy tylne. W ciągu dnia nie poprawiają one widoczności, służą jedynie do wyróżnienia pojazdu w ruchu. Nieprawidłowe użycie świateł tylnych może zrytować jadących z tyłu – zarówno w dzień, jak i w nocy. Przepisy nakazują ich wyłączenie, jeżeli widoczność wynosi ponad 50 metrów. Jesienią warto więc odwiedzić warsztat. Mechanik dokona prawidłowego ustawienia świateł. W okresie jesienno-zimowym ich prawidłowe ustawienie biera ogromnego znaczenia.



■ Droga zatrzymania na mokrej nawierzchni

Jesienią kierowcę zaskoczyć może dłuższa droga zatrzymania pojazdu. Przyczyną jest mokra nawierzchnia – nie tylko z powodu opadów, ale także mgły powodującej jej zawilgocenie. Co prawda na długość drogi zatrzymania pojazdu ma wpływ wiele czynników, m.in. warunki atmosferyczne, ogumienie pojazdu, zawieszenie, stan psychomotoryczny kierującego, a także prędkość pojazdu. Ale najważniejszy jest właśnie stan nawierzchni.

Najkrótsza droga zatrzymania będzie na suchej nawierzchni. Na mokrej jej długość będzie zwiększa się o mniej więcej 50 proc. Pojazd poruszający się z prędkością 50 km/h na suchej nawierzchni potrzebuje około 16 m na zatrzymanie, na mokrej już 24 m. Przy 70 km/h na suchej nawierzchni ok. 32 m, na mokrej – ok. 43 m. Droga zatrzymania będzie jeszcze dłuższa na nawierzchni ośnieżonej.

■ Nie ma jednego winnego

Jesienią pieszym uczestnikom ruchu życie utrudniają wiatr, deszcz oraz niska temperatura powietrza. Dlatego chcą jak najszybciej dotrzeć do

celu. Piesi często są ofiarami wypadków śmiertelnych (30 proc. wszystkich ofiar). Znacznie częściej niż w innych europejskich krajach.

Na przestrzeni ostatnich sześciu lat zauważalna jest tendencja spadkowa we wszystkich kategoriach wypadków oprócz zdarzeń z udziałem pieszych. Kto jest temu winny? Zarówno kierowcy, jak i piesi. Ktoś może powiedzieć, że w tej drugiej grupie są ludzie nieznający przepisów ruchu drogowego. Ale przecież na drodze są wydzielone miejsca, gdzie piesi powinni czuć się bezpiecznie i korzystać z pierwszeństwa, np. wyznaczone przejścia.

■ Nieegzekwowane prawo

Za statystyki wypadkowości dotyczące pieszych odpowiadają ludzie tworzący przepisy. Choć problemem jest raczej ich egzekwowanie. Bowiem za nieprawidłowe zachowania piesi rzadko są karani mandatami. Dlatego część z nich czuje się po prostu bezkarna.

Mimo obowiązku korzystania po zmroku poza obszarem zabudowanym z elementów odbłaskowych w dalszym ciągu można spotkać pieszego nagle wylaniającego się w świetle reflektorów tuż przed pojazdem. Nieegzekwowane prawo przestaje oddziaływać na społeczeństwo. ■

Kampania społeczna „Kierujesz życiem” została zainaugurowana jeszcze w sierpniu. Ma trafić głównie do młodych kierowców, którzy – jak wskazują statystyki policji – są częstymi sprawcami wypadków. Jak wygląda to w liczbach? W 2016 roku młodzi kierowcy (od 18. Do 24. roku życia) byli sprawcami 20 proc. wypadków powstałych z winy kierujących, w których zginęły 542 osoby, a 7790 zostało rannych.

■ Spot z... błędem

Na potrzeby kampanii nakręcony został spot, który można obejrzeć zarówno w Internecie, jak i w telewizji. Widzimy na nim grupę ludzi przygotowujących się do dużej manifestacji. Szykują transparenty, ustawiają się na drodze. Są gotowi do rozpoczęcia demonstracji. Tuż przed nimi zatrzymuje się samochód, kieruje nim młody człowiek. Nie może przejechać, więc trąbi na manifestantów. Tuż za pierwszym autem pojawia się kolejne. Drugi kierowca też się niecierpliwi, wysiada z samochodu. Na transparentach demonstrantów widnieją napisy: „18 września zginę na miejscu – nie zdążę urodzić”, „zginę na pasach 21 sierpnia” czy „zginę 23 grudnia przez kierowcę wyprzedzającego w miejscu niedozwolonym”. Nagle wszyscy milkną. Słychać za to głos lektora, który mówi o liczbie osób zmarłych w wyniku wypadków w 2016 roku i o tym, że sprawcami większości byli młodzi kierowcy.

– Spot ma zwrócić uwagę na problem dostosowania prędkości do warunków ruchu – komentuje minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk. – Pamiętajmy, że ograniczenie pokazane na znaku to prędkość maksymalna w dobrych warunkach. Przypominamy o tym, bo każde uratowane na drodze życie i ochronione zdrowie jest warte tego, by powtarzać informacje o zasadach bezpiecznej jazdy i ograniczonego zaufania do innych użytkowników drogi.

Spot został zrobiony poprawnie, nie sposób cokolwiek w nim wytknąć. Poza jednym. Skoro w 2016 roku młodzi kierowcy byli sprawcami 20 proc. wypadków powstałych z winy kierujących, to sporym nadużyciem jest mówienie o tym, że są odpowiedzialni za większość z nich...

■ „Bezpieczeństwo na drodze zależy od wszystkich”

Kolejną kampanię zainaugurowano we wrześniu. Jej hasło brzmi „Bądźmy bezpieczni na drodze”. Cel? Zwrócenie uwagi na zagrożenia wynikające z niezachowania ostrożności zarówno przez niechronionych, jak i zmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego.

Kampania potrwa do 10 grudnia i jest prowadzona w telewizjach ogólnopolskich i regio-

Rada edukuje spotami

W ostatnim czasie Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rozpoczęła dwie kampanie edukacyjne. Jedna z nich skierowana jest do młodych kierowców, kolejna do zmotoryzowanych i pieszych, którzy często nie potrafią się porozumieć.



nalnych. To właśnie tam oraz w kinach, komunikacji miejskiej, na dworcach kolejowych i w ciągach emitowane są dwa spoty. Jak czytamy w komunikacie KRBRD, szczególnie intensywne działania będą prowadzone w siedmiu województwach, w których w 2016 roku doszło do największej liczby wypadków z udziałem pieszych (śląskie, kujawsko-pomorskie, zachodniopomorskie, mazowieckie, dolnośląskie, lubelskie, małopolskie).

– Niechronieni uczestnicy ruchu drogowego to najbardziej narażona na utratę życia i zdrowia grupa użytkowników dróg – mówi sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Konrad Romik. – Okres jesienno-zimowy to dla niej szczególnie niebezpieczny czas. Nowa kampania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zwraca uwagę na ten problem i, mam nadzieję, przekona kierowców i pieszych, że bezpieczeństwo na drodze zależy od nas wszystkich.

■ Zmiana perspektywy

Spoty są do siebie podobne. Do sali wchodzi ludzie, którzy zostają podzieleni na pieszych i kierowców. Dobrani w pary siadają na krzesłach odwróceniem plecami do siebie. I wtedy się zaczyna. Kierowcy mówią, co im się nie podoba w zachowaniu pieszych, piesi nie są im dłużni. Nie potrafią się porozumieć. Wtedy zostaje przeprowadzony eksperyment. W pierwszym spocie piesi otrzymują okulary VR, dzięki którym mogą wcielić się w kierowcę wirtualnego samochodu. Skutki są opłakane. Potracają pieszych przechodzących na pasach. W drugim spocie okulary VR dostają kierowcy, którym jako pieszym nie udaje się uciec przed nadjeżdżającym wirtualnym autem. Zmiana perspektywy powoduje, że przedstawiciele obu grup dostrzegają wreszcie: żeby nie doszło do wypadku, uważać muszą wszyscy. Zarówno piesi, jak i kierowcy.

Jakub Ziębka

Diesle trują bardziej niż benzyniaki

Z nowego raportu konsultingowej organizacji non-profit Transport & Environment (T&E) z siedzibą w Brukseli wynika, że diesle produkują więcej CO₂ niż benzynowe odpowiedniki, jeśli wziąć pod uwagę cały cykl życia samochodu.



nowej generacji wyniosła w 2015 roku 123 g/km, diesli – 119 g/km, zaś hybryd zaledwie 89 g/km, czyli o 25 proc. mniej w stosunku do konwencjonalnych samochodów spalinowych. Porównanie jednostek benzynowych i wysokoprężnych o podobnej mocy daje różnicę zaledwie 2–3 g/km.

Jednocześnie do samochodu z silnikiem Diesla trzeba dopłacić kilka tysięcy euro. Obecnie taka sama lub mniejsza dopłata wystarczy, żeby zamiast auta z jednostką wysokoprężną kupić samochód hybrydowy. W mieście samochody z pełnym napędem hybrydowym korzystają z samego silnika elektrycznego przez 50–70 proc. czasu jazdy – wynik ten jest uzyskiwany bez ładowania z zewnętrznej sieci energetycznej. Z czasem hybrydy będą coraz bardziej taniały, natomiast ceny diesli będą rosły ze względu na lawinowy wzrost kosztów opracowywania kolejnych sposobów na zwiększanie wydajności silników wysokoprężnych i obniżanie ich wpływu na środowisko. Hybrydy plug-in oraz samochody bezemisyjne także będą coraz tańsze, przyspieszając redukcję CO₂ emitowanego przez park samochodów w Europie.

■ Przyszłość? Hybrydy i elektryki

– W ostatnich latach stało się jasne, że silniki wysokoprężne są głównym źródłem zanieczyszczenia europejskich miast tlenkami azotu, przyczyniając się do przedwczesnej śmierci 68 tys. Europejczyków rocznie – mówi Julia Poliscanova, menedżer ds. ekologicznych samochodów w Transport & Environment. – Przekonaliśmy się także dzięki naszym badaniom, że wbrew deklaracjom producentów diesle są bardziej szkodliwe dla klimatu niż auta benzynowe i nie przyczyniają się do spełnienia celów redukcji emisji CO₂. Europa musi patrzeć w przyszłość i przyspieszyć elektryfikację samochodów.

W Europie trwa dyskusja na temat faktycznego wpływu silników wysokoprężnych na środowisko. Jednocześnie niektóre koncerny motoryzacyjne lobbują na rzecz utrzymania regulacji, które szczerze wspierają diesle kosztem innych napędów. Producenci samochodów widzą w dieslach łatwy sposób na – przynajmniej na papierze – spełnianie norm Euro 6. Zdaniem analityków fundacji istnieją skuteczniejsze sposoby na dalszą redukcję emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń przez park samochodów w Europie, obejmujące napędy hybrydowe i samochody bezemisyjne.

Jakub Ziębka

Kiedy porównywany jest wpływ samochodów na środowisko, najczęściej bierze się pod uwagę emisję dwutlenku węgla podczas jazdy. Na tej podstawie zostało skonstruowane prawo, które zaowocowało popularnością diesli na Starym Kontynencie, nieznaną w innych częściach świata. Jak wynika z raportu organizacji Transport & Environment, gdyby regulacje Unii Europejskiej brały pod uwagę cały cykl życia samochodu – od produkcji przez użytkowanie aż po utylizację – a nie tylko emisję w czasie jazdy, producenci nie inwestowaliby tak intensywnie w rozwój tej technologii. Bo diesle, według autorów raportu, w ogólnym rozrachunku są mniej ekologiczne od samochodów benzynowych.

■ Mniej płacisz, częściej korzystasz

Większy negatywny wpływ diesla na środowisko wynika w pierwszej kolejności z tego, że produkcja oleju napędowego pochłania więcej energii niż benzyna. Biodiesel mieszany z olejem napędowym pochodzącym z ropy powoduje znacznie większą emisję niż bioestry dodawane do benzyny. Po drugie, samochód z silnikiem Diesla jest bardziej skomplikowany w produkcji i wymaga użycia większej ilości surowców. Nie bez znaczenia jest także to, że niższy koszt paliwa zachęca do częstszego korzystania z pojazdu. Autorzy raportu podkreślają przy tym, że alterna-

tywne rozwiązania, takie jak hybrydy, emitują o ok. 20–25 proc. mniej CO₂, a kosztują porównywalnie do diesli.

Według wyliczeń T & E, samochody z silnikiem Diesla wyemitują w ciągu całego cyklu życia średnio 34,8 tony CO₂, zaś benzynowe 33,2 tony. Regulacje prawne i podatkowe, sztucznie preferujące diesle, skutkują tendencją do zakupu większych i wyższych samochodów oraz częstszego korzystania z pojazdu. Jak obliczyli analitycy T & E, skłonność kierowców diesli do częstszego siadania za kierownicą tylko w 4 proc. przypadków jest wynikiem niższych kosztów produkcji samego paliwa. Dlatego w analizie wzięto pod uwagę średni przebieg diesli na poziomie 182 tys. km, zaś aut benzynowych 175 tys. km. Korzystanie z oleju napędowego z domieszką biopaliwa jest źródłem emisji 2,6 tony CO₂, w porównaniu do 0,8 tony w przypadku benzyny. Produkcja ON powoduje emisję 5,25 ton dwutlenku węgla, zaś benzyny 5 ton.

■ Silniki benzynowe są coraz bardziej wydajne

W ostatnich latach silniki benzynowe stały się znacznie wydajniejsze, niemal dorównując silnikom wysokoprężnym. Najnowocześniejsze jednostki benzynowe osiągają wydajność rzędu 40 proc. Średnia emisja silników benzynowych

Żeby było bezpieczniej

Gdyby obrzeża drogi rowerowej albo schody świeciły, byłoby bezpieczniej – pomyśleli młodzi szczecińscy inżynierowie i swój pomysł wcieliili w życie. Betonowe prefabrykaty wypełnione żywicą z pigmentem miały premierę w Stargardzie, a teraz jadą na południe Szwecji.

Wygładają jak seledynowa świetlówka wtopiona w chodnikową płytę. Nie potrzebują jednak elektrycznego zasilania czy specjalnego serwisu. Wykorzystują naturalne światło. Nawet w pochmurne dni „naładują się” na przynajmniej 8–10 godzin. Czerwcowe słońce może dostarczyć im energii nawet na kilkanaście godzin. Jak to możliwe?

– Dzięki odpowiednio dobranemu pigmentowi i żywicy – tłumaczy założyciel firmy Mahstone, Marcin Hamerski, który wymyślił płytki i krawężniki z wbudowanym znakiem fotoluminescencyjnym.

■ Bo farby się ścierają

Koncepcja innowacyjnego produktu, który zwiększa bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i innych uczestników ruchu, zrodziła się podczas podróży po europejskich miastach.

– Tam, gdzie dużo turystów, oznakowanie poziome szlaków rowerowych, spacerowych, schodów, przejść dla pieszych było słabo widoczne lub prawie całkowicie wytarte – opowiada Hamerski.

Wyjaśnia, że nawet najlepsze materiały, najwyższej jakości farby nie są odporne na ścieranie.

– Niezależnie od rodzaju nawierzchni – bitumicznej, kamiennej, betonowej – farba zawsze stanowi dodatkową warstwę. Nie licuje idealnie z powierzchnią. Na dodatek jest aplikowana w trudno kontrolowanych warunkach. Zmienia się temperatura, wilgotność – wyjaśnia Hamerski.

Szczeciński projektant zaprosił do współpracy specjalistów z różnych branż, wykonał kilka prototypów płytek i obrzeży, dopracował technologię wtapiania lepiszcza w beton, sprawdził tańszą i droższą żywicę.

– Tylko najdroższe składniki gwarantują efekt świecenia i wieloletnią trwałość. Postawiliśmy na jakość – podkreśla Dawid Szymkowiak, współwłaściciel Mahstone.

■ Najlepszy efekt? Po zmroku

Betonowe prefabrykaty z zagnieżdżonym znakiem fotoluminescencyjnym objęte są pięcioletnią gwarancją. Ich największą zaletą jest praktycznie bezkosztowa eksploatacja. Nie wymagają dodatkowej infrastruktury (przyłączy, instalacji elektrycznej) ani serwisowania. Są bezpieczne dla użytkowników i środowiska. Proste w mon-



tażu, odporne na działanie czynników atmosferycznych. Koła ciężkiego samochodu też im nie zaszkodzą. Mogą wyznaczać miejsca postojowe, wjazd do podziemnego garażu czy np. krawężń chodnika, peronu, nabrzeża, basenu.

– Najlepiej sprawdzą się tam, gdzie po zmroku brakuje światła. Na ścieżce rowerowej wiodącej przez las, na parkowej alejce, na cmentarzu – wylicza Szymkowiak.

Płytki z wbudowanym znakiem fotoluminescencyjnym ostrzegają przed schodami, progiem, zmianą szerokości drogi. Mogą informować np. o lokalizacji podjazdu dla wózków, wskazywać drogę ewakuacyjną albo po prostu wejście do budynku.

– Linie lub świecące punkty na krawężniach ułatwią poruszanie się osobom niedowidzącym, starszym – tłumaczy Szymkowiak.

Płytki oddające światło świetnie sprawdzają się na przystankach komunikacji miejskiej (szczególnie tam, gdzie nie ma latarni), przejściach dla pieszych, szlakach popularnych wśród rowerzystów, rolkarzy, biegaczy. Przy szpitalach, obiektach sportowych, szkołach. Można je też wykorzystać komercyjnie, formując na chodniku nazwę firmy, logo, reklamę.

– To multifunkcyjna technologia. Pigment można dowolnie formować. W piktogram, figurę geometryczną, literę, cyfrę – opisuje Szymkowiak.

■ Skandynawski kierunek

Prefabrykaty Mahstone są już w kilku punktach Szczecina. Niedawno pojawiły się na przebudowanym rondzie w Stargardzie. W październiku miały premierę na kortach tenisowych, podczas turnieju tenisowego Pekao Szczecin Open. Krawężniki z seledynowym, świecącym po zmroku pasem testują samorządowcy. Zachodniopomorski Urząd Marszałkowski chce je sprawdzić na odcinku nadbałtyckiej trasy turystycznej, pieszo-rowerowej. Innowacyjną technologią zainteresowali się Niemcy i Skandynawowie. Pod koniec września szczecińscy inżynierowie i brukarze jadą na montaż do Karlskogi w południowej Szwecji.

– Rozmawiamy ze szwedzkimi przedsiębiorcami. Są zainspirowani naszymi pomysłami – mówi z dumą Szymkowiak. – Naszą misją jest zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu wszystkim użytkownikom dróg. O każdej porze, w każdych warunkach atmosferycznych. W Skandynawii bezpieczeństwo jest priorytetem. Chciałbym, żeby w Polsce też tak było.

Tomasz Maciejewski

Przegląd legislacyjny

W tym miesiącu przyglądamy się szczegółom pomysłów resortu na to, jak ulżyć taksówkarzom i utemperować Ubera. Będzie też kilka słów o dalszych losach „zielonych listków”, które możemy zobaczyć na drogach już w marcu.



Radosław Biernat,
specjalista ds. prawnych

Resort infrastruktury i budownictwa przygotowuje ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz ustawy o czasie pracy kierowców. Ma być ona odpowiedzią na nową sytuację na rynku przewozu osób, z jaką mamy do czynienia przede wszystkim za sprawą Ubera.

■ Ustawą w Ubera. Zyskają taksówkarze

Na rynku przewozów drogowych osobówkami funkcjonują podmioty pośredniczące pomiędzy pasażerami a kierowcami w przekazywaniu zleceń przewozowych złożonych m.in. za pomocą aplikacji mobilnych. Zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób nie są obecnie w Polsce uregulowane.

Projekt ma na celu stworzenie jednakowych warunków prawnych dla podmiotów prowadzących działalność w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób, zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów oraz wprowadzenie mechanizmów umożliwiających skuteczniejszą kontrolę prawidłowości wykonywania działalności gospodarczej przez pośredników i podmioty z nimi współpracujące.

Poza regulacją obszarów, w których obowiązywała dotychczas wolna amerykanka, projekt przewiduje także złagodzenie oraz zniesienie niektórych wymogów do uzyskania przez przedsiębiorcę licencji upoważniającej do wykonywania zarobkowego przewozu osób taksówką, samochodem osobowym oraz pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą.

Projekt zakłada dodanie w art. 4 pkt. 24 ustawy o transporcie drogowym, zawierającego definicję pośrednictwa przy przewozie osób, zgodnie z którą: „pośrednictwo przy przewozie

osób jest to działalność gospodarcza polegająca na przekazywaniu zleceń przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą, lub taksówką, lub zawieraniu umowy przewozu w imieniu klienta lub podmiotu wykonującego przewóz osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub pobieraniu opłaty za usługę przewozu osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą lub taksówką, lub umożliwieniu zawarcia umowy przewozu i umożliwieniu uregulowania opłat za przewóz osób samochodem osobowym, pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą lub taksówką – poprzez dostarczanie lub udostępnianie do tych celów programów komputerowych, aplikacji mobilnych, platform teleinformatycznych albo innych środków przekazu informacji”.

■ Obowiązki pośrednika

Definicja ta jest więc właściwie opisem modelu działania Ubera. Jej wprowadzenie uzasadnia się w projekcie właśnie istnieniem na rynku podmiotów, które zlecają przewozy kierowcom nieposiadającym odpowiedniej licencji oraz niespełniającym określonych wymogów. Zgodnie z projektem tak zdefiniowana działalność wymagać będzie uzyskania licencji i spełnienia szeregu warunków. Ma to zwiększyć bezpieczeństwo pasażerów oraz wyrównać szanse przewoźników. Licencja, według projektu, może być cofnięta, gdy pośrednik umożliwi świadczenie usług przewozu osób podmiotom nieposiadającym odpowiedniej licencji. W przypadku świadczenia pośrednictwa bez licencji projekt

przewiduje kary finansowe sięgające 40 tys. zł i zablokowanie przeznaczonych do wykonywania takiego pośrednictwa programów, aplikacji, numerów telefonów, platform teleinformatycznych lub innych środków przekazu informacji.

Pośrednik będzie też zobowiązany do:

- „1) weryfikacji spełniania przez przedsiębiorców wykonujących krajowy transport drogowy w zakresie przewozu osób i korzystających z jego usług m.in. posiadania ważnego ubezpieczenia OC oraz ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków pasażera
- 2) prowadzenia i przechowywania przez pięć lat elektronicznego rejestru wszystkich otrzymanych i przekazanych przedsiębiorcom wykonującym krajowy transport drogowy do realizacji zamówień na wykonanie przewozu osób
- 3) prowadzenia ewidencji pracowników i współpracowników oraz innych podmiotów, którym zlecono usługi przewozu osób samochodem osobowym”.

Z kolei, aby ułatwić dostęp do rynku przewozów, przedsiębiorcy ubiegający się o licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób samochodem osobowym i pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej siedmiu i nie więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą nie będą już mieli obowiązku udokumentowania, że przedsiębiorca znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, a także posiadania przez osobę zarządzającą przedsiębiorstwem certyfikatu kompetencji zawodowych.

Za to konieczne będzie spełnienie wymogu niekaralności za przestępstwa wynikające z ustawy przeciwdziałaniu narkomanii przy ubieganiu się o udzielenie licencji na przewóz osób taksówką.

Projekt znosi obowiązkowe szkolenia zakończone egzaminem z topografii miejscowości i znajomości przepisów prawa miejscowego,

utrzymując możliwość przeprowadzania egzaminów w tym zakresie. W myśl obecnie obowiązujących przepisów rada gminy liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców może wprowadzić, w drodze uchwały, obowiązek ukończenia szkolenia zakończonego egzaminem przed komisją egzaminacyjną, potwierdzającego znajomość topografii miejscowości oraz przepisów prawa miejscowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego.

Projekt przewiduje dodatkowo zniesienie limitu liczby mieszkańców, od którego rada gminy może wprowadzić obowiązek dla przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy taksówkami lub kierowcy przez niego zatrudnionego zdania egzaminu z topografii miejscowości oraz znajomości przepisów prawa miejscowego. W myśl projektowanych przepisów jednostki samorządu terytorialnego będą mogły decydować o konieczności przeprowadzenia egzaminu z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego przez przedsiębiorcę osobiście wykonującego przewozy lub kierowcę przez niego zatrudnionego na swoim obszarze bez względu na liczbę mieszkańców. Obecnie takie uprawnienia ma rada gminy liczącej powyżej 100 tys. mieszkańców.

Sam egzamin z topografii miejscowości i znajomości prawa miejscowego ma być tańszy. Opłata nie będzie mogła przekroczyć 200 zł. Aktualnie obowiązujące przepisy stanowią, że wysokość opłat za szkolenie i egzamin nie może przekroczyć 20 proc. kwoty przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku poprzedzającym przeprowadzenie szkolenia i egzaminu.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

■ Co z okresem próbnym?

Jak już informowaliśmy, po zakończeniu prac związanych ze zmianami w Centralnej Ewidencji Pojazdów wciąż trwają prace nad zmianami w prawie w zakresie Centralnej Ewidencji Kierowców. Jak podaje COI, zakończyły się już warsztaty legislacyjne z interesariuszami w zakresie projektu ustawy, a Ministerstwo Cyfryzacji jest w trakcie opracowywania projektu, który zostanie zgłoszony do wykazu prac legislacyjnych. We wrześniu rozpoczęły się także warsz-

taty w zakresie rozporządzeń CEK – zaplanowano trzy tury.

Nie jest prawdą, jakoby w toku prac nad projektem „zniknął” okres próbny dla kategorii B. Nie został też zmodyfikowany przebieg tego okresu i stawiane w nim wymagania, obowiązki i ograniczenia.

Wręcz przeciwnie – projekt ustawy odnosi się do okresów próbnych w następujących przepisach zmieniających ustawę o kierujących pojazdami:

„12) w art. 134 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2, dla osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami po 25 marca 2018 roku, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1”

[...]

16) w art. 139 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 1 pkt 2 lit. b i ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 82 ust. 1 pkt 4 lit. c, art. 91–95, art. 98, art. 99 ust. 1 pkt 3 lit. c i pkt 4, ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3, art. 100, art. 101, art. 102 ust. 1 pkt 2, art. 103 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2, art. 105 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 124 ust. 7, art. 125 pkt 10 lit. g w zakresie art. 114 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym, pkt 13 oraz pkt 16 w zakresie art. 140 ust. 1 pkt 3, 3 a i pkt 4 lit. a ustawy z 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym, oraz art. 136 ust. 1–3, które wchodzi w życie 26 marca 2018 roku”.

Zatem obecnie wygląda na to, że przepisy o okresie próbnym mogłyby bez zmian wejść w życie już 25 marca, obejmując wszystkich kierowców, których prawa jazdy zostaną wydane od tej daty. ■

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

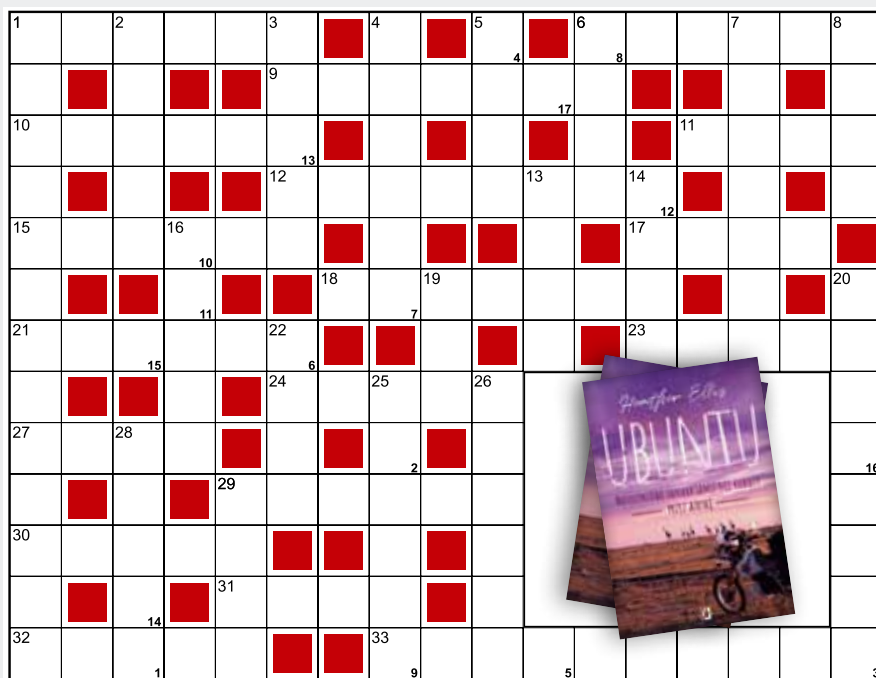


ZDAŁEM EGZAMIN

NA PRAWO JAZDY

FABRYKA MEMOW.PL

Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

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

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

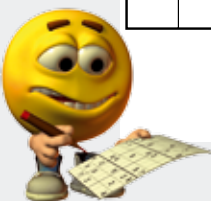
Pierwsza osoba, która prześle na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzyma książkę „Ubuntu. Motocyklowa odyseja samotnej kobiety przez Afrykę”.

POZIOMO:

- 1) potocznie o fiacie 126p. 6) zawarta w podaniu. 9) artyleryjska kanonada. 10) polski samochód dla rolników. 11) słodki produkt z pasieki. 12) największe miasto Zagłębia Ruhry. 15) wyrób cukierniczy z karmelu i miazgi nasion oleistych. 17) kwiat dla ukochanej. 18) chroni błotnik przed korozją. 21) ... hamulcowy. 23) dzwiga odważniki. 24) siedziba bogów greckich. 27) kawa zbożowa. 29) środek lokomocji. 30) czeska ciężarówka. 31) ostry ząb. 32) filmowy adorator. 33) dostarczanie organizmowi niezbędnych substancji, karmienie.

PIONOWO:

- 1) uczestniczka ruchu drogowego. 2) stadium rozwoju zwierzęcia. 3) japońskie auto. 4) stos, przyma. 5) włoska metropolia. 6) czynnik przenoszący ciśnienie hydrauliczne w układach hamulcowych. 7) ... rowerowa. 8) samochód zza Odry. 13) powab, wdzięk. 14) ubiór treningowy. 16) solenizantka z 16 listopada. 19) ulatuje z komina. 20) część składowa pojazdu. 22) zapasowe w bagażniku. 25) uchwyt ze szczękami. 26) służbowa lub poślubna. 28) tradycyjna potrawa wigilijna. 29) układ międzynarodowy.



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, Warmińsko-Mazurski Urząd Wojewódzki w Olsztynie, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Tomasz Oszczęda/Starostwo Powiatowe w Sieradzu, WORD w Opolu, Vegamalin Gih, Bank Zachodni WBK, YES © 2017/ Sergei Illin, Aleksandr Indyhii, Aleksandr Pilyugin, materiały Kii, archiwum firmy Mahstone.

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

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