

nr 5/2015 (113)
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

KTO POWINIEN ZARABIAĆ NA EGZAMINIE?

CORAZ WIĘCEJ SZKÓŁ JAZDY DOSTRZEGA, ŻE PODSTAWIENIE SWOJEGO AUTA NA PAŃSTWOWY EGZAMIN PRAKTYCZNY NIE DAJE IM SAMYCH KORZYŚCI. SPORNĄ KWESTIĄ SĄ PIENIĄDZE. ZDANIEM NIEKTÓRYCH WŁAŚCICIELI OSK, OPŁATA ZA EGZAMIN POWINNA WPŁYWAĆ ZARÓWNO DO AUTOSZKOŁY, JAK I WORD-U.

str. 6

PIERWSZA POMOC? POSŁOWIE SIĘ ZASTANAWIAJĄ

POMYŚL, ŻEBY DO EGZAMINU NA PRAWO JAZDY DOŁĄCZYĆ OBOWIĄZKOWY MODUŁ PRAKTYCZNY Z PIERWSZEJ POMOCY, POJAWIŁ SIĘ PONAD ROK TEMU. OD TEGO CZASU POSŁOWIE ROZWAŻAJĄ JEGO ZASADNOŚĆ, ZMIENIAJĄC POSZCZEGÓLNE ZAPISY. NATOMIAST RATOWNICY MEDYCZNI MÓWIĄ, ŻE NIE MA NAD CZYM DYSKUTOWAĆ – TEN EGZAMIN JEST KONIECZNY.



WWW.SZKOLA-JAZDY.PL

**Najlepszy e-learning
na prawo jazdy...**

**...na tablety
i smartfony...**



...od zaraz w Twoim OSK!

Pakiet materiałów „Teoria w domu”, to nie tylko dostęp do e-kursu. Bazując na naszym wieloletnim doświadczeniu w zakresie szkoleń kierowców zawodowych, opracowaliśmy dla Państwa system, który pozwala związać się z kursantem umową już na etapie nieobowiązkowej teorii. Dzięki temu macie Państwo pewność, że kandydat po zdaniu egzaminu państwowego wróci na jazdy.

Plusy i minusy



Krzysztof Giżycki

Kiedy wraz z nowelizacją ustawy o kierujących pojazdami weszła w życie możliwość podstawienia pojazdu OSK na praktyczny egzamin państwowy, duża część środowiska związanego ze szkoleniem kierowców potraktowała ją przychylnie. Efekt jest taki, że coraz więcej ośrodków się na taki krok decyduje. Ale właściciele autoszkół widzą już, że taka opcja ma zarówno plusy, jak i minusy. Wiadomo, że zdawanie egzaminu autem, które się dobrze zna, to dla kandydata na kierowcę duży komfort psychiczny. Dlatego chętniej będzie uczęszczał do szkoły jazdy, oferującej taką usługę.

Wiadomo też, że podstawienie auta na egzamin to dla szkoły jazdy także niedogodności. Pojazd nie jest oddawany do WORD-u na minutę przed egzaminem i przejmowany minutę po nim. Trwa to znacznie dłużej. Auto na siebie nie zarabia, bo nie jeździ. Dlatego część właścicieli

szkół jazdy chciałaby, żeby opłata za egzamin praktyczny była dzielona między WORD i OSK. Na taką zmianę w przepisach krzywo patrzy resort infrastruktury i rozwoju. Argumentacja jest taka, że w kalkulacji wysokości opłaty za przeprowadzenie egzaminu praktycznego znaczącą część stanowi wynagrodzenie egzaminatora i koszty udostępnienia infrastruktury. Czy słuszna? Osądźcie, drodzy Czytelnicy, sami.

W najnowszym numerze „Szkół Jazdy” są także oczywiście teksty poświęcone innym ważnym dla branży tematom. Sprawdzamy, na jakim etapie prac jest planowane wprowadzenie egzaminu z pierwszej pomocy, przedstawiany darmowy zestaw edukacyjny, który ma pomagać w nauce teorii osobom niesłyszącym i niedosłyszącym, zajmujemy się także kwestią podatku od środków transportowych. Nie zabraknie także szczypty absurdu. Bo jak wytłumaczyć składowanie przez pracownika WORD-u dowodów osobistych osób, które w roztargnieniu podczas egzaminu zostawiły je w samochodzie?

Zapraszam do lektury majowego numeru „Szkół Jazdy”. Jestem pewien, że się nie zawiedziecie!

Redaktor naczelny

W numerze

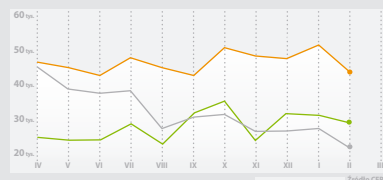
Kto powinien zarabiać na egzaminie?	4	Pierwsze zajęcia praktyczne	29
Pierwsza pomoc?		Drogowy chaos	30
Posłowie się zastanawiają	6	Testament Golloba	31
Owoc rozsądnych ustępstw	7	Crossovery na każdą kieszeń	32
Z Migaczem po prawo jazdy	10	Złodzieje czyhają na niemieckie auta	34
Od Annasza do Kajfasza	12	Rośnie świadomość	35
W razie zagrożenia	13	Kierowca na spontanie	36
Podatek od środków transportowych. Płacić czy nie?	14	Wzrasta sprzedaż lepszych opon. Zimówki w odwrocie	37
Zaginione dowody	16	Nie zachowujemy się jak dinozaury, bo... skończymy jak one	38
Szukam instruktora	18	Paliwa poza kontrolą	39
Bilans OSK. Pasywa	20	Jak doradzać kursantom motocyklistom?	40
Mocni gracze	22	Przegląd legislacyjny	42
Karty historii	24	Wychowywać czy karać?	44
Pilny i pracowity mistrz	26		
Czerwone światło dla przechodzenia na czerwonym świetle	28		

LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

LUTY 2015 **29401**

LUTY 2014 **23780**

LUTY 2013 **44646**



Szkoły przyszłości

Dzięki współpracy między koncernem Daimler AG oraz siecią szkół jazdy Academy Holding AG w pięciu placówkach w Stuttgartarcie można szkolić się samochodami z napędem elektrycznym. To pierwsza taka inicjatywa na świecie.

W oświadczeniu firmy Daimler można przeczytać, że celem projektu jest uczenie kandydatów na kierowców specyfiki poruszania się samochodami elektrycznymi, które powinno stać się integralną częścią kursu na prawo jazdy.

Teraz w pięciu specjalnie wyselekcjonowanych szkołach jazdy w Stuttgartarcie chętni będą mogli poznać specyfikę kierowania autami z napędem elektrycznym. Nie znaczy to, że kursanci nie będą korzystać z klasycznych samochodów – wsiadą do obu typów aut.

Specjalnie stworzony program nauki zakłada zarówno zajęcia praktyczne, jak i teoretyczne. Poruszane będą m.in. takie aspekty, jak czas ładowania baterii, zasięg, charakterystyka przyspieszania, zagrożenia wynikające z cichej pracy silnika. Po zdaniu kursu kandydat na kierowcę będzie mógł starać się zarówno o prawo jazdy kategorii B, jak i tzw. e-prawo jazdy, umożliwiające m.in. korzystanie z samochodów z systemu Daimlera car2go. Jest to usługa wynajmu miejskich pojazdów elektrycznych smart fortwo, w której można płacić np. od minuty wynajmu. Program funkcjonuje w Europie i Ameryce Północnej. Dodatkowo uczniowie „elektrycznej szkoły” Daimlera otrzymają 100 darmowych minut do wykorzystania w car2go.

Na potrzeby programu pilotażowego w pięciu niemieckich szkołach jazdy Daimler zapewnił dziesięć pojazdów do nauki. Są to smarty fortwo oraz mercedesy klasy B.

Jakub Ziębka

Kto powinien zarabiać na egzaminie?

Coraz więcej szkół jazdy dostrzega, że podstawienie swojego auta na państwowy egzamin praktyczny nie daje im samych korzyści. Sporną kwestią są pieniądze. Zdaniem niektórych właścicieli OSK, opłata za egzamin powinna wpływać zarówno do autoszkoły, jak i WORD-u. Osobną kwestią jest rejestracja egzaminu. Tutaj też na linii szkoły jazdy – wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zdarzają się zgrzyty.

Walka o możliwość korzystania z pojazdów szkoleniowych na egzaminach rozpoczęła się kilka lat temu, ale tak naprawdę nabrała tempa w 2012 roku. Wtedy to właściciele ośrodków z coraz większym niepokojem przyglądali się, jak WORD-y, rezygnując z dotychczasowej praktyki zakupu samochodów egzaminacyjnych, zaczęły korzystać z ofert najmu. Doszło nawet do tego, że w wielu miastach Polski pojawiły się propozycje najmu aut za grosz miesięcznie. Szkoleniowcy oburzyli się, że dzieje się to kosztem ośrodków, które ze względów rynkowych od dawna kupują takie same samochody, jakimi egzaminuje się w danym WORD-zie. Opinię na ten temat lubuscy szkoleniowcy zmanifestowali podczas zorganizowanego przez Eugeniusza Kubisia protestu, który odbył się 13 września 2012 roku przed Urzędem Marszałkowskim w Zielonej Górze, gdzie trwał właśnie Konwent Marszałków.

Zanim jednak odbył się pierwszy egzamin pojazdem szkoleniowym, minął rok. Złożyło się na to kilka czynników. Najważniejszym były, zdaniem wielu, nieprecyzyjne przepisy. Większość dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego twierdziła, że ówczesne zapisy ustawy o kierujących pojazdami nie pozwalały na zdawanie praktycznego egzaminu państwowego samochodem szkoleniowym. Innego zdania był szef zielonogórskiego WORD-u Rafał Gajewski. We współpracy z chętnymi ośrodkami opracowano umowę, która dokładnie regulowała kwestię elek na egzaminie.

Historyczny egzamin odbył się 9 września 2013 roku pojazdem należącym do OSK „Motorex”, którego właścicielem jest Eugeniusz Kubis. Za jego przykładem poszło kilku innych szefów OSK z Zielonej Góry i okolic.

Z kolei rok później weszły w życie przepisy, które nie pozostawiają wątpliwości o możliwości przeprowadzania egzaminów państwowych pojazdami ośrodków szkoleniowych (znajdując się w ramce – przyp. red). Zostały one włączone do nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami



po naciskach przedstawicieli środowisk związanych ze szkoleniem kierowców.

■ Czy pieniądze należy dzielić?

Taka sytuacja zachęciła kolejne szkoły jazdy do podstawiania elek na egzamin. Dzieje się to m.in. w Białymstoku, Siedlcach, Zielonej Górze, Włocławku i Lesznie. Jednak właściciele niektórych ośrodków szkolenia kierowców widzą w takim działaniu coraz więcej złych stron. Najważniejszą podniesioną przez nich kwestią są pieniądze. Chodzi o opłatę, którą za państwowy egzamin praktyczny uiszcza kandydat na kierowcę. Koszt spróbowania swoich sił na placu manewrowym i mieście waha się od 140 (kat. B) do 200 (B+E) zł.

– Podstawienie auta do WORD-u wiąże się ze stratą czasu, no i pieniędzy – mówi Piotr Pakulski, który wraz z bratem prowadzi we Włocławku ośrodek „OSK Pakulski”. – Nie jest przecież tak, że oddajemy pojazd minutę przed egzaminem i otrzymujemy go z powrotem kilka

minut po jego zakończeniu. Uważam, że w takim wypadku wpływy z egzaminu powinny być dzielone pomiędzy WORD i szkołę jazdy. Ośrodek wojewódzki powinien otrzymać dwie trzecie całej kwoty, my pozostałą część.

Tego typu głosy pojawiają się coraz częściej nie tylko we Włocławku. Jednak, żeby cokolwiek w tej kwestii zmienić, potrzebna byłaby zmiana w rozporządzeniu dotyczącym egzaminowania. Teraz opłata pobierana jest w wysokości określonej dla każdej kategorii. WORD-y nie mogą jej zmieniać ani dzielić.

Jak do kwestii potencjalnego dzielenia pieniędzy z egzaminu pomiędzy wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego i OSK podchodzi resort infrastruktury i rozwoju?

– Możliwość zdawania egzaminu państwowego na prawo jazdy własnym samochodem (czyli podstawionym przez szkołę nauki jazdy) wprowadziła poselska nowelizacja ustawy o kierujących pojazdami – odpowiada rzecznik prasowy ministerstwa Piotr Popa. – Decyzję o tym, jaki pojazd zostanie użyty podczas egza-

minu, podejmują sami kandydaci na kierowców. Oznacza to, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego planując egzaminy nadal muszą uwzględniać możliwość niepodstawienia samochodu na egzamin i związaną z tym konieczność zapewnienia swojego pojazdu osobom egzaminowanym.

Popa dodaje, że w kalkulacji wysokości opłaty za przeprowadzenie egzaminu praktycznego znaczącą część stanowi wynagrodzenie egzaminatora i koszty udostępnienia infrastruktury.

– Koszty eksploatacyjne pojazdu nie przekraczają jednej trzeciej wysokości tej opłaty – zaznacza rzecznik. – W przypadku przeprowadzania egzaminu państwowego pojazdem WORD nie są brane pod uwagę dodatkowe koszty zarówno administracyjne (wprowadzenie danych samochodu, przyjęcie dodatkowych oświadczeń), jak i koszty przeprowadzanej przez dodatkowego pracownika WORD weryfikacji sprawności technicznej i odpowiedniego przystosowania podstawionego przez OSK pojazdu do wymagań egzaminu. MliR nie pracuje nad zmianą przepisów w sprawie opłat za egzamin państwowy na prawo jazdy.

■ Przeoczenie

Pieniądże to niejedyna kwestia, na którą skarżą się właściciele szkół jazdy, podstawiający swoje samochody na egzamin praktyczny. Czasami dochodzą do tego zgrzyty na linii OSK – WORD. Dobrym przykładem jest tutaj Sieradz.

– Około pół roku temu zacząłem podstawić swój samochód na egzaminy w sieradzkim WORD-zie – mówi Krzysztof Osowski, szef ośrodka „Oska 2” z Wielunia. – Nie było żadnego problemu. Zakupiłem rejestrator, nikt nie zgłaszał do niego żadnych wątpliwości natury technicznej. Do czasu.

W połowie kwietnia Osowski odebrał telefon. Dzwonił pracownik sieradzkiego WORD-u, który poinformował go, że od tej pory nie będzie mógł podstawić na egzaminy swojego auta. Dlaczego? Stwierdzono, że urządzenie rejestrujące przebieg egzaminu nie spełnia wymagań rozporządzenia w sprawie egzaminowania. O jaki zapis chodzi? „Urządzenie powinno być uruchamiane i zatrzymywane bez ingerencji egzaminatora w proces rejestracji”.

– Zdziwiło mnie to z dwóch powodów – relacjonuje Osowski. – Nigdy nikt wcześniej się na ten zapis nie powoływał. Nagle ktoś się obudził? A poza tym, dlaczego egzaminator miałby chcieć ingerować w zapis egzaminu? To jakiś absurd.

O wyjaśnienie poprosiliśmy dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Sieradzu, Henryka Waludę.

– Rejestratory muszą spełniać wymogi rozporządzenia, to chyba nie dziwi? Prosiłem moich pracowników, żeby zawsze to sprawdzali. A dlaczego stało się to kilka miesięcy po pierwszym egzaminie pojazdem ośrodka szkolenia?

Elki na egzaminie

24 sierpnia 2014 roku weszły w życie przepisy (art. 1 pkt. 32 – 34) nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, dotyczące wykorzystania pojazdów OSK na egzaminach państwowych:

32) w art. 53:

a) ust. 4a:

Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B lub B+E, na wniosek i koszt osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.

b) ust. 5:

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, prowadząc postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy, przygotowując specyfikację istotnych warunków zamówienia lub powołując komisję przetargową włączają do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców na ich wniosek, a w razie braku takich organizacji – przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż cztery lata.

33) art. 53a:

1. Składając wniosek, o którym mowa w art. 53 ust. 4a, osoba egzaminowana dołącza oświadczenie ośrodka szkolenia kierowców o wyrażeniu zgody na udział pojazdu tego ośrodka w części praktycznej egzaminu państwowego.

2. Ośrodek szkolenia kierowców, który złożył oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, może odmówić udostępnienia pojazdu oraz zawiadomić o tej odmowie osobę egzaminowaną i wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nie później niż pięć dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

3. Jeżeli ośrodek szkolenia kierowców, którego pojazdem miała być przeprowadzona część praktyczna egzaminu państwowego, nie udostępnił tego pojazdu w wyznaczonym terminie egzaminu i nie zawiadomił o odmowie udostępnienia pojazdu w terminie, o którym mowa w ust. 2, dodatkowy koszt przeprowadzenia tej części egzaminu pojazdem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jest pokrywany przez ten ośrodek szkolenia kierowców.

4. Jeżeli egzamin ma być przeprowadzony pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, a osoba egzaminowana ma wyznaczony na ten sam dzień termin części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego i uzyska negatywny wynik z części teoretycznej egzaminu państwowego, koszt udostępnienia pojazdu pokrywa ośrodek szkolenia kierowców, który go udostępni.

34) po art. 54 dodaje się art. 54a i art. 54b w brzmieniu:

Art. 54a

1. Urządzenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1, w przypadku pojazdu ośrodka szkolenia kierowców, o którym mowa w art. 53 ust. 4a, zapewnia ośrodek szkolenia kierowców udostępniający pojazd.

2. Urządzenie, o którym mowa w art. 54 ust. 1, powinno odpowiadać warunkom określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1 – 5, 7 i 8 oraz pozwalać na rejestrację przebiegu egzaminu i przekazanie zapisu bezpośrednio po egzaminie dla potrzeb wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego z wykorzystaniem ogólnodostępnych informatycznych nośników danych.

3. Plik z nagraniem powinien być zapisany w powszechnie stosowanym formacie zapisu i odczytu danych, możliwym do odtworzenia bez specjalistycznego oprogramowania i sprzętu.

Art. 54b. Ośrodek szkolenia kierowców będący w posiadaniu zapisu z przebiegu praktycznej części egzaminu państwowego przeprowadzonego pojazdem tego ośrodka nie może rozpowszechniać tego zapisu.

Być może doszło do przeoczenia. Ale chyba dobrze, że błąd został naprawiony, prawda?

Co teraz musi zrobić Krzysztof Osowski? Wyposażyć elkę w sprzęt, który spełnia wymogi prawne. Chodzi o to, żeby system nagrywający włączał i wyłączał się automatycznie. Moż-

liwość zmiany ustawień, ingerencji w urządzenie miałyby tylko osoba, która posiada specjalny klucz. Tak dzieje się np. w Zielonej Górze, gdzie egzaminator w żaden sposób nie ma wpływu na proces rejestracji egzaminu.

Jakub Ziębka

Pierwsza pomoc?

Posłowie się zastanawiają

Pomysł, żeby do egzaminu na prawo jazdy dołączyć obowiązkowy moduł praktyczny z pierwszej pomocy, pojawił się ponad rok temu. Od tego czasu posłowie rozważają jego zasadność, zmieniając poszczególne zapisy. Natomiast ratownicy medyczni mówią, że nie ma nad czym dyskutować – ten egzamin jest konieczny.

Obecnie elementy pierwszej pomocy na kursie w szkołach nauki jazdy obejmują właściwie tylko teorię. Podczas kursu przeprowadzane są zajęcia z podstawowych zagadnień ratowania życia. Praktyka ogranicza się do uciskania fantoma. W testach egzaminacyjnych pojawia się kilka pytań, odpowiadając na które zdający musi się wykazać, że wie, ile razy należy wykonać ucisk klatki piersiowej i jak wygląda pozycja boczna ustalona.

■ Teoria to za mało

Autorką pomysłu, żeby znowelizować przepisy dotyczące szkolenia i egzaminów, jest olsztyńska posłanka Platformy Obywatelskiej Beata Bublewicz.

– Teoria w tym przypadku to zdecydowanie za mało – mówi Beata Bublewicz. – Taki egzamin powinien być przeprowadzony w praktyce. Kierowca, który nadjedzie po wypadku i udzieli pierwszej pomocy, da poszkodowanej osobie szansę na przeżycie. Tak trzeba na to spojrzeć. A nie jak na kolejny biurokratyczny wymysł.

Egzamin miałby się odbywać w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego i byłby obowiązkową częścią egzaminu na prawo jazdy. Bez umiejętności reanimacji, udrożnienia dróg oddechowych czy ułożenia poszkodowanego w bezpiecznej pozycji kandydat na kierowcę nie miałby szans na otrzymanie prawa jazdy. Umiejętności mają być sprawdzane na fantomach.

– Wiele ofiar wypadków drogowych udało się uratować, gdyby ich uczestnicy lub świadkowie znali zasady udzielania pierwszej pomocy – dodaje Bublewicz. – Każdy człowiek powinien znać zasady pierwszej pomocy. Dlatego znaleźliśmy taki moment w życiu dorosłego człowieka, gdy mógłby on taką wiedzę osiągnąć i profesjonalnie nauczyć się udzielania pierwszej pomocy. Doszliśmy do wniosku, że jest to egzamin na prawo jazdy.

■ Potrzebne zmiany

Dla ratowników medycznych sprawa jest bezdyskusyjna. Egzaminy z pierwszej pomocy po-



prawia jakość kursów i sprawia, że ludzie przestaną się bać pomagać innym. Bo będą wiedzieli, co robić.

– Moim zdaniem, wprowadzenie takich egzaminów jest konieczne – mówi Sebastian Kulesza, wiceprezes Polskiego Towarzystwa Ratownictwa Medycznego. – Z kilku powodów. Niestety, przy obecnym prawie szkolenia z pierwszej pomocy, które odbywają się w szkołach nauki jazdy, są traktowane jak zło konieczne. Są dwie godziny teorii i dwie godziny praktyki. Ale ta praktyka często nie jest realizowana tak, jak powinna, ponieważ grupa liczy dwadzieścia osób, a instruktor jest jeden. Nie ma szans,

żeby każdy mógł się dobrze nauczyć. Oczywiście chodzi o pieniądze, bo im większa grupa, tym mniej zapłacimy za szkoleniowca. Ale czy akurat na pierwszej pomocy, która ratuje ludzkie życie, powinniśmy oszczędzać? Mam poczucie, że jeżeli będzie z tego zakresu egzamin państwowy, to szkoły przestaną traktować ten fragment nauki po macoszemu i tym samym wzrośnie jakość szkoleń.

■ Posłowie nie chcą defibrylatorów

W projekcie nowelizacji początkowo był zapis, żeby na egzaminie użyty był defibrylator AED,

który od kilku lat jest dostępny w galeriach handlowych, urzędach czy warszawskim metrze. Jednak podczas prac komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego posłowie stwierdzili, że zapis ten należy wykreślić. Dlaczego? Ponieważ defibrylatorów ogólnodostępnych jest mało, a do wypadku i tak przyjeżdża karetka, w której taki sprzęt się znajduje. Dodatkowo załoga ambulansu wie, jak go używać.

– To jakaś bzdura – mówi Kulesza. – Po pierwsze, defibrylatorów jest coraz więcej w miejscach publicznych, a w ciągu pięciu lat ich liczba wzrośnie o kilkaset procent. Ale nikt nie będzie umiał ich używać. Co więcej, ludzie będą się bali spróbować, myśląc, że to trudne i zrobią komuś krzywdę. A takiej możliwości nie ma. To urządzenie prowadzi nas krok po kroku. Poza tym ono samo wykrywa, czy defibrilacja jest potrzebna, czy nie. Nie da się porazić prądem zdrowego człowieka, bo wtedy sprzęt po prostu nie zadziała.

Jak przekonują ratownicy medyczni, jeżeli przyjadą do poszkodowanego po dziesięciu minutach od momentu „zatrzymania” pacjenta, defibrilacja trwa około 10 minut i bywa nieskuteczna. Jeżeli użyje się defibrylatora od razu, wystarczy często jeden „strzał” i człowiek odzyskuje funkcje życiowe.

– Nie chodzi o to, żeby na kursie na prawo jazdy robić z przyszłego kierowcę ratownika czy lekarza – wyjaśnia wiceprezes PSRM. – Nikt nie musi wycinać człowieka z samochodu czy przecinać mu tchawicę. Chodzi o to, żeby umiał udzielić mu drogi oddechowej, żeby poszkodowany się nie udusił. Żeby umiał go odpowiednio ułożyć. Ludzie się boją, że zrobią krzywdę drugiemu człowiekowi. Gdyby umieli udzielać pierwszej pomocy, to by nabrali pewności siebie i zrozumieliby, że jak człowiek nie oddycha, to mu nie zaszkodzi. Podobnie jest z uciskaniem klatki piersiowej. Często kursanci pytają – a co będzie, jak połamię zebra? A jakie to ma znaczenie? Społeczeństwo musi się nauczyć pomagać i nie bać się tego. Dlatego dla naszego środowiska sprawa jest bezdyskusyjna – takie egzaminy są potrzebne.

■ Czy przepisy wejdą w życie?

Na razie nad projektem pracują członkowie komisji ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kiedy posłowie i eksperci ułożą projekt nowelizacji przepisów, będzie musiał jeszcze zostać zatwierdzony przez Sejm i Senat. Potem konieczne będzie przygotowanie szkół jazdy do nauki pierwszej pomocy w myśl nowych przepisów i wyposażenie wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego w odpowiedni sprzęt i kadrę egzaminującą. Oznacza to, że przepisy będą mogły wejść w życie dopiero rok po ich uchwaleniu, czyli prawdopodobnie nie wcześniej niż w 2017 roku.

Anna Łukaszuk



Owoc rozsądnych ustępstw

Warszawski WORD podjął ostatnio decyzję o zastąpieniu skody fabii hyundaem i20. Może zatem, zamiast wymieniać auto na nowe, lepiej doposażyć je w system umożliwiający rejestrację egzaminu i wykorzystywać dalej? Czy fabia II może nadal służyć jako pojazd szkoleniowy?

Skoda fabia II generacji jest jednym z najpopularniejszych samochodów segmentu B w Polsce. Równie chętnie kupują ją użytkownicy prywatni, jak i firmy. Odegrała też znaczącą rolę w kształceniu kandydatów na kierowców, służąc za pojazd egzaminacyjny w Płocku, Lublinie, Siedlcach i Warszawie. Wkrótce można się jednak spodziewać, że ustępować będzie miejsca nowszym konstrukcjom, jak chociażby fabia III generacji, zaprezentowana w październiku 2014 roku. Również WORD-y zaczęły stopniowo wymieniać swoich samochodów. Pierwszy z nich – warszawski – podjął ostatnio decyzję o zastąpieniu skody nowym hyundaem i20. Do niedawna oznaczałoby to konieczność wymiany pojazdów w ośrodkach szkolenia kierowców. Wszak możliwość odbycia kursu samochodem wykorzystywanym na egzaminie jest jednym z kluczowych wymagań kursantów. Od 2015 roku, dzięki zmianom w przepisach, ośrodki mogą jednak korzystać z własnych pojazdów na egzaminach. Może zatem, zamiast wymieniać auto na nowe, lepiej doposażyć je w system umożliwiający rejestrację egzaminu i wykorzystywać dalej. Czy fabia II może nadal służyć jako pojazd szkoleniowy? Spróbujemy na to pytanie odpowiedzieć.

■ Historia

Fabia II generacji została zaprezentowana w 2007 roku podczas targów motoryzacyjnych

w Genewie. Stylistycznie nawiązywała do modelu roomster, z którego przejęła przednią część nadwozia oraz wiele rozwiązań technicznych. Na początku dostępna była jako 5-drzwiowy hatchback. W 2008 roku zaprezentowano odmianę kombi. Trzy lata później poddana została face liftingowi, polegającemu na zmianie na nowe przednich reflektorów i atrapy chłodnicy oraz detali wewnątrz kabiny. We wrześniu 2013 roku z taśmy fabryki w Mładej Bolesław zjechał 1,5-milionowy egzemplarz fabii II. Doskonale obrazuje to popularność tego auta. Tylko w Polsce nabywców znalazło prawie 200 tys. egzemplarzy miejskiej skody. W październiku 2014 roku podczas salonu samochodowego w Paryżu zaprezentowano jej następczynię – fabię III generacji.

■ Nadwozie

W koncernie VAG Skoda pełni rolę producenta aut budżetowych, zapewniając rozsądny stosunek pomiędzy poziomem ich wykonania a ceną. Taka też jest fabia. Próżno w niej szukać innowacyjnych technologii, smaczków stylistycznych i odrobiny motoryzacyjnego szaleństwa. Nie sposób natomiast odmówić jej praktyczności. Nadwozie gwarantuje rozsądny komfort jazdy dla czterech osób, 300-litrowy bagażnik pomieści nawet spore zakupy, a wyposażenie zaspokoi podstawowe wymagania kierowcy. Materiały,

którymi wykończono kabinę, na pewno nie pochodzą z górnej półki. Wnętrze jest twarde i plastikowe, aczkolwiek jakość montażu nie rozczarowuje. Warto zwrócić uwagę na całkiem niezłe przeszklenie kabiny, które poprawia widoczność i ułatwia manewrowanie samochodem.

■ Układ jezdnny

Tak jak w wypadku nadwozia, tak i w podwoziu nie ma żadnych wyjątkowych rozwiązań. Układ jezdnny z przodu bazuje na kolumnach McPhersona z dolnymi wahaczami poprzecznymi i stabilizatorem przechyłów, z tyłu natomiast zamontowano belkę skrętną z wleczonymi wahaczami. Samochód prowadzi się stabilnie i przewidywalnie, koła nie wykazują tendencji do utraty przyczepności na zakrętach, a nadwozie nie poddaje się przechyłom. Średnica zawracania fabii wynosi 10 metrów. Zaletą zastosowanych rozwiązań jest ich względnie wysoka odporność na uszkodzenia na polskich drogach oraz umiarkowane ceny i dostępność części zamiennych.

■ Silniki

Od początku oferta jednostek napędowych bazowała na dobrze znanych silnikach pochodzących z koncernu Volkswagena. Do dyspozycji klientów były zarówno wolnossące jednostki benzynowe: 1.2 HTP (60 KM), 1.2 12V HTP (70 KM), 1.4 16V (86 KM) i 1.6 16V (105 KM), jak i turbodoładowane 1.2 TSI (86 KM), 1.2 TSI (105 KM) oraz 1.4 TSI (180 KM). Również paleta diesli skonstruowana została zgodnie ze słynnym powiedzeniem – dla każdego coś miłego. Do dyspozycji klientów były wysokoprężne jed-

nostki 1.4 TDI (70 KM i 80 KM), 1.6 TDI (90 KM i 105 KM) oraz 1.9 TDI (105 KM). WORD-y postawiły na benzynowe turbodoładowane motory 1.2 TSI, natomiast szkoły jazdy, wiedzione obawą o żywotność turbosprężarek, ekonomię i możliwość bezproblemowego montażu instalacji gazowej, benzynowe wolnossące jednostki – 1.2 HTP i doskonale znaną 1.4 16V. Pierwsza z nich to 3-cylindrowy motor, oferujący kierowcy 60 KM. Nie wystarcza to do dynamicznej jazdy. Prędkość maksymalna 155 km/h i przyspieszenie do 100 km/h na poziomie 16,5 sekundy rozczarowują. Rekompensatą jest natomiast niskie zużycie paliwa. Zgodnie z danymi producenta, skoda z tym silnikiem w mieście powinna spalić około 7,5 litra/100 km, a w cyklu mieszanym zadowolić się 5,7 litra/100 km. Silnik 1,4 16V to propozycja dla zwolenników nieco szybszej jazdy. Jest do doskonale znana konstrukcja dysponująca mocą 86 KM. To tyle samo, ile ma słabszy z turbodoładowanych silników 1,2, ale w przypadku wykorzystania auta do szkolenia kandydatów na kierowców brak turbosprężarki może okazać się zbawienny. W wypadku tego motoru osiągi są zdecydowanie bardziej satysfakcjonujące. Prędkość maksymalna sięga 174 km/h a przyspieszenie do 100 km/h zajmuje 12,3 sekundy. Oczywiście wiąże się to z nieco większym zużyciem paliwa, które producent określa na 8,3 l/100 km w mieście i 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym. Na szczęście montaż instalacji gazowej nie stanowi żadnego problemu.

■ Awaryjność/koszty eksploatacji

Kompromisowy charakter skody ujawnia się również przy analizie jej awaryjności i kosztów eks-

ploatacji. Awarie się zdarzają, ale dotyczą raczej osprzętu niż zasadniczych podzespołów. Można napotkać na problemy z przełącznikami elektrycznych szyb i lusterek, głośną pracę wentylatora kabiny, stuki tylnego zawieszenia i problemy z termostatem. Nie są to jednak usterki, które na długo unieruchomiłyby auto. Istotne jest też to, że zarówno zaplecze serwisowe, jak i dostępność części zamiennych jest na naprawdę wysokim poziomie. Części nie należą do najdroższych i nie powinny zrujnować budżetu ośrodka szkolenia kierowców. Przykładowo komplet przednich tarczy hamulcowych to koszt około 250 zł, zestaw sprzęgła około 500 zł, wahacz przedni około 170 zł, a komplet amortyzatorów przednich około 450 zł. Nie ma więc ryzyka, że skoda puści nas z torbami.

■ Emerytura? Chyba nie warto

Jak mówi porzekadło, lepsze jest wrogiem dobrego. Doskonale podsumowuje ono naszą dyskusję motoryzacyjną. Skoda fabia II generacji dała się poznać jako solidny samochód, który powstał w wyniku ustępstw na rzecz rozsądnych kosztów eksploatacji i właściwości użytkowych. Wszystko to powoduje, że warto się zastanowić, czy odsyłać ją na emeryturę i zastępować nowym modelem auta, które zawsze jest pewną niewiadomą. A może lepiej doposażyć ją w system rejestracji przebiegu egzaminu zgodny z wymaganiami WORD i użytkować dalej? Jedno jest pewne – rozsądnie eksploatowana fabia jeszcze przez długi czas może z powodzeniem szkolić kandydatów na kierowców.

Dariusz Piorunkiewicz



Cenisz sobie
szybkość
i wygodę?

Załatwiaj
sprawy na
Info-Car.pl

PKK

[Profil Kandydata na Kierowcę]

- dowiedz się czym jest PKK, jak go zdobyć i do czego właściwie służy
- sprawdź status swojego PKK

Egzamin

- przetestuj się!
– rozwiąż online próbne testy
- zapisz się na egzamin w WORD!
– wybierz odpowiadający Ci termin na info-car.pl i zapłać wygodnie przez Internet

Prawo jazdy

- poznaj nowe prawo jazdy i zasady jego zdobywania
- złoż elektroniczny wniosek i zapłać online za wydanie prawa jazdy
- sprawdź status swojego dokumentu

Rejestracja pojazdu

- poznaj dowód rejestracyjny
- złoż elektroniczny wniosek i zapłać online za rejestrację
- sprawdź status dowodu rejestracyjnego swojego pojazdu



1



3



4



6



Kurs

- znajdź najbliższy Ośrodek Szkolenia Kierowców



VIN

- sprawdź historię używanego pojazdu zanim go kupisz!

+ ADR

- uzyskaj uprawnienia do przewożenia towarów i ładunków niebezpiecznych
- sprawdź status swojego zaświadczenia ADR

+ Tachograf

- uzyskaj informacje jak złożyć wniosek o wydanie karty tachografu cyfrowego



Z Migaczem po prawo jazdy

Po ponad dwóch latach ciężkiej pracy kilkudziesięciu osób ukończony został „Pakiet Migacz”, czyli opracowany w polskim języku migowym darmowy zestaw edukacyjny. Został stworzony po to, żeby pomagać w nauce teorii osobom niesłyszącym i niedosłyszącym, które chcą uzyskać prawo jazdy.



jest posiadanie komputera. Teoretyczny kurs nauki jazdy dla niesłyszących i niedosłyszących jest także dostępny na płytach DVD w formie filmu.

Materiały edukacyjne zostały stworzone tak, żeby były jak najbardziej zrozumiałe i czytelne. Na ekranie komputera osoby uczące się wyświetlany jest obraz, osoba migająca (tłumacz) oraz tekst, też specjalnie dostosowany do potrzeb osób z wadą słuchu.

■ Polacy, o których zapomniano

Jak zrodził się pomysł stworzenia profesjonalnego oprogramowania dla osób niesłyszących i niedosłyszących? Stało się to za sprawą Piotra Makioty, właściciela chorzowskiej szkoły jazdy, który już we wrześniu 2012 roku zwracał uwagę ówczesnego Ministerstwa Infrastruktury na problem z egzaminowaniem niesłyszących.

Makiota sam ma niesłyszącego brata. To dlatego nauczył się migać, a potem zainteresował się, jak tę umiejętność przekuć na korzyść dla osób z wadą słuchu. Zaczął ich przygotowywać do egzaminu na prawo jazdy.

– Na Zachodzie to nikogo nie dziwi. W Niemczech i Szwecji migający są traktowani jak mniejszość językowa. Mają liczne ułatwienia. W Szwecji mogą pracować jako zawodowi kierowcy. Nie mogą tylko przewozić ludzi. Bywają kierowcami lepszymi niż słyszący, bo są bardziej uważni – wyjaśnia Makiota.

Problemy, z którymi borykali się niesłyszący i niedosłyszący chcący otrzymać dokument uprawniający ich do jazdy samochodem, pogłębiły się jeszcze w styczniu 2013 roku. Wtedy to w życie wszedł nowy system egzaminowania

Zestaw składa się z kilku elementów: słownika pojęć abstrakcyjnych, mających kluczowe znaczenie w nauce prawa jazdy, kodeksu drogowego, ćwiczeń przygotowujących do egzaminu razem z interpretacją znaków drogowych, kursu pierwszej pomocy, testów oraz instrukcji dla użytkowników. Poszczególne narzędzia mogą funkcjonować zarówno w postaci niezależnych od siebie części, ale także jako integralna całość.

Co ważne, „Pakiet Migacz” jest darmowy. W jaki sposób mogą z niego korzystać osoby

niesłyszące i niedosłyszące, przygotowujące się do egzaminu teoretycznego na prawo jazdy?

– Migacz jest dostępny w kilku wersjach – wyjaśnia Katarzyna Rajda-Szostak, koordynator projektu z firmy „Elmak”. – Pierwsza z nich jest w formie online. To platforma edukacyjna dla ośrodków szkolenia kierowców, którzy będą mogli za jej pomocą kształcić swoich kursantów. Wystarczy tylko dostęp do internetu. Przygotowaliśmy także wersję offline, której kilkaset sztuk zostanie rozdanych zainteresowanym. Jedynym wymaganiem, żeby z niej skorzystać,



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

teoretycznego kandydatów na kierowców. Od tej pory część pytań wyświetlanych podczas egzaminu państwowego ma formę filmów, prezentujących prawdziwe sytuacje drogowe. Osoba egzaminowana ma w takiej sytuacji 20 sekund na przeczytanie pytania i 15 sekund na udzielenie odpowiedzi. Testy miały weryfikować szybkość reakcji przyszłego kierowcy. Ale zapomniano przy tym o osobach niesłyszących. A oni piszą hasłowo: „samochód w prawo, ty w lewo”, „ja jechać rower”, bo język migowy zawiera zaledwie 2,5 – 3,5 tys. znaków, a osoba słysząca posługuje się na co dzień ok. 60 tys. słów. Poza tym różni się od polskiego gramatyką i składnią. Dlatego niesłyszący potrzebują zdecydowanie więcej czasu, by przeczytać i zrozumieć skomplikowane zdanie niż przeciętny kandydat na kierowcę.

■ Do trzech razy sztuka

Problem z egzaminami teoretycznymi dla osób niesłyszących ma zostać rozwiązany już wkrótce. W ostatnim kwartale tego roku część członków ministerialnej komisji ds. weryfikacji pytań egzaminacyjnych ma je przetłumaczyć na język migowy. Ale egzamin to jedno, pozostaje jeszcze kwestia szkolenia.

Dlatego Piotr Makiola, szef chorzowskiego OSK „Elmak”, postanowił działać. Jeszcze w 2012 roku wraz z firmami La Fuente Consulting i Grupa Doradcza postanowił ubiegać się o dotację na stworzenie profesjonalnego programu do nauki teorii dla osób niesłyszących. Próbowali w województwie śląskim i małopolskim, ale pomysł został zaakceptowany dopiero na Podkarpaciu przez Wojewódzki Urząd Pracy w Rzeszowie. Fundusze potrzebne na realizację projektu pochodzą z unijnego Europejskiego Funduszu Społecznego. A kwota jest niebagatelna, bo ponad 1,6 mln zł.

Prace nad stworzeniem oprogramowania rozpoczęły się w 2013 roku. Każda z firm uczestniczących w projekcie odpowiadała za co innego. Kwestiami związanymi ze szkoleniem osób niesłyszących zajął się OSK „Elmak”, kontrolą i monitoringiem – La Fuente Consulting, przeprowadzaniem badań, mających na celu dopasowanie produktu do potrzeb grup docelowych – Grupa Doradcza.

■ Co wiemy o problemach niesłyszących Polaków?

Niestety, nie ma żadnych wiarygodnych danych, na których można by się oprzeć, żeby oszacować liczbę niesłyszących i niedosłyszących. Można jednak przyjąć, że w Polsce żyje kilkadziesiąt tysięcy niesłyszących i kilkaset tysięcy niedosłyszących. Dlaczego zdobycie prawa jazdy może im nastręczać jakieś trudności? Powodów jest co najmniej kilka. W zasadzie wszystkie wiążą się z nauką teorii.



– Język polski nie jest dla nich językiem naturalnym – tłumaczy Zuzanna Teper-Solarz, autorka projektu z Grupy Doradczej. – Tymczasem metody i narzędzia wykorzystywane podczas kursów przygotowujących do egzaminu na prawo jazdy kategorii B są napisane właśnie po polsku. To uniemożliwia niesłyszącym efektywne i skuteczne przygotowanie się do testów. Osoby niesłyszące rozumieją najwyżej 20 proc. zapisów kodeksu drogowego. Trudności dotyczą zarówno rozumienia złożonych zdań i pytań, jak i pojedynczych słów. Słownictwo specjalistyczne (rzeźba bieżnika, układ ABS) i ogólne (wyposażenie, skoncentrować się, ewentualny, korygowanie), niemające swoich odpowiedników w polskim języku migowym, jest dla nich abstrakcyjne.

Do tego można jeszcze dodać fakt, że niesłyszących nie stać często na płacenie za kurs nauki jazdy z pomocą tłumacza, a bez niego boją się podjąć naukę.

■ Ośrodki w kłopotie

Problemy z kształceniem niesłyszących mają także ośrodki szkolenia kierowców. Często wynikają one z niewiedzy. Instruktorzy są przekonani, że macierzystym językiem niesłyszących jest polski i nie zdają sobie sprawy z ich ograniczonych kompetencji do rozumienia i posługiwania się nim (w formie czytanej i pisanej). Z ich perspektywy nauczanie z użyciem tradycyjnego podręcznika wspomagane wyjaśnieniami pisany na kartce może być skuteczną formą komunikacji z niesłyszącym.

– Brak narzędzi umożliwiających lub ułatwiających nauczanie osób niesłyszących sprawia, że szkoły jazdy bardzo rzadko kierują do nich oferty kursów – mówi Izabela Piestrzyńska, tłumaczka w projekcie „Migacz”. – Nie potrafią lub nie wiedzą, jak efektywnie je wesprzeć. Dlatego, jak potwierdziły badania, stosują takie same metody pracy bez względu na grupę odbiorców: pomoce komputerowe, filmy i animacje czy standardowe tablice do pisania. Jediną dodatkową pomocą, jaką mogą zaoferować nie-

słyszącym kursantom, jest udział w szkoleniu tłumacza języka migowego.

Jednak taka metoda pracy ma swoje wady. Po pierwsze, jest mało skuteczna. Tłumacz nie jest w stanie przełożyć słów nieistniejących w języku migowym. Tylko od jego inicjatywy zależy, czy wymyśli na potrzeby tego tłumaczenia umowny gest. Tymczasem bezpośrednie tłumaczenie na język migowy wypowiedzianych w języku polskim słów jest dla niesłyszących niezrozumiałe. Dodatkowo indywidualnie prowadzone zajęcia teoretyczne trwają nawet dwa razy dłużej, a udział w nich jest około 30 proc. droższy niż w przypadku typowego szkolenia. Problemem jest także ograniczony dostęp do tłumaczy. W Polsce jest zaledwie 111 wykładowców języka migowego oraz 232 tłumaczy tego języka (dane z 2012 roku).

– Właśnie z tych powodów wdrożenie „Pakietu Migacz” jest takie ważne – tłumaczy Katarzyna Rajda-Szostak. – Dzięki zaproponowanemu przez nas rozwiązaniu bariery, które osoby niesłyszące napotykają na swojej drodze do prawa jazdy, znikają.

W pracy nad projektem wzięło udział prawie trzydzieści osób. Są to m.in.: tłumacze języka migowego, osoby związane ze środowiskiem szkolenia kierowców, pedagogzy oraz egzaminator. Wszystko po to, żeby mieć pewność, że produkt ma odpowiednią jakość. Dlatego też „Pakiet Migacz” był wielokrotnie konsultowany i testowany przez niesłyszących i OSK, których uwagi były bardzo cenne przy rozwijaniu jego funkcjonalności.

– Więcej informacji na temat naszego projektu można znaleźć na stronie internetowej www.migacz.net. Tam też już wkrótce pojawi się link, za pomocą którego będzie można ściągnąć instrukcję, filmy oraz oprogramowanie w wersji offline lub zalogować się na virtualnej platformie edukacyjnej – mówi Zuzanna Teper-Solarz. – Zachęcam również do polubienia profilu projektu na Facebooku, gdzie na bieżąco zamieszczamy wszelkie migaczowe aktualności.

Jakub Ziębka



Od Annasza do Kajfasza

Właściciel barlineckiego OSK „Roman” nie będzie mógł szkolić swoich kursantów na placu manewrowym w Gorzowie Wielkopolskim. Na nic zdały się pisma wysyłane do urzędów oraz resortu infrastruktury i rozwoju. Jego próba uzyskania jakiegokolwiek wiążącej odpowiedzi przypominała chodzenie od Annasza do Kajfasza.

O sytuacji ośrodków szkolenia kierowców, działających w miejscowościach oddalonych od Gorzowa o najwyżej kilkadziesiąt kilometrów, ale niemogących zarejestrować tam swoich placów manewrowych, pisaliśmy w „Szkole Jazdy” już dwukrotnie. Dlaczego tak się dzieje?

Zgodnie z ustawą o kierujących pojazdami, możliwości wyboru lokalizacji placu manewrowego zostały ograniczone. W art. 26 ust. 9 czytamy, że OSK może prowadzić szkolenie na kategorię B wyłącznie na terenie powiatu, w którym został zgłoszony do rejestru przedsiębiorców, oraz w powiecie sąsiednim. W przypadku szkół jazdy z Barlinka, Dębna czy Strzelca Krajeńskich jest nim powiat gorzowski, w którego skład nie wchodzi już jednak miasto Gorzów. A właśnie tam odbywa się większość szkoleń kursantów. Głównie z tego powodu, że w Gorzowie znajduje się siedziba wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

■ Wniosek

Z taką wykładnią prawa nie mógł się jednak pogodzić Rafał Nowosielecki, który postanowił działać. W listopadzie wysłał do resortu infrastruktury i rozwoju list, w którym wnioskował o umożliwienie prowadzenia zajęć na placu w Gorzowie. „Barlinek posiada obecnie tylko jeden plac manewrowy, należący do konkurencji, a ta stawia zaporową cenę najmu tego placu. Miasto Barlinek nie dysponuje już innymi wolnymi placami czy miejscami na plac, a zakup gruntu byłby ekonomicznie nieuzasadniony (zakup gruntu i dostosowanie go na plac przekracza moje zdolności majątkowe, a ponadto byłby nierentowny). Niezależnie od tego pragnę podkreślić, że mój ośrodek posiada plac manewrowy w Gorzowie Wielkopolskim, który obsługuje szkolenie kursantów w 90 proc. Zatem posiadanie placu manewrowego w Barlinku miało do tej pory charakter bardziej formalny niż praktyczny. Konkurent oczywiście oferuje mi najem swego placu, ale wyłącznie formalnie, bowiem nie dopuści moich pojazdów na swój plac. W tej sytuacji najem placu w Barlinku stałby się fikcją

dla zaspokojenia potrzeb wynikających z ustawy – cała infrastruktura w tym samym powiecie” – czytamy w piśmie.

Szef OSK „Roman” zauważył ponadto, że jadąc od Barlinka w kierunku Gorzowa nie znajdzie się żadnego miejsca, gdzie mógłby być lub powstać plac. Dodatkowo kursanci napływający do ośrodka są nie tylko z Barlinka. Mieszkają zarówno w Gorzowie Wielkopolskim, jak i innych miastach położonych w powiecie myśliborskim.

■ Odbijanie piłeczki

Co na to resort infrastruktury i rozwoju? Do pisma się w żaden sposób nie odniósł, list wysłał myśliborskiemu starostwu powiatowemu (podlega mu Barlinek). Stamtąd już Nowosielecki odpowiedzi się doczekał. Ale nie była ona dla niego zadowalająca. Wynika z niej, że starosta myśliborski nie posiada instrumentów prawnych, za pomocą których wymusiłby na prezydencie Gorzowa specjalną zgodę na korzystanie z placu manewrowego w jednej z dwóch stolic województwa lubuskiego. Taką decyzję może wydać tylko on, przyjmując, że powiat grodzki sąsiaduje z myśliborskim. Niezrażony tą odpowiedzią Nowosielecki postanowił działać dalej. W marcu wysłał kolejne pismo. Tym razem do prezydenta Gorzowa. Wniosek dotyczył oczywiście wydania zezwolenia na prowadzenie szkolenia na placu manewrowym zlokalizowanym w tym mieście.

Odpowiedź przyszła pod koniec marca. Co możemy w niej przeczytać? „Prezydent Miasta Gorzowa nie jest organem właściwym do wydawania jakichkolwiek wiążących decyzji, rozstrzygnięć lub zaleceń dla ośrodka szkolenia kierowców niepodlegającego jego nadzorowi. Wyrażenie ewentualnej zgody na prowadzenie szkolenia na zgłaszanym placu manewrowym przez Ośrodek Szkolenia Kierowców „Roman” leży wyłącznie w zakresie kompetencji i właściwości starosty myśliborskiego”.

Jakub Ziębka

W razie zagrożenia

Mało kto wie, ale pojazdy służące do nauki jazdy mogą zostać wciągnięte na listę ruchomości potrzebnych do realizacji zadań związanych z obroną państwa na wypadek mobilizacji i wojny.

Po raz pierwszy temat mobilizacji pojazdów szkoleniowych do wojska wywołaliśmy na naszej stronie internetowej 1 kwietnia, w prima aprilis. Zażartowaliśmy sobie wtedy, że w co najmniej trzech województwach właściciele ośrodków szkolenia kierowców masowo otrzymują od burmistrzów, wójtów i prezydentów miast zawiadomienia o wciągnięciu samochodów szkoleniowych na listę ruchomości potrzebnych do realizacji zadań związanych z obroną państwa na wypadek mobilizacji i wojny. Oczywiście nic takiego nie miało miejsca, ale... teoretycznie taka możliwość istnieje.

■ Powszechny obowiązek obrony

Na jakiej podstawie wojsko może zmobilizować pojazd ośrodka szkolenia? Wszystko jest zapisane w ustawie o powszechnym obowiązku obrony, która weszła w życie w 1967 roku. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na art. 208 ust. 1. Wynika z niego, że na urzędy i instytucje państwowe, przedsiębiorców i inne jednostki organizacyjne, a także osoby fizyczne może być nałożony tzw. obowiązek świadczeń rzeczowych. Zgodnie z prawem, wojsko może zgłosić się do właścicieli pojazdów o ich użyczenie.

Jak to się odbywa w praktyce? Wojskowy komendant uzupełnień zwraca się do organu samorządowego z wnioskiem o wciągnięcie danego samochodu na listę ruchomości potrzebnych do realizacji zadań związanych z obroną państwa na wypadek mobilizacji i wojny. Decyzja administracyjna należy do wójtów, burmistrzów i prezydentów miast. Działania podejmowane są na bieżąco, także w czasie pokoju. Wtedy pojazd szkoleniowy może zostać „wcielony do wojska” na 48 godzin, żeby „sprawdzić gotowość mobilizacyjną Sił Zbrojnych”, albo na siedem dni. W tym drugim przypadku chodzi o przejęcie w związku z ćwiczeniami mi wojskowymi.

Od każdej takiej decyzji można się odwołać. Adresatem musi być jednak wojewoda. Właściciel pojazdu ma na to czternaście dni od doręczenia mu decyzji. Odwołania nie trzeba specjalnie uzasadniać, wystarczy, że adresat postanowienia nie będzie się z nim zgadzał.

Na stronie internetowej Ministerstwa Obrony Narodowej możemy przeczytać: „Na obecną chwilę interesują nas głównie wszelkiego rodzaju pojazdy ciężarowe (szczególnie poszukiwane



są pojazdy ciężarowe o zwiększonej mobilności – ciężarowo-terenowe), zestawy niskopodwozowe, autobusy, cysterny oraz maszyny głównie do prac ziemnych, np. koparki, spychacze. Rzadziej zdarza się nakładać obowiązek świadczeń rzeczowych na samochody osobowe, osobowo-terenowe i motocykle”.

■ Nic za darmo

Jeśli samochód szkoleniowy zostanie czasowo „wcielony do wojska”, jego właścicielowi przysługuje zwrot kosztów. W jakiej postaci? Ryczałtu pieniężnego za każdą rozpoczętą dobę wykorzystania przedmiotu (w zależności od rodzaju i ładowności pojazdu wynosi od ponad 100 zł do prawie 500 zł), wartości materiałów zużytych przy dostosowywaniu środków transportowych i maszyn do potrzeb eksploatacji w wojsku, wydatków za dostarczenie (przyholowanie) maszyn lub urządzeń niesamobieżnych od posiadacza oraz ich zwrot, zwrotu równo-

wartości paliwa zużytego przez środki transportowe (maszyny), jeżeli świadczeniobiorca nie ma możliwości zapewnienia zwrotu sprzętu z taką ilością paliwa, z jaką zostały dostarczone do miejsca przekazania.

Wysokość stawek określa rozporządzenie Rady Ministrów z 3 sierpnia 2004 roku w sprawie świadczeń rzeczowych na rzecz obrony w czasie pokoju. Ich wysokość podlega corocznej waloryzacji w oparciu o wskaźnik wzrostu cen i usług konsumpcyjnych za poprzedni rok kalendarzowy, publikowany przez GUS.

Uregulowana została także kwestia hipotecznego zniszczenia lub uszkodzenia pojazdu w trakcie użyczenia go wojsku. W takim przypadku zostanie wypłacone odszkodowanie.

Koszty związane z wykorzystaniem osób oraz użytkowaniem przedmiotów świadczeń rzeczowych wypłacać będzie wojskowy oddział gospodarczy, na zabezpieczeniu którego pozostaje wzywająca jednostka wojskowa.

Jakub Ziębka



Podatek od środków transportowych. Płacić czy nie?

Co najmniej od kilku lat część właścicieli ośrodków szkolenia kierowców zastanawia się, czy pojazdy przystosowane do nauki jazdy są zwolnione z podatku od środków transportowych. Sprawa wciąż nie jest jasna, choć ostatnie wyroki sądów wskazują, że raczej nie. Tylko niewielka część OSK jest w tak komfortowej sytuacji, że płacić nie musi.



Podatek od środków transportowych reguluje ustawa o podatkach i opłatach lokalnych. Zobowiązane do jego płacenia są osoby, na które zarejestrowane są na terenie Polski samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, ciągniki siodłowe i balastowe, przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony, przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym mają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego, autobusy.

Podatek od środków transportu pobierają gminy. Jego wysokość ustala się lokalnie. Na przykład w Sochaczewie za samochód ciężarowy od 3,5 do 5,5 tony trzeba zapłacić 536 zł, autobus na mniej niż 30 miejsc – 752 zł. Z kolei w Sokółce za ten pierwszy typ pojazdu pobiera się 692 zł, za drugi – 960 zł.

Nie wszyscy muszą jednak ten podatek płacić. Z obowiązku zwolnieni są m.in. właściciele pojazdów zabytkowych, środków transportowych stanowiących zapasy mobilizacyjne, pojazdów specjalnych oraz używanych do celów specjalnych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.

Czy ze zwolnienia mogą korzystać pojazdy ośrodków szkolenia kierowców? Można potraktować je przecież jako pojazd specjalny (pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalne-

go wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji). Sprawa jest bardzo niejasna.

■ Brak wpisu to nie wszystko

Właśnie w takiej kwestii zapadło co najmniej kilka wyroków sądów. Ostatnio Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie orzekł, że pojazdy przystosowane do celów nauki jazdy nie są zwolnione z podatku od środków transportowych.

Kwestię podjął właściciel jednego z OSK. Do szkolenia przystosował dwa pojazdy: zamontował dodatkowe lusterka, dodatkowe hamulec i stosownie je oznaczył. Oczekiwał, że podatku płacić nie musi. Innego zdania były organy podatkowe.

Podczas rozprawy pełnomocnik przedsiębiorcy przekonywał, że sam brak odpowiedniego wpisu w dowodzie rejestracyjnym nie przesądza jeszcze o tym, iż nie jest to pojazd specjalny. Sąd nie podzielił tej opinii. Podkreślił, że organy podatkowe nie tylko zwróciły uwagę na brak wpisu w dowodzie rejestracyjnym, ale także rozważyły zakres zmian konstrukcyjnych pojazdu. A te nie są na tyle istotne, żeby miały powodować utratę cech podstawowych pojazdu i być przyczyną do zwolnienia z podatku od środków transportowych.

■ Niespecjalna elka

Prawie dwa lata wcześniej, bo w 2013 roku, podobną sprawę rozpatrywał Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie. I doszedł do takich samych wniosków. Orzekł, że pojazdów wykorzystywanych do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu kandydatów na kierowców nie można zaliczać do pojazdów specjalnych. Natomiast wpisy w dowodzie rejestracyjnym w rubryce „adnotacje urzędowe”, np. oznaczenie L, nie mają związku z zakwalifikowaniem pojazdu do pojazdów specjalnych. W opinii WSA, „takie nieprawidłowe rozumienie tej rubryki prowadziłoby bowiem do absurdalnych wniosków, iż pojazdami specjalnymi są np. taksówki, pojazdy przystosowane do zasilania gazem, autobusy, pojazdy przystosowane do ciągnięcia przyczepy. Wpis w dowodzie rejestracyjnym przedmiotowej przyczepy ciężarowej oznaczenia L nie powoduje więc, że pojazd ten został zakwalifikowany do pojazdów specjalnych”.

Takie samo stanowisko zajął WSA w Olsztynie w wyroku z kwietnia 2013 roku. W jego opinii: „(...) o ile samochód ciężarowy, przyczepa ciężarowa przeznaczone do nauki jazdy muszą spełniać określone parametry (dodatkowe wyposażenie) i przejść dodatkowe badania techniczne, o tyle powyższe nie zmienia faktu, że w dalszym ciągu pozostają one samocho-

dem ciężarowym lub przyczepą, w związku z czym nic nie stoi na przeszkodzie, aby takie pojazdy, dostosowane do szkolenia przyszłych kierowców, przewożyły towary czy ładunki na skrzyni ładunkowej czy też pasażerów”.

■ Kluczowe wpisy

Od takiego orzecznictwa sądów zdarzały się jednak wyjątki. Za pojazd specjalny uznawał samochody ciężarowe i autobusy przeznaczone do nauki jazdy Wojewódzki Sąd Administracyjny w Lublinie. Stało się to w grudniu 2007 roku. Argumentował on, że: „o ile bowiem samochód ciężarowy przystosowany do nauki jazdy może służyć także przewożeniu ładunków, to jednak nie każdy samochód ciężarowy może być wykorzystany do nauki jazdy. Bez spełnienia dodatkowych warunków, o których była wyżej mowa, jest to zupełnie niemożliwe”.

Jeszcze wcześniej sądownictwo stało na stanowisku, że o przyznaniu bądź odmowie przyznania zwolnienia decyduje wpis w dowodzie rejestracyjnym. Jeżeli zatem w rubryce „rodzaj pojazdu” znajdował się wpis „samochód ciężarowy”, „przyczepa”, lub „autobus”, to dla organu podatkowego był dowodem, że taki pojazd podlega opodatkowaniu od środków transportowych. Jeżeli natomiast w rubryce „rodzaj pojazdu” znajdował się wpis „pojazd specjalny”, to na podstawie takiego zapisu właściciel pojazdu był zwolniony z obowiązku podatkowego. Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 1998 roku stwierdził, że „kwalifikacja samochodu w dowodzie rejestracyjnym ma decydujące znaczenie jako dowód w sprawie podatkowej, w której ocena pewnych uprawnień lub ograniczeń uzależniona jest od tej kwalifikacji”.

■ Udane próby

Okazuje się jednak, że niektórym właścicielom ośrodków szkolenia kierowców się to udało. Po długiej walce z urzędami i organami podatkowymi podatku od środków transportowych nie uiszczą na przykład Krzysztof Gietek, właściciel piskiego OSK Gietek.

– Trwało to dosyć długo, ale mimo wszystko było warto. W końcu burmistrz powołał komisję, która stwierdziła, że za pojazdy, które wykorzystują do szkolenia, nie muszą płacić. Żał mi tylko jednego. Mianowicie tego, że stało się to tak późno, w momencie, gdy moja flota samochodowa znacznie się zmniejszała.



W każdym razie zwolnienie od podatku od środków transportu pozwala szefowi ośrodka szkolenia kierowców w Pisu zaoszczędzić rocznie niecałe 4 tys. zł. W dobie kryzysu w branży jest to kwota niebagatelna.

Podatku od środków transportowych od 2013 roku nie płaci także Jerzy Miliszewski, właściciel Oleckiego Centrum Szkolenia Kierowców. Jego pojazdy zostały zakwalifikowane przez rzeczoznawcę jako środki służące do dydaktyki, od których nie trzeba odprowadzać podatku gminie.

Czy w takim razie ośrodkom szkolenia kierowców opłaca się walczyć o swoje i w razie wygranej korzystać z ulgi podatkowej? O interpretację różnych wyroków sądów oraz podanych wyżej przykładów poprosiliśmy Bogumiła Pahlę z Katedry Prawa Finansowego Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego.

– Problem w tym, że definicja pojazdu specjalnego jest nieostra – mówi specjalista. – To, że pojazd przeznaczony do nauki jazdy posiada dodatkowe wyposażenie, nie świadczy o tym, iż należy go traktować jako specjalny. Tak właśnie traktuje tę kwestię najnowsze orzecznictwo sądów. W związku z tym trudno będzie ośrodkom szkolenia kierowców podlegać zwolnieniu od podatku od środków transportowych.

Ostateczna decyzja należy do samorządów i interpretacji nieprecyzyjnych przepisów. Jak się dowiedzieliśmy, w niektórych gminach zwolnienie od podatku przysługuje pojazdom, które w dowodzie rejestracyjnym mają wpis o pojeździe specjalnym. O tym jednak decydują starostwa powiatowe.

Jakub Ziębka

Zaginione dowody

Duże zmiany kadrowe w poznańskim WORD-zie. Najpierw pracę stracił dyrektor Aleksander Kowalewicz, potem zwolniony został Dariusz Buczak, naczelnik wydziału organizacji egzaminów i szkoleń. Okazało się, że przetrzymywał u siebie woreczek z kilkudziesięcioma dowodami osobistymi osób egzaminowanych. Sprawa została zgłoszona na policję. W kularach mówi się o walce o stanowiska między członkami dwóch partii politycznych: PO i PSL.



wani pośpiesznie odkładają dokument na półkę w samochodzie bądź do kieszeni kurtki znajdującej się na tylnej kanapie. Zdarza się, że dokument wypada z kieszeni bądź egzaminowany, pod wpływem stresu, zapomina o zabraniu go z samochodu. Egzaminator, który znajdzie dowód tożsamości, przekazuje dokument do Wydziału Organizacji Egzaminów i Szkoleń. Nasze procedury przewidują konieczność niezwłocznego poinformowania egzaminowanego o znalezieniu dowodu osobistego. Jeżeli dokument tożsamości nie zostanie odebrany w ciągu dwóch dni, odsyłamy go na adres podany w dokumencie – wyjaśnia Paweł Guzik.

W wypowiedzi dla „Głosu Wielkopolskiego” Dariusz Buczak zapewniał, że wszystkie z przetrzymywanych dowodów były przeterminowane. Tymczasem od Pawła Guzika dowiedzieliśmy się, że większość z gromadzonych od 2011 roku dokumentów była ważna. Termin ważności niektórych upływał nawet w 2020 roku.

■ Powyborcza zmiana stanowisk

W ostatnim czasie do dużych zmian kadrowych doszło nie tylko w poznańskim WORD-zie. Wyniki listopadowych wyborów samorządowych sprawiły, że z kilkoma wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego pożegnali się dyrektorzy.

Na zmianę pracy zdecydował się m.in. Andrzej Daniszewski, który szefował WORD-owi w Białymstoku. Teraz wiceprezes zarządu powiatowego Polskiego Stronnictwa Ludowego w Mońkach został tamtejszym starostą. Jego następcą jest Michał Freino. Z kolei wicestarostą elbląskim został Zbigniew Lichuszeński, do tej pory dyrektor tamtejszego WORD-u. Nowym szefem Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Elblągu będzie Marek Fabiański, wyłoniony w drodze konkursu.

Na powrót na stanowisko burmistrza Ryglisz zdecydował się dotychczasowy szef MORD-u w Tarnowie, Bernard Karasiewicz. To niejeden dyrektor WORD-u, który odchodzi ze swojego stanowiska po to, by zostać burmistrzem. Wybory w Międzyrzeczu Podlaskim wygrał Zbigniew Kot, który szefował ośrodkowi w Białej Podlaskiej. Ich następcami zostali odpowiednio Jarosław Sady oraz Arkadiusz Maksymiuk.

Łukasz Szewczyk, jaz

Wszystko zaczęło się pod koniec stycznia. Ze stanowiska dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu został odwołany Aleksander Kowalewicz. Decyzję podjął zarząd województwa wielkopolskiego.

Kowalewicz kierował poznańskim WORD-em od 2010 roku. „Głos Wielkopolski” informuje, że do jego pracy nie było żadnych zastrzeżeń merytorycznych, a pozbawienie go stanowiska stanowiło następstwo różnych wizji funkcjonowania ośrodka. W kularach spekuluje się, że decyzja ma charakter polityczny. Pracę na rzecz działaczy Polskiego Stronnictwa Ludowego mają tracić osoby związane z Platformą Obywatelską. Aktualnie obowiązki dyrektora pełni Paweł Guzik – dotychczasowy wicedyrektor.

– Jeśli zwolnienie miałoby mieć charakter polityczny, to byłbym dyrektorem, a nie p.o. – dosadnie zamyka wątek Paweł Guzik.

■ Buczak na oucie

To jednak nie koniec zmian w poznańskim WORD-zie. Na początku lutego rozwiązano umowę z Dariuszem Buczakiem, naczelnikiem wydziału organizacji egzaminów i szkoleń. Sta-

nowisko objęła Katarzyna Woroch. O przyczynę odwołania dotychczasowego naczelnika zapytaliśmy p.o. WORD Poznań.

– Podejście pana Buczaka do obowiązków służbowych było przyczyną wielu skarg i zażaleń, które napływały do Urzędu Marszałkowskiego. W takich warunkach trudno o efektywną pracę – mówi Paweł Guzik, p.o. dyrektor WORD Poznań.

Ostatecznie stosunek pracy z Dariuszem Buczakiem nie został rozwiązany na podstawie wypowiedzenia, tylko zwolnienia dyscyplinarnego. Buczak wraz z dokumentami przekazał pracownikowi działu kadr woreczek z kilkudziesięcioma... dowodami osobistymi. Sprawa została zgłoszona na policję, jak również stała się przyczyną zwolnienia dyscyplinarnego. W jaki sposób pracownik WORD wszedł w posiadanie dokumentów?

■ Dowody w woreczku

– Przed rozpoczęciem praktycznej części egzaminu na prawo jazdy egzaminator weryfikuje tożsamość kierującego. Najczęściej na podstawie dowodu osobistego. Zdenerwowani egzamino-

OFICJALNE TESTY EGZAMINACYJNE NA PRAWO JAZDY

OFICJALNIE NA EGZAMINACH PAŃSTWOWYCH.

Baza zawierająca pytania pochodzące od oficjalnych dostawców
pytań na egzaminy państwowe: PWPW, E-KIEROWCA.



KORZYŚĆ DLA OSK

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



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

Skuteczność nauki na oficjalnym materiale wykorzystywanym podczas egzaminów państwowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

Możliwość przygotowania się na materiałach wykorzystywanych podczas egzaminu państwowego.

Szukam instruktora

Na jednym z branżowych portali umieściłem ogłoszenie. Nie przyszło mi do głowy, że wywołam burzę w szklance wody...

Szkoła jazdy, której jestem właścicielem, rozwija się. Naturalną konsekwencją tego stanu rzeczy jest zatrudnienie pracownika. Konkretnie chodziło mi o instruktora nauki jazdy. Dogłębnie tę decyzję przemyślałem. Bo przecież zaoferowanie komuś pracy wiąże się z wielką odpowiedzialnością. Nie tylko za pracownika, ale również za jego bliskich, których dzięki zarobionym pieniądзом będzie mógł wspomóc.

■ Szkoła jazdy jak restauracja

Żle bym się czuł, gdybym kogoś zatrudnił i po tygodniu albo miesiącu musiał go zwolnić. Ale na przykład w Poznaniu takie praktyki mają miejsce. Jeśli na kurs zapisało się dużo osób, to automatycznie zatrudnia się instruktora. Problem w tym, że się go nie weryfikuje, nie sprawdza kompetencji, wiedzy, predyspozycji. Liczy się tylko szybki zarobek. Pokutuje myślenie, że jak kursantów szybko się „wyjeździ”, to będą szczęśliwi i polecą szkołę znajomym. Ja z kolei powtarzam swoim kursantom, że ośrodek funkcjonuje jak bardzo dobra restauracja. Na dobre, świeże danie trzeba poczekać, żeby później móc się delektować smakami. W prowadzeniu szkoły ta zasada powinna być priorytetowa. Każdy kursant powinien być traktowany indywidualnie. Nie jako numer w książce osób szkolonych.

Pracowałem z wieloma instruktorami. Ogólnie mam o nich złe zdanie. Norma to instruktor palący papierosa w samochodzie szkoleniowym, zjadający się hot dogami na stacji benzynowej, sygnący sprośnymi dowcipami i próbujący za wszelką cenę dotknąć kolana kursantki. Oczywiście nie wszyscy pasują do tego opisu. Sam znam kilku profesjonalistów, którzy mogą narzekać na brak pracy. Nie zatrudnię ich jednak, bo najczęściej pracują właśnie u znajomych, którzy podczas rekrutacji wyselekcjonowali najlepszych z najlepszych.

■ „Leśne dziadki” w natarciu

Zamieściłem więc ogłoszenie. Na branżowym portalu. Brzmiało ono następująco: „Zatrudnię instruktora nauki jazdy kategorii B. Praca w Poznaniu samochodem szkoleniowym należącym do szkoły jazdy”. Jakie miałem wymagania? Ważna legitymacja instruktora nauki jazdy i wiek 25 – 35 lat. Myślałem, że nikt nie skomentuje tego ogłoszenia. Ale się myliłem. Pierwsze komenta-



rze pod moim adresem dotyczyły dyskryminacji ze względu na wiek. Jak mogę zatrudnić instruktora bez doświadczenia? Na pewno będzie pracował za miskę ryżu – komentowali internauci.

Oczywiście krytykowali mnie instruktorzy, którzy wśród znajomych określamy mianem „leśnych dziadków”. Są to ludzie mający bardzo prosty cel. Chodzi o odbębnienie zajęć. Kursant ma siedzieć cicho i sobie powolutku jechać, a pan instruktor, władca szos, musi mieć zapewniony spokój. Nasuwa się jednak jedna myśl: „leśny dziadek” też był kiedyś młody. Ktoś musiał go zatrudnić i dać mu szansę.

Nie mam nic przeciwko instruktorom emerytom, pracującym niegdyś w służbach mundurowych, ale mam wrażenie, że dla nich każdy przedstawiciel tego zawodu jest konkurencją. Jeśli nikt nie będzie chciał zatrudnić młodego instruktora, to nim się obejrzymy, w elkach będą jeździli ludzie w wieku siedemdziesięciu lat. Ich nieodłącznymi atrybutami będą aparaty słuchowe, laski, kule do poruszania się, baloniki w bagażnikach i pieluchomajtki.

■ Inwestujemy w młodych!

Prowadzę firmę, mam swoje zasady i będę się ich trzymał. Nie jestem altruistą, nie zamierzam zbawiać i uzdrawiać świata, ale chcę zatrudnić młodą osobę z pasją do uczenia ludzi. Pokażę jej, jak nauka jazdy powinna wyglądać. Dobrze zapłacę i wykształcę na profesjonalnego instruktora jazdy.

Zostałem instruktorem nauki jazdy mając 25 lat. Szef był ode mnie tylko rok starszy. Dzisiaj prowadzi prężnie działającą szkołę jazdy. Ja z kolei mam swoją. Doceniam, że dał mi szansę podjęcia pracy zaraz po zdanym egzaminie, dostrzegł we mnie potencjał. Dlaczego ja mam myśleć inaczej, bać się młodych ludzi?

Doświadczeni instruktorzy powinni brać pod swoją opiekę jeszcze niedoświadczonych, uczyć ich profesjonalizmu, a nie uważać ich za wrogów. Może boją się, że nie starczy na stacjach benzynowych hot dogów...

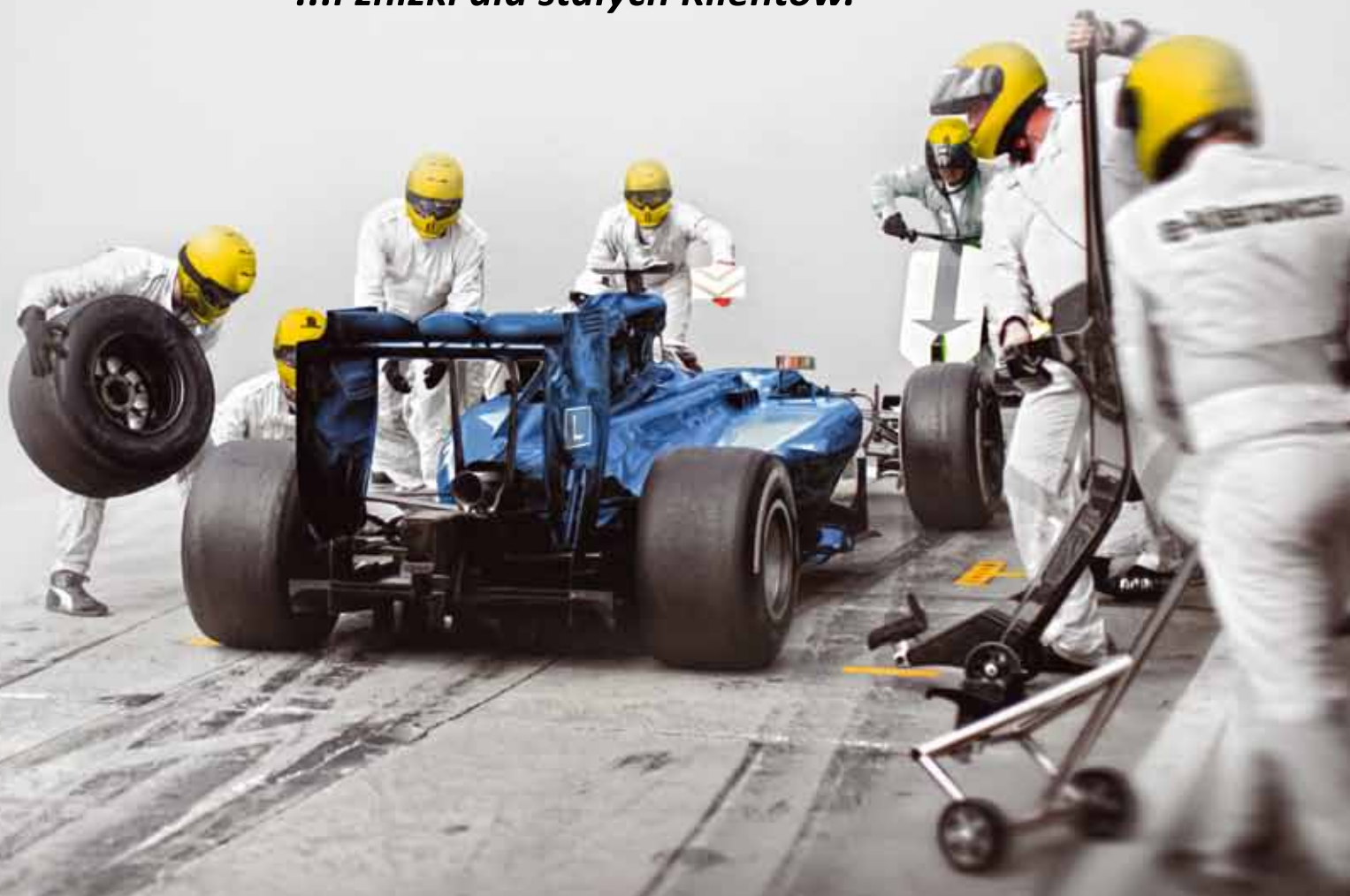
Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy

SKLEP INTERNETOWY

www.sklep.e-kierowca.pl



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





Bilans OSK. Pasywa

Majątek zawsze musi mieć źródło pochodzenia, będące tym samym źródłem finansowania aktywów, które określa się mianem pasywów. Pasywa wskazują, skąd (od kogo) pochodzi określony majątek i kto ma prawo własności dysponowania nim.



Paweł Żuraw

W kwietniowym numerze „Szkół Jazdy” przedstawiłem zagadnienie aktywów, które znajdują się w wyposażeniu wszystkich przedsiębiorstw, niezależnie od branży i wielkości. Niekiedy zamiennie stosujemy inną nazwę, np. majątek, który zawsze musi mieć źródło pochodzenia, będące tym samym źródłem finansowania aktywów, które określa się mianem pasywów. Pasywa wskazują, skąd (od kogo) pochodzi określony majątek i kto ma prawo własności dysponowania nim. Biorąc pod uwagę prawo własności, pasywa dzielimy na:

- kapitały (fundusze) własne, określane również pasywami własnymi

- zobowiązania i rezerwy na zobowiązania, zwane kapitałami (funduszami) obcymi. Kapitały (fundusze) podstawowe stanowią równowartość wniesionych przez właściciela (właścicieli) jednostki środków pieniężnych, a także wniesione wkłady rzeczowe (określane jako tzw. aporty).

Pozostałe kapitały (fundusze), tzw. kapitały (fundusze) samofinansowania, tworzone są z wygoszparowanego w toku działalności zysku, z dopłat właścicieli, wspólników lub innych źródeł (co raczej sprawdza się w przypadku dużych przedsiębiorstw, korporacji).

Zysk (strata) z lat ubiegłych to kwota niepodzielonego zysku z lat ubiegłych lub niepokryta strata bilansowa.

Zysk (strata) netto to wyrażony w mierniku pieniężnym wynik finansowy, czyli efekt działalności jednostki gospodarczej, osiągnięty za dany okres.

Wynik finansowy może być: dodatni – wówczas określa się go mianem zysku netto – zysk ten powiększa kapitał własny; ujemny – wówczas określa się go mianem straty netto – strata ta pomniejsza kapitał własny.

Z kolei użycie określeń „kapitał” lub „fundusz” zależy od formy organizacyjno-prawnej

Zysk (strata) netto to wyrażony w mierniku pieniężnym wynik finansowy, czyli efekt działalności jednostki gospodarczej, osiągnięty za dany okres.

przedsiębiorstwa. W spółkach handlowych, osobowych i w przedsiębiorstwach prywatnych stosowane jest pojęcie „kapitał”, natomiast w przedsiębiorstwach państwowych i spółdzielniach stosuje się pojęcie „fundusz”. To wszystko pokazuje, że bilans jest narzędziem bardzo uniwersalnym, który można zastosować niemalże w każdej firmie.

Przedstawiony bilans jest przykładowym, bardzo uproszczonym zestawieniem hipotetycznego majątku OSK. Aktywa zostały zestawione z pasywami. Istota bilansu jest taka, aby w końcowym rozrachunku aktywa były równe pasywowi, bowiem cały posiadany przez nas majątek musi mieć pokrycie w kapitale własnym i obcym. Wynika to z tzw. zasady równowagi bilansowej.

Oczywiście chciałoby się powiedzieć i mieć życzenie, aby OSK posiadał takie dane, jak przedstawiony bilans (choć dane są bardzo umiarkowane, wręcz asekuracyjne). Nas, przedsiębiorców, powinna interesować przede wszystkim pozycja „Wynik finansowy – zysk netto”. Zysk jest konkretnym efektem naszej działalności. Pokazuje, że zarabiamy pieniądze. Przecież takie jest zamierzenie prowadzenia działalności gospodarczej.

Celem ostatnich dwóch artykułów było przedstawienie językiem ekonomicznym (przynajmniej, że troszeczkę skomplikowanym, ale inaczej po prostu się nie da) tego, z czym tak naprawdę mamy do czynienia na co dzień. Ekonomia to system naczyń połączonych. Jest to efekt praw, które rządzą każdą, nawet najmniejszą jednostką gospodarczą. Warto mieć tego świadomość, aby powoli, lecz sukcesywnie, realizować zamierzenia biznesowe. Przedstawiona wiedza to jedynie kropla w morzu ekonomicznej wiedzy. Zainteresowanych od-

KAPITAŁY (FUNDUSZE)	
WŁASNE	OBCE = ZOBOWIĄZANIA I REZERWY
stanowią równowartość: – środków, które są wniesione przez założyciela (właściciela) w momencie założenia firmy – środków wygospodarowanych przez jednostkę w toku jej działalności	zwane kapitałami obcymi, stanowią wynikający z przeszłych zdarzeń obowiązek wykonania świadczeń o wiarygodnie określonej wartości, które spowodują wykorzystanie już posiadanych lub przyszłych aktywów jednostki (np. zadłużenie jednostki wobec banku z tytułu zaciągniętego kredytu bankowego, które kredytobiorca zobowiązany jest spłacić)

UPROSZCZONY SCHEMAT KLASYFIKACJI KAPITAŁÓW (FUNDUSZY) WŁASNYCH	
KAPITAŁ (FUNDUSZ) WŁASNY	KAPITAŁ (FUNDUSZ) ZAŁOŻYCIELSKI
	KAPITAŁ (FUNDUSZ) ZAŁOŻYCIELSKI
	ZYSK (STRATA) Z LAT UBIEGŁYCH
	ZYSK (STRATA) NETTO • zysk netto (wielkość dodatnia) • strata netto (wielkość ujemna)

syłam do specjalistycznych poradników, których na rynku wydawniczym jest bardzo dużo. Życzę wszystkim czytelnikom, żeby ta wiedza

była inspiracją do codziennej pracy, przynosząc konkretne materialne owoce w postaci dodatnich wyników finansowych. ■

PRZYKŁADOWY, UPROSZCZONY BILANS SPORZĄDZONY NA DZIEŃ 31.12.2014 R. (CZYLI ZA 2014 R.)

Lp.	AKTYWA	SUMA	Lp.	PASYWA	SUMA
A.	AKTYWA TRWAŁE	102.780,00	A.	KAPITAŁY WŁASNE	107.005,00
1.	Wartości niematerialne i prawne – licencje na oprogramowania komputerowe – posiadane przez firmę patenty	4.300,00	1.	Kapitał zakładowy	72.885,00
2.	Środki trwałe – samochody szkoleniowe – garaże – lokal biurowy	93.000,00	2.	Wynik finansowy – zysk netto	34.120,00
3.	Inwestycje długoterminowe – lokaty bankowe trzyletnie	5.480,00			
B.	AKTYWA OBROTOWE	26.565,00	B.	KAPITAŁY OBCE – ZOBOWIĄZANIA	22.340,00
1.	Należności z tytułu dostaw i usług (od odbiorców – kursantów)	7.300,00	1.	Kredyty bankowe	12.300,00
2.	Krótkoterminowe aktywa finansowe	19.265,00	2.	Zobowiązania z tytułu dostaw i usług (wobec dostawców)	8.620,00
a)	Środki pieniężne w kasie	1.820,00	3.	Zobowiązania z tytułu podatków (publicznoprawne)	1.420,00
b)	Środki pieniężne na rachunku bankowym	17.445,00			
	SUMA BILANSOWA AKTYWÓW (A+B)	129.345,00		SUMA BILANSOWA PASYWÓW (A+B)	129.345,00



Mocni gracze

W ostatnich latach wielu kursantów poznawało tajniki prowadzenia samochodu za kierownicami hyundaia i20 bądź skody fabii. Sprawdzamy, jak spisują się nowe wersje popularnych modeli.

Auta segmentu B przestały uchodzić za propozycje dla początkujących kierowców bądź osób z mniej zasobnymi portfelami. Nowoczesne modele cieszą oko, są należycie wyposażone, bezpieczne, komfortowe i wciąż przyjazne dla kieszeni. W ubiegłym roku sprzedano w Europie 2,94 mln aut segmentu B, co oznacza, że miały one blisko 23-procentowy udział w rynku.

■ Nowoczesne smaczki

Nakreślona ostrymi liniami karoseria fabii III przypadnie do gustu amatorom nowoczesnie wyglądających samochodów. Skoda idzie za ciosem i pozwala na uatrakcyjnienie auta. Na liście opcji są 17-calowe koła, dachy kontrastujące z resztą nadwozia czy soczewkowe reflektory z diodowymi światłami do jazdy dziennej. Hyundai ze stosowaną paletą lakierów i mniejszymi kołami celuje w klientelę o bardziej konserwatywnym guście. Nie oznacza to, że wygląda źle. Wręcz przeciwnie. Rozbudowana atrapa chłodnicy, zachodzące na błotniki lampy, zaciernione tylne słupki dachu oraz umiejętnie wkomponowane w płaszczyznę drzwi listwy ochronne dowodzą, że stylisty Hyundai'a nie próżnowali. Nie zabrakło też nowoczesnych smaczków. Najdroższy wariant (premium) ma diodowe światła do jazdy dziennej i tylne lampy.

■ Przestronne wnętrza

Fabia III wyróżnia się największą w segmencie B przestrzenią bagażową, oferując 330 litrów z możliwością powiększenia do 1150 l. Hyundai i20 pod tym względem prawie jej dorównuje (326/1042 l). Nabywcy droższych wersji i20 (comfort i premium) będą zadowoleni z podwójnej



podłogi, która niweluje próg powstający po złożeniu kanapy. Mimo to bagażnik skody powinien lepiej sprawdzić się podczas codziennej eksploatacji. Możliwość ustawienia półki na jednym z dwóch poziomów ułatwia posegregowanie bagażu, a we wgłębieniach na bocznej ścianie kufr można umieścić drobne przedmioty – np. gaśnicę, kosmetyczkę czy narzędzia.

Wnętrza obu modeli okazują się jednakowo przestronne. Wygodną podróżą będą mogły cieszyć się cztery osoby o wzroście do ok. 1,8 m. Z tyłu wyższym może brakować miejsca na głowy i nogi. Fabii przyznajemy plus za większą przestrzeń na stopy pod przednimi fotelami, a i20 za nakładkę na tunel środkowy z lepiej zaprojektowanymi przegródkami. Elementy wykoń-

czeniowe zostały precyzyjnie wykonane i solidnie spasowane, choć trochę lepiej wypada hyundai. Jego deskę rozdzielczą i boczki drzwiowe zaprojektowano z większym połotem i wykonano z dwóch gatunków tworzywa. W kabinie i20 są też wstawki z miękkiego plastiku – Skoda nie zdecydowała się na jego użycie. Wnętrze fabii jest jednolicie czarne. Atmosferę próbowano ożywić barwną listwą na przedniej części deski rozdzielczej oraz chromowanymi obramowaniami wybranych elementów i przełączników. Połyskujących ramek nie zabrakło też w hyundaiu.

■ Nowoczesna elektronika

Fabia odrabia straty dzięki systemom multimedialnym. Standardem w wersjach ambition oraz style jest radio z 5-calowym kolorowym dotykowym ekranem. Opcję stanowi radioodtwarzacz Bolero z 6,5-calowym wyświetlaczem, funkcją Mirror-Link i kompletem złączy multimedialnych (Aux, Bluetooth, SD, USB). Ciekawym dodatkiem (450 zł) jest Smartgate, który na telefon ze specjalną aplikacją przesyła informacje o zużyciu paliwa, prędkości czy sile nacisku na pedał gazu. Analizując dane można poprawić styl jazdy i ograniczyć zużycie paliwa. Hyundai – począwszy od wersji classic plus – oferuje klasyczny radioodtwarzacz z Aux, Bluetooth i USB. Ukłon w stronę amatorów nowoczesnej elektroniki stanowi mocowanie stacji dokującej do smartfona (w wersjach comfort i premium). Podgrzewane fotele są dostępne w obu modelach. Hyundai idzie krok dalej i oferuje podgrzewaną kierownicę!

Od kilku sezonów w segmencie B nie trzeba dopłacać za sześć poduszek powietrznych czy ESP. Lista systemów bezpieczeństwa systematycznie rośnie. Wyposażenie fabii obejmuje hamulec

pokolizyjny – system, który w momencie zderzenia aktywuje hamulce, by ograniczyć prawdopodobieństwo uderzenia rykoszetującego auta w kolejną przeszkodę. Na 1,2 tys. zł wyceniono Front Assistant, który ostrzega o niebezpiecznym małym odstępach od poprzedzającego pojazdu, a w krytycznej sytuacji automatycznie rozpoczyna hamowanie. Za kolejne 200 zł Skoda proponuje funkcję wykrywania zmęczenia kierowcy, a 350 zł kosztuje asystent ruszania pod wzniesienia. Ostatni z wymienionych jest standardem w i20, który w wersjach comfort i premium ma także funkcję ostrzegania o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu.

Przednie koła prezentowanych samochodów są prowadzone przez kolumny MacPhersona. Z tyłu pracują solidne belki skrętne. Konstrukcyjne analogie nie oznaczają identycznych właściwości jezdnych. Szttywniej zawieszona fabia szybciej i dokładniej reaguje na polecenia wydawane kierowcą. Czuje się także lepiej na zakrętach. Spokojniej reaguje na zmiany obciążenia i później ujawnia skłonność do podsterowności – procentuje obecność XDS+ (elektronicznej blokady mechanizmu różnicowego). Mniej sztywne zawieszenie hyundaia skuteczniej wybiera nierówności, ale przekazuje mniejszą liczbę informacji o sytuacji na styku opon z asfaltem i rezerwach przyczepności.

■ Trzy cylindry i wibracje

Paletę silników hyundaia i20 otwiera czterocylindrowe 1.2. W podstawowej wersji classic dostępna jest słabsza wersja motoru (75 KM i 122 Nm). W classic plus można dopłacić 1,2 tys. zł za silnik wzmocniony do 84 KM (moment obrotowy nie ulega zmianie), który jest standardem w wersji comfort. W obu przypadkach można mówić o wystarczającym źródle sił napędowych, które poza przyzwoitymi osiągnięciami (13,6 lub 13,1 s do setki) wyróżnia się wysoką kulturą



pracy i niskim poziomem hałasu. Skoda uznała, że do napędzania podstawowej fabii wystarczy silnik pochodzący z mniejszego i lżejszego citigo. Mowa o litrowej trzycylindrowej jednostce, która rozwija 60 KM i 95 Nm bądź 75 KM i 95 Nm. W testowanej fabii pracowała mocniejsza odmiana. Przyspieszenie od 0 do 100 km/h trwa 14,7 sekundy. Do codziennej eksploatacji więcej nie potrzeba. Zastrzeżenia można mieć do ograniczonej elastyczności. Silnik budzi się do życia powyżej 4000 obr./min. By jeździć dynamicznie, trzeba często sięgać do lewarka skrzyni biegów. Nie każdy będzie też zachwycony charakterystycznym brzmieniem trzech cylindrów i niewielkimi, ale odczuwalnymi wibracjami. Skoda deklaruje, że 75-konna fabia 1.0 MPI powinna zużywać średnio 4,8 l/100 km. Hyundai i20 1.2 MPI ma spalać 5,1 l/100 km (lub 4,7 l/100 km w wersji z systemem stop-start). Przy spokojnej jeździe można zbliżyć się do katalogowych wartości. Podczas naszych prób bardziej oszczędna

okazała się fabia – 5,7 l/100 km vs 6,3 l/100 km (przejazd przez niezbyt zakorkowane miasto).

■ Trudny wybór

Cennik hyundaia i20 otwiera 75-konna wersja 1.2 classic za 43,9 tys. zł. Za manualną klimatyzację trzeba dopłacić 2,5 tys. zł, ale na liście opcji zabrakło nawet najprostszego systemu audio. Radioodtwarzacz i klima są standardem w wersji classic plus (od 48,7 tys. zł). Jeżeli budżet wytrzyma, warto dołożyć do silnika 1.2 o mocy 84 KM (od 49,9 tys. zł) – zużywa tyle samo paliwa, co słabsza jednostka, ale oferuje lepszą dynamikę. Ceny fabii 1.0 (60 KM) active zaczynają się od 39,38 tys. zł. Klimatyzację wyceniono na 700 zł, a radio kosztuje 1,15 tys. zł. O osiągnięciach adekwatnych do możliwości zawieszenia można mówić w przypadku turbodoładowanego silnika 1.2 TSI o mocy 90 KM (od 43 880 zł).

Konfrontując cenniki hyundaia i skody szybko zauważymy różne podejście do kwestii wyposażenia dodatkowego. Czeska marka daje klientom więcej swobody. Podgrzewane fotele, tempomat, spryskiwacze reflektorów czy światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów można zamówić do dowolnej wersji. W i20 większość elementów wyposażenia została powiązana z konkretnymi wersjami. Różne są też gwarancje. Hyundai proponuje 5-letnią gwarancję bez limitów kilometrów. Skoda przewidziała dwuletnią gwarancję oraz opcjonalne pakiety pogwarancyjne (do czterech lat lub 120 tys. km).

Wybór między i20 a fabią do łatwych nie należy. Przewaga wypracowana w jednej kategorii topnieje w kolejnej. Skoda, za sprawą stylizacji, właściwości jezdnych i systemów multimedialnych, zyska uznanie kierowców młodych duchem. Hyundai, który postawił na ponadczasową elegancję i komfort, również nie powinien narzekać na brak klientów.

Łukasz Szewczyk





Karty historii

Ponad pięćdziesiąt lat temu socjalistyczna władza także dążyła do tego, żeby każdą sferę życia prawnie uregulować. Zawsze chciała dobrze, tylko... naród nie nadążał. Czy w tej materii coś się zmieniło?

Wdobie dążenia do uregulowania prawnego każdej sfery życia człowieka, zwłaszcza w strukturach Unii Europejskiej, warto przyrzeć się czasom, kiedy jeszcze nikt nie myślał o zjednoczonej Europie i tworzeniu niejednokrotnie kuriozalnych przepisów. Przypadek sprawił, że sięgnąłem do kodeksu drogowego z lat 60. ubiegłego stulecia. Konkretnie chodzi mi o ustawę z 27 listopada 1961 roku o bezpieczeństwie i porządku na drogach publicznych. Ponad pięćdziesiąt lat temu socjalistyczna władza także dążyła do tego, żeby każdą sferę życia prawnie uregulować. Zawsze chciała dobrze, tylko... naród nie nadążał. Czy w tej materii coś się zmieniło? Odpowiedź pozostawiam indywidualnej ocenie czytelnikom.

■ Związyły kodeks

Wracając do tekstu ustawy z 1961 roku warto zaznaczyć, że na ówczesny kodeks drogowy składało się jedynie trzydzieści artykułów (aktualnie 152), podzielonych na siedem rozdziałów, przy czym ostatni zawierał przepisy przejściowe i porządkowe, obejmujące cztery końcowe artykuły. Można zatem stwierdzić, że kodeks ten w krótkich żołnierskich słowach regulował zaledwie 26 artykułów – ogólnych zasad korzystania z dróg publicznych w Polsce. Dla przykładu, w artykule trzecim zdefiniowane są jedynie trzy pojęcia: drogi, pojazdu i kierującego (ak-

tualnie art. 2 definiuje blisko dziewięćdziesiąt pojęć). Ogólne zasady ruchu, bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach ujęte były w jedenastu artykułach, a trzy kolejne obejmowały pojazdy. Kierującym pojazdami poświęcono następne trzy artykuły, a kontroli ruchu drogowego oraz czuwania nad porządkiem i bezpieczeństwem ruchu dotyczyły trzy kolejne. Przepisy karne obejmowały także trzy artykuły. Karze grzywny do 4,5 tys. zł podlegało m.in. nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku, ale także ustawienie na drodze bez wymaganego zezwolenia stoiska, budki, tablicy lub pojazdu służącego do prowadzenia działalności handlowej, usługowej, reklamowej i innej. Takiej samej karze podlegał właściciel albo kierujący pojazdem w przypadku poruszania się pojazdem mimo braku ważnych dokumentów dopuszczenia pojazdu do ruchu, bez sprawnych sygnałów i urządzeń, oraz korzystania z pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem. Ponadto tę samą kwotę musiał zapłacić właściciel lub kierujący pojazdem, który dopuścił do kierowania osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień, niebędącą w pełni władz umysłowych lub będącą pod wpływem alkoholu albo innych podobnie działających środków. Ale też taki (uwaga!), który nie mógł wskazać, komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie, chyba że użyto go bez jego woli i wiedzy, czemu nie mógł zapobiec. W jednostkach państwo-

wych oraz gospodarki uspołecznionej na równi z kierującym karze podlegał także dyspozytor bądź kierownik jednostki. Skoro kodeks drogowy był tak zwięzły, to jakie przepisy regulowały wówczas zasady szczegółowe?

■ Czy to na pewno rower?

Przepisy szczegółowe zawierało rozporządzenie ministrów komunikacji i spraw wewnętrznych z 1 października 1962 roku w sprawie ruchu na drogach publicznych. Podzielono je na sześć części obejmujących: ruch drogowy, znaki i sygnały drogowe, ewidencję i dopuszczanie pojazdów do ruchu na drogach publicznych, warunki techniczne dopuszczania pojazdów do ruchu na drogach publicznych, kierujących oraz przepisy przejściowe i końcowe. Rozporządzenie zawierało 243 paragrafy. Integralną część rozporządzenia stanowiły ponadto trzy załączniki: nr 1 – spis znaków drogowych (łącznie ze wzorami 24 znaków ostrzegawczych, 23 zakazu, siedmiu nakazu, dwunastu informacyjnych, trzech drogowskazów, dwóch tablic miejscowości i dwóch znaków szlaków drogowych), nr 2 – warunki wydawania praw jazdy głuchoniemym i głuchym, nr 3 – warunki wydawania praw jazdy.

Dopiero w rozporządzeniu (a nie w ustawie, jak obecnie) w części pierwszej zdefiniowano wówczas takie pojęcia, jak: jezdnia, pas ruchu,

pojazd samochodowy, skrzyżowanie dróg i piętnaście innych (łącznie dziewiętnaście). Obszar zabudowany oznaczał teren, na którym są zgromadzone co najmniej trzy zabudowania, znajdujące się bezpośrednio przy drodze (ulicy) lub w odległości nie większej niż 15 m od krawędzi jezdni. Definicja ta uległa zmianie dopiero w czasie, kiedy wprowadzone zostały białe tablice, oznaczające początek i koniec obszaru zabudowanego (znaki D-42 i D-43). Dziś także nie brak dziwnych definicji, jak choćby dotycząca roweru. Jest to pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m, poruszany siłą mięśni osoby nim jadącej. Rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny, zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.

Mimo upływu czasu wyczuwalna jest tu pewna analogia. Ponad pięćdziesiąt lat temu patrol milicji drogowej powinien być wyposażony w taśmę mierniczą o długości co najmniej 15 m, żeby stwierdzić, czy dany obszar jest zabudowany. Dziś każdy patrol policji drogowej powinien być wyposażony we „wzorzec metra”. Wszystko po to, żeby stwierdzić, czy rower to na pewno rower! Ponadto aktualnie należałoby wyposażać taki patrol w specjalistyczne urządzenie, pozwalające zmierzyć parametry napędu elektrycznego. Bowiemy rower, w tym wyposażony w tego typu napęd, nie podlega dziś żadnym indywidualnym badaniom technicznym.

■ Drogi państwowe, lokalne i zakładowe

W przepisach z lat 60. ubiegłego wieku nie funkcjonowało m.in. pojęcie prędkości, używano po-

jęcia „szybkość”, która w obszarze zabudowanym ograniczona była do 50 km/h. Poza obszarem zabudowanym autobusy, samochody ciężarowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym (nie masie, jak obecnie) przekraczającym 2,5 t, samochody osobowe z przyczepami oraz pojazdy członowe mogły poruszać się z prędkością maksymalną 70 km/h. Brak było ograniczeń szybkości poza obszarem zabudowanym dla samochodów osobowych i motocykli. Ale szybkość każdego pojazdu powinna być bezpieczna, tzn. taka, żeby kierujący mógł panować nad pojazdem. Warto przy tym zwrócić uwagę, że po polskich drogach jeździły wówczas nie tylko syreny, trabanty czy warszawy oraz motocykle WFM i WSK, ale także niekiedy sportowe triumphy, simce, humberty, mercedesy i volvo oraz motocykle marek brytyjskich czy amerykańskich. Naturalnie sieć i jakość polskich dróg w sposób naturalny ograniczały maksymalne prędkości jazdy pojazdów.

Jakie drogi publiczne funkcjonowały w Polsce w tamtym czasie?

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych z 29 marca 1962 roku, podzielone były na trzy kategorie:

- drogi o ogólnopaństwowym lub regionalnym znaczeniu ekonomiczno-komunikacyjnym, zwane drogami państwowymi
- drogi o miejscowym znaczeniu ekonomiczno-komunikacyjnym, zwane drogami lokalnymi
- drogi stanowiące dojazdy od dróg państwowych lub lokalnych do określonych przedsiębiorstw, uspołecznionych gospodarstw, zespołu lub zespołów gospodarstw uspołecznionych, a służące przede wszystkim do użytku tych zakładów, zwane drogami zakładowymi.

Naczelnym organem administracji państwowej w zakresie budowy, przebudowy, ochrony i utrzymania dróg państwowych, zakładowych

i lokalnych był minister komunikacji. Wyjątek stanowiły drogi państwowe i lokalne, połączone w granicach administracyjnych miast, stanowiących powiaty miejskie i miast wyłączonych z województw oraz w granicach administracyjnych osiedli i zabudowy wsi. Dla nich organem administracji państwowej w zakresie budowy, przebudowy, ochrony i utrzymania dróg państwowych, zakładowych i lokalnych był minister gospodarki komunalnej.

Wszystkie drogi publiczne były zatem centralnie administrowane przez poszczególnych ministrów, co miało swoje zarówno dobre, jak i złe strony. Dziś administracja drogowa jest, jak wiadomo, rozdrobniona, co także ma swoje zalety i wady. Podobnie jak obecnie, już ponad pięćdziesiąt lat temu umieszczenie i pozostawienie w pasie drogowym urządzeń niezwiązanych z gospodarką lub komunikacją drogową (aktualnie urządzeń niezwiązanych z zarządzaniem drogą i ruchem drogowym) wymagało uzyskania zezwolenia: ministra komunikacji lub upoważnionego przez niego organu (drogi państwowe), właściwego do spraw komunikacji organu prezydium wojewódzkiej rady narodowej (drogi lokalne) lub właściwego ze względu na nadzór państwowy organu prezydium powiatowej lub miejskiej rady narodowej (drogi zakładowe). Prowadzenie samych robót w pasie drogowym, mających na celu umieszczenie tam wymienionych wyżej urządzeń, wymagało, podobnie jak obecnie, zezwolenia zarządu drogi. Obecnie jednak z tego tytułu pobierane są oddzielne opłaty za zajęcie pasa drogowego oraz za umieszczenie w pasie drogowym urządzeń niezwiązanych z zarządzaniem drogą i ruchem drogowym. W tamtym czasie opłat nie pobierano. Brak było również wymogu opracowania i zatwierdzenia do realizacji projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

■ Co nas czeka za pięćdziesiąt lat?

Przywołując pewne trąące myszką przepisy pragnę jednocześnie uzmysłowić, że nasze ministerstwa, posłowie i senatorowie nieustannie pracują m.in. nad udoskonaleniem obowiązujących przepisów i wciąż mają nowe pomysły dotyczące tego, co i w jaki sposób jeszcze unormować. Do tego dochodzą pomysły zewnętrzne w ramach Unii Europejskiej, które w konsekwencji w wielu przypadkach trzeba będzie implementować do prawa krajowego. Co zatem czeka nas za kolejnych pięćdziesiąt lat? Może każdy będzie wówczas miał wszczepiony chip z wszystkimi normami prawnymi dotyczącymi ludzi oraz, naturalnie podstawową definicją... człowieka.

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



Pilny i pracowity mistrz

Rafał Sonik to postać nietuzinkowa. Najlepszy polski quadowiec, który w tym roku wygrał prestiżowy Rajd Dakar, jest przede wszystkim... przedsiębiorcą. Jego zdaniem, na sukces składa się 20 proc. talentu i 10 proc. szczęścia. Reszta to pilność i pracowitość.

Jestem człowiekiem zadaniowym. Zawsze skupiam się na tym, co w danej chwili mam do zrobienia. Myślę także o przyszłości, nowych zadaniach, wyzwaniach. Czy to w sporcie, czy biznesie – zdradza w rozmowie ze „Szkółą Jazdy” Rafał Sonik.

Ale żeby dobrze poznać sylwetkę wybitnego polskiego rajdowca i przedsiębiorcy, trzeba cofnąć się trochę w przeszłość...

■ Najlepszy

Styczeń 2015 roku, Buenos Aires. To właśnie tam zaczyna się 37. edycja słynnego Rajdu Dakar. Na liście startowej w kategorii quady znajduje się Rafał Sonik, zawodnik, który do tej pory w pięciu startach aż trzykrotnie stawał na podium. Do przejechania ma trzynaście etapów o łącznej długości 9295 km (w tym 4752 km odcinków specjalnych).

Niezwykłe trudny rajd, który w sumie trwał prawie dwa tygodnie, kończy się wielkim sukcesem. Sonik zwycięża. Staje się pierwszym polskim kierowcą, który stanął na najwyższym stopniu podium legendarnego Dakaru.

– Gdy już było jasne, że wygrałem Dakar, czułem dużą satysfakcję. Przede wszystkim z tego, że się nie poddałem. Bo wygranie takiego rajdu graniczy prawie z cudem. Dopiero potem przyszedł czas na radość i euforię. Przez siedem lat nie tylko ćwiczyłem, ale cały czas myślałem, co mam zrobić, żeby wygrać – opowiada Rafał Sonik.

■ Sukcesy

Jak to się stało, że Rafał Sonik (rocznik 1966) zainteresował się quadami? Jak to często w życiu bywa, zdecydował przypadek. Podczas wypadku na południu Francji na początku lat 90. nie mógł surfować z powodu braku wiatru. Postanowił więc dla zabicia czasu pojeździć na „czterokołowych motocyklach”.

Tak to się zaczęło, a już kilka lat później (w 2001 roku) zainicjował powstanie Stowarzyszenia ATV Polska i przez długi czas był jego prezesem.

W Polsce sześciokrotnie sięgał po mistrzostwo kraju w enduro i motocrossie. Największe sukcesy odniósł jednak na arenie międzynarodowej. W 2009 roku, jako pierwszy Polak w trzydziestoletniej historii Rajdu Dakar, wywalczył miejsce na podium. Osiągnięcie powtórzył cztery lata później. Z kolei w 2014 roku wspiął się o szczebel wyżej i zdobył dakarowe srebro.

– Oprócz umiejętności świetnej jazdy podczas Dakaru najbardziej przydają się umiejętność organizacji i dyscyplina – podkreśla Rafał Sonik.

Żeby zbierać kolejne cenne doświadczenia, podjął starty w cyklu Pucharu Świata motocyklowej federacji FIM. W latach 2010, 2013 i 2014 był bezkonkurencyjny, sięgając po to cenne trofeum, a w roku 2012 uplasował się na drugiej pozycji.

W 2012 roku wraz z Piotrem Baupre stworzył Poland National Team. To działająca pod patronatem Polskiego Związku Motorowego reprezentacja Polski w rajdach terenowych. W ten sposób udało się zintegrować wszystkich zawodników, startujących w Rajdzie Dakar i pokazać, że w nawet tak indywidualnym sporcie, opartym na zespołach sponsorskich, możliwa jest współpraca i jedność.

■ Przedsiębiorca

Nie wszyscy wiedzą, że Rafał Sonik przede wszystkim jest przedsiębiorcą. Od najmłodszych lat był zapalonym narciarzem i stałym gościem na Kasprowym Wierchu. Już w wieku szesnastu lat swoje zamiłowania postanowił przekuć w sposób na życie, handlując sprzętem sportowym. Naturalnym krokiem okazało się otwarcie jednego z pierwszych domów handlowych w Krakowie. Elefant – pierwsza firma Sonika – rozpoczęła działalność, kiedy jej właściciel studiował na drugim roku handlu zagranicznego na Akademii Ekonomicznej (obecnie Uniwersytet Ekonomiczny). Firma prężnie działa do dziś, a dom handlowy stał się dla krakowian punktem orientacyjnym na mapie ścisłego centrum.

Rafał Sonik założył także w swoim rodzinnym mieście, Krakowie, pierwszą restaurację McDonald's. Miał również olbrzymi wkład w sprowadzenie do Polski koncernu British Petroleum, aktualnie jednego z liderów branży paliwowej.

Po tych działaniach przyszedł w końcu czas na zbudowanie okrętu flagowego, którym stała się spółka Gemini Holding. Firma zajmuje się budową i zarządzaniem wielkimi centrami handlowymi (Gemini Jasna Park w Tarnowie i Gemini Park w Bielsku-Białej). Stając za sterami tego przedsięwzięcia, nie zaprzestał jednocześnie działania w innych branżach, jak IT, farmaceutyczna, księgarska czy deweloperska.

– Cieszę się z tego, co osiągnąłem. Byłbym nie szczery, gdybym stwierdził, że mnie to nie napędza. Ale pamiętam też o błędach, które popełniłem. Przeciwności mnie nie załamują, tylko mobilizują – ocenia swoją działalność biznesową i sportową Rafał Sonik.

■ Środek, nie cel

Jak podkreśla zwycięzca tegorocznego Rajdu Dakar, pieniądze nie są dla niego celem, ale środkiem do urzeczywistniania marzeń. Dlatego chętnie wspiera różne inicjatywy, np. stowarzyszenie Siemacha, które stawia na wyrównywanie szans edukacyjnych i społecznych wśród dzieci i młodzieży zamieszkujących południe Polski. Krakowianin od niemal dwudziestu lat bardzo angażuje się w działalność tej organizacji, nie tylko wspierając finansowo jej inicjatywy, ale również organizując dla jej wychowanków treningi, górskie rajdy.

Quadowiec i prezes Gemini Holding od najmłodszych lat jest również związany z Tatrami, a w szczególności z Kasprowym Wierchem. Założone przez niego Stowarzyszenie Czysta Polska, któremu prezesuje, od trzech lat organizuje wielkie sprzątanie naszych najwyższych gór pod nazwą „Czyste Tatry”.

Jakub Ziębka



Czerwone światło dla przechodzenia na czerwonym świetle

Już prawie 10 tys. osób zadeklarowało w internecie, że chce, żeby piesi nie byli karani za przechodzenie przez jezdnię na czerwonym świetle. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju odpowiada jednak zdecydowanym nie, argumentując je troską o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Inicjatywa pod hasłem „Depenalizacja przechodzenia przez ulicę na czerwonym świetle” jest obecna przede wszystkim na portalach społecznościowych, gdzie zdobyła już rzesze zwolenników. Stoi za nią Stefan Tompson, Polak wychowany w Wielkiej Brytanii, który jakiś czas temu sam został ukarany mandatem za przejście na czerwonym świetle w sytuacji, jak podkreśla, niestwarzającej absolutnie żadnego niebezpieczeństwa. Rozpoczął więc zbieranie podpisów pod petycją, która ma na celu zmianę polskiego prawa.

– Proponujemy zmianę ustawy, która pozwalałaby pieszym bez mandatu przejść na czerwonym świetle na własną odpowiedzialność, o ile nie istniałoby ryzyko, że czyn ten spowoduje zagrożenie na drodze – przekonuje autor pomysłu. – Polska to jeden z nielicznych krajów w Europie, gdzie przejście przez ulicę w nieoznaczonym miejscu jest praktycznie zabronione i gdzie przechodzenie na czerwonym świetle lub pod złym kątem jest karane mandatem.

■ Ślepe posłuszeństwo?

Zdaniem przeciwników karania za niepodporządkowanie się sygnalizacji świetlnej, czekanie na czerwonym świetle, gdy ulica jest pusta, jest marnotrawieniem czasu zarówno obywateli, jak i policji, która w tym czasie mogłaby ścigać prawdziwych przestępców. Na dodatek zakaz ten „ogłupia Polaków i uczy ich ślepego posłuszeństwa, a nie bezpiecznego przechodzenia przez ulicę”.

– Każdy powinien mieć prawo do użycia zdrowego rozsądku, żeby zdecydować, kiedy, gdzie i jak chce przejść przez ulicę – argumentują zwolennicy nowelizacji przepisów. – Pora, żeby rząd zaczął traktować Polaków jak rozsądnych ludzi. Istnieje masa miejsc, gdzie nie ma światła, a jednak piesi potrafią tam przejść bezpiecznie. W wielu miejscach samochody mają prawo skrętu wtedy, kiedy piesi mają zielone światło. Dlaczego kierowcom ufa się, że nie rozjadą pieszych w takiej sytuacji, a pieszym nie ufa się, że bezpiecznie przejdą przez ulicę?

Do tej pory pod petycją podpisało się 9670 osób. Pomysł trafił również na salę sejmową za pośrednictwem posła niezrzeszonego Marka Poznańskiego, który złożył w tej sprawie interpelację do ministra infrastruktury i rozwoju.



■ Resort nieprzychylny

– Mimo konsekwencji policji w egzekwowaniu kar za tego rodzaju wykroczenia liczba wypadków, w których piesi giną na przejściach, jest zaskakująco duża. Może więc warto zastanowić się nad sensownością przepisu, który nie tylko nie poprawia bezpieczeństwa przechodniów, a wręcz powoduje, że piesi bezmyślnie wchodzą na przejście, widząc zielone światło. Teoretycznie powinno ono zapewniać bezpieczeństwo pieszemu, jednak statystyki pokazują, że nie zawsze tak jest – przekonuje poseł Poznański.

Według niego, doświadczenia innych krajów pokazują, że bardziej elastyczne przepisy, dostosowane do warunków, poprawiają bezpieczeństwo, a także wzmagają czujność pieszych, którzy nawet przy zielonym świetle oceniają, czy przejście przez ulicę jest w danym momencie bezpieczne. Powołuje się przy tym na przykłady Wielkiej Brytanii, Włoch, Belgii, Szwecji i Norwegii.

Argumenty te nie przekonują jednak ministerialnych urzędników, odpowiedzialnych

za regulację ruchu drogowego. Odpowiadając na zapytanie posła Zbigniew Rynasiewicz również powołuje się na statystyki, mówiące o ciągle wysokiej, a nawet rosnącej liczbie wypadków z udziałem pieszych, jednak według niego, jest to argument przeciwko liberalizacji prawa.

– Należy mieć na uwadze, że najwięcej wypadków (ponad 58 proc.) powodują piesi, którzy nieostrożnie weszli na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – wyjaśnia. – Dowodzi to, że do wielu tragicznych zdarzeń dochodzi w wyniku niewłaściwej oceny sytuacji na drodze, w tym prędkości i odległości zbliżającego się pojazdu. Gdyby zatem dopuścić możliwość przekraczania jezdni przez pieszego podczas wyświetlania się czerwonego sygnału dla jego kierunku ruchu, to liczba sytuacji, w których następowałyby kolizje ruchu pojazdu i pieszego zdecydowanie by wzrosła. Błędem jest bowiem założenie, że piesi podejmowaliby decyzję o wejściu na jezdnię tylko w przypadku, gdy nie nadjeżdżałby żaden pojazd.

■ Migające żółte światło

Pomysłem zachwycony nie jest również Andrzej Markowski, psycholog transportu, dyrektor Centrum Badań i Usług Psychologicznych.

– Nie widzę uzasadnienia dla takiej propozycji. Po pierwsze, patrząc z perspektywy norm i ograniczeń, jakie narzuca nam życie w społeczeństwie, do których należy między innymi zakaz przechodzenia na czerwonym świetle, uważam za niebezpieczne przyzwolenie na ich naruszanie czy też przymykanie oka na niestosowanie się do nich, bo wkrótce może postawić to pod znakiem zapytania zasadność kolejnych ograniczeń. Jeśli chodzi o tę konkretną kwestię, to moim zdaniem nie trzeba zmieniać przepisów, tylko usprawnić i uregulować sposób organizacji ruchu, tak aby był on jak najmniej dokuczliwy dla obywateli. Zgadzam się bowiem z tym, że nie wszędzie i nie zawsze czerwone światło jest niezbędne. Można je przecież w pewnych godzinach zastąpić migającym żółtym, które daje pieszym pełną swobodę decydowania. I tutaj szukałbym rozwiązań.

Anna Łukaszuk

Pierwsze zajęcia praktyczne

Bohaterowie naszego cyklu odbyli już zajęcia teoretyczne. Dla niektórych oznaczały one tylko podpisanie karty zajęć, dla innych były szansą zaznajomienia się z przepisami ruchu drogowego. Każdy z nich z niecierpliwością czeka na swoją pierwszą jazdę w aucie szkoleniowym pod okiem instruktora.

Chłopak z bogatego domu czeka na swojego instruktora pod własnym domem. Głupota byłoby wybranie szkoły jazdy, która nie oferuje usługi odbierania i odwożenia we wskazane miejsce. Samochód szkoleniowy zatrzymał się przed furtką, chłopak różnym krokiem podszedł do samochodu. Zdziwił się trochę, że na miejscu kierowcy siedzi inny kursant, a obok niego instruktor.

■ Strata czasu

Chłopak, który dotąd kierował, wysiadł z auta, ustępując miejsca naszemu bohaterowi, i zajął miejsce z tyłu pojazdu. Ten usiadł za kierownicą lekko speszony i przerażony. Instruktor się przywitał, zapytał: „jeździłeś już kiedyś?”. Odpowiedź brzmiała: „nie”. Instruktor ze stoickim spokojem oznajmił, że w takim razie muszą się przesiąść.

Tak też zrobili. Instruktor zajął miejsce za kierownicą i zapytał kursanta z siedzącego z tyłu, czy ma go wysadzić na mieście, a może pod domem. Chłopak oznajmił, że za pół godziny ma zajęcia na uczelni. Właśnie w tych okolicach chciałby wysiąść. Pojechali więc pod wskazany adres. Zajęło im to prawie pół godziny. Dopiero po tym czasie instruktor zaczął naszemu bohaterowi szukać spokojnego placu lub uliczki, gdzie mogliby zacząć pierwsze zajęcia praktyczne.

Chłopiec nerwowo zerka na zegarek i myśli: „mam teraz dwie godziny na naukę”. Instruktor w trzech zdaniach opowiada gdzie, co i jak działa w samochodzie. Każe się przygotować do jazdy. Tak właśnie rozpoczęła się nauka ruszania, skrę-

cania, zmiany biegów. Po kilku minutach padło polecenie: „wyjeżdżamy, bo jedziemy po kursantkę, którą musimy odebrać z drugiego końca miasta”. Chłopak jest przerażony. Ale co może zrobić? Musi jechać. Wtedy przychodzi mu do głowy myśl, że takie podjeżdżanie po kursantów i ich odwożenie to strata jego czasu podczas kursu. Na pewno nie wygoda...

■ Teoria na łuku

Drugi bohater cyklu, zmuszony do zdobycia prawa jazdy, już przed pierwszymi zajęciami miał przygotowane dokumenty o zakończeniu kursu. Instruktor wystawił mu kartę na zajęcia uzupełniające i zapytał, czy już jeździł. Mężczyzna nigdy nawet nie próbował usiąść za kierownicą, bo nie ciągnęło go do samochodów. Robi to, bo musi. Instruktor, wyraźnie zirytowany, pokazuje, gdzie znajdują się pedały, jak się je obsługuje. Tłumaczy, powodując tym przerażenie kursanta.

Pracownicy szkoły jazdy, w której odbywa się kurs, mają zwyczaj uczenia na pierwszej godzinie jazdy poruszania się po łuku. Problem w tym, że nasz bohater nie umie nawet uruchomić samochodu, nie mówiąc o skręcaniu i panowaniu na pojeździe. Dwie godziny na placu mijają szybko. Sama jazda trwała 30 minut, ponieważ instruktor opowiadał o wszystkich światłach w pojeździe, przyciskach, dźwigniach, płytach, wymianie opon. Oczywiście kursant ani jednej próby pokonania łuku nie wykonał poprawnie. Co na to instruktor? „Pozostaniemy na placu tak długo, aż się pan nauczy” – powiedział.

■ Miło, kulturalnie, kompetentnie

Z kolei studentka politechniki wybrała szkołę jazdy bardzo starannie. Była pewna, że pierwsze godziny jazdy będą super. Instruktor podjechał w miejsce, gdzie kursanci zaczynają i kończą jazdy. Zaprosił dziewczynę, żeby usiadła na miejscu pasażera. Pojechali w miejsce odpowiednie do rozpoczęcia nauki. Przesiedli się, instruktor zaczął pokazywać, jak prawidłowo ustawić fotel, lusterka, zapiąć pasy bezpieczeństwa. Prosto wytłumaczył zasady ruszania samochodem, gdzie kierować wzrok, jak prawidłowo operować kierownicą i dźwignią zmiany biegów.

Nasza bohaterka zadała kilka pytań, na które otrzymała wyczerpujące odpowiedzi. Całość zajęła instruktorowi kwadrans. Dziewczyna zaczęła naukę. Ruszała, zatrzymywała się, żeby wyczuć pedały. Skręcała i uczyła się zmieniać biegi. Po kwadransie instruktor zagadał kursantkę i niepostrzeżenie dla niej znaleźli się na mało ruchliwej ulicy. Była szczęśliwa i dumna z siebie, że już sama jedzie po mieście. Po skończonej pierwszej godzinie nauki praktycznej kursantka podpisuje się na karcie zajęć i dziękuje za jazdę.

■ Obiecujący wstęp

Czwarta bohaterka naszego cyklu, czyli przerażona licealistka, podchodzi nieśmiało do samochodu szkoleniowego. Przedstawia się, wsiada do auta. Instruktor również prosi o zajęcie miejsca na fotelu pasażera, zabiera ją na duży, pusty o tej godzinie parking, należący do jednej z sieci handlowych. Właśnie w tym miejscu jeszcze kilka innych szkół jazdy uczy się ruszać oraz parkować. Instruktor z uśmiechem oznajmia: „proszę się nie bać, nie stresować”. Nasz bohaterka pomyślała: „skoro inni się uczą, to ja też dam radę”.

Instruktor znał już z wykładów. Wydawał się jej surowy i bardzo skrupulatny. Naukę jazdy zaczęli od kilku słów wstępu oraz ruszania, skręcania, zatrzymywania się. Tak przez około pół godziny. Następnie instruktor oznajmił, że jadą na miasto. Nasza bohaterka zatrzymała samochód i powiedziała: „nigdzie nie jadę, boję się”. Instruktor uśmiechnął się i łagodnym tonem poprosił, żeby ruszyła. Uspokoił, że pojadą spokojnymi uliczkami. Wszystko po to, żeby już od pierwszej lekcji uczyła się jazdy wśród prawdziwego ruchu samochodowego. Dziewczyna ruszyła i poszło pięknie. Była z siebie tak dumna, że z radości o mało nie rzuciła się instruktorowi na szyję.

Marcin Zygmunt,
instruktor nauki i techniki jazdy





Drogowy chaos

Kierowca, który w obszarze zabudowanym przekroczy dozwoloną prędkość o ponad 50 km/h, niebawem pożegna się z prawem jazdy na trzy miesiące. Nie próżnuje też ITD. Deklaruje, że do końca czerwca ustawi sto nowych fotoradarów.

Nie brakuje opinii, że to kolejne pomysły wyciąganie pieniędzy od zmotoryzowanych, a penalizacja jednego wykroczenia na trzy sposoby (mandat, punkty, zatrzymanie prawa jazdy) nie powinna mieć miejsca. W rzeczywistości polskie prawo jest bardzo liberalne. W Niemczech fotoradary, nieopatrzone tablicą ostrzegawczą, można spotkać wszędzie. Nawet za autostradową barierą. Zatrzymanie pra-

wa jazdy (na miesiąc) następuje po przekroczeniu prędkości o 31 – 40 km/h (w obszarze zabudowanym) i 41 – 50 km/h (poza nim). Szwedzi są jeszcze bardziej restrykcyjni. Już za jazdę o 21 km/h szybszą od dozwolonej kierowca żegna się z prawem jazdy na dwa miesiące, otrzymując też mandat o równowartości 1,4 tys. zł. Brak systemu punktów karnych nie oznacza, że Szwedom mniejsze przewinienia uchodzą pła-

zem. Po trzech wykroczeniach kierowca otrzymuje ostrzeżenie. Jeżeli nie poskutkuje, kolejną sankcją będzie zatrzymanie prawa jazdy. Czy to skuteczny sposób na zniechęcenie do szybkiej jazdy? Szwedzi uważnie spoglądają na prędkościomierz w obszarze zabudowanym i na drogach o największym natężeniu ruchu. Im dalej od miejscowości, tym bardziej swobodne podejście do wytycznych.

■ Szerokie pobocza zachęcają do brawurowej jazdy

Kolosalny wpływ na zachowania kierowców ma infrastruktura. W Polsce sprzyja szybkiej jeździe. Ulice są szerokie, liczba skrzyżowań równorzędnych jest ograniczona, a wiele miejsc do parkowania wyznaczono na chodnikach i poboczach. W miastach zachodniej Europy jest odwrotnie, by fizycznie wykluczyć możliwość użytkowania wysokich prędkości.

Prowadzimy natomiast wycinkę przydrożnych drzew. Ma być bezpiecznie. Tymczasem z doświadczeń niemieckich drogowców wynika, że poszerzone pobocza zachęcają kierowców do... bardziej brawurowej jazdy. Szkoda, że nikt nie postanowił zająć się lasem reklam i znaków. Kierowca, zamiast skupiać się na sytuacji przed maską, błędzi wzrokiem po tablicach, szukając kluczowych informacji. Raport NIK nie pozostawia złudzeń. W wielu miejscach nagromadzenie znaków utrudnia ich odczytywanie, oznakowanie jest niezgodne z zatwierdzoną organizacją ruchu, a pozostające po skończonych remontach znaki wprowadzają kierowców w błąd. Efekty są opłakane. Część kierujących traktuje znaki niczym... tablice informacyjne, które jedynie sugerują konieczność zredukowania prędkości czy zachowania szczególnej ostrożności.



Testament Golloba

Pod koniec marca na rynku wydawniczym ukazała się książka „Gollob. Testament diabła. 44 historie z życia mistrza”. To absolutna gratka dla fanów żużla.

■ Gdzie jest praca u podstaw?

W latach 2004 – 2013 Europejska Rada Bezpieczeństwa w Transporcie analizowała tragiczne wypadki na autostradach. Ryzyko odniesienia śmierci na polskich okazało się czterokrotnie wyższe niż w Danii. Trudno to uznać za zaskoczenie. Program szkolenia kierowców skupia się na parkingowych manewrach i jeździe po mieście, jednak bagatelizuje naukę korzystania z dróg tranzytowych, gdzie – z racji prędkości – konsekwencje błędów są bardzo poważne. Wielu kierowców ma problem z właściwą oceną odległości. Inni wykazują skrajny egoizm czy brak kultury, decydując się na manewry, którymi spychają innych użytkowników dróg na pobocze lub zmuszają do awaryjnego hamowania. Źródłem wielu niebezpiecznych sytuacji są próby wyprzedzania z prawej strony, uporczywa jazda lewym pasem czy nieprawidłowa zmiana pasa ruchu (zajeżdżanie drogi). Poczucie bezkarności potęgują rzadko widywane na autostradach patrole policji.

Niestety, nic nie wskazuje, by sytuacja na polskich drogach miała szybko ulec zmianie. Rząd skupia się na walce z prędkością, a potrzebna jest praca u podstaw. Kary? Jak najbardziej, pod warunkiem, że sankcje będą nieuchronne, szybkie i równie dotkliwe dla wszystkich. Kierowców trzeba nauczyć uprzejmości oraz odpowiedzialności za siebie i innych. Niezbędna wydaje się też weryfikacja znaków. NIK podkreśla, że znaki są złe ustawione, bo dla wielu dróg – szczególnie gminnych i powiatowych – nie zostały opracowane projekty organizacji ruchu lub zostały one zaprojektowane wadliwie. Jak zachęcić kogokolwiek do przestrzegania prawa, gdy nawet radiowozы przekraczają dozwoloną prędkość o 20 km/h?

Łukasz Szewczyk

J eżdżąc na żużlu zaglądasz śmierci w oczy. Zanim rozpocząłem walkę o tytuł mistrza świata, napisałem testament. Czułem, że mam szansę na złoto, ale wiedziałem też, że będę musiał czasami włożyć głowę tam, gdzie inni baliby się wstawić nogę. Byłem zdecydowany wszystko postawić na jedną kartę, żeby spełnić swoje marzenie z dzieciństwa. Przed walką na śmierć i życie musiałem jednak jakoś zabezpieczyć swoich najbliższych” – pisze Tomasz Gollob w swojej biografii, choć chyba bardziej odpowiednio byłoby stwierdzenie, że ta książka jest pomieszaniami gatunków. Choćby dlatego, że autorów jest dwóch. W pracy nad książką Gollobowi pomagał Dariusz Ostafiński, dziennikarz „Przeglądu Sportowego”.

„Gollob. Testament diabła. 44 historie z życia mistrza” to pierwsza książka, w której mistrz świata na żużlu mówi szczerze o najważniejszych momentach i zakrętach swojej kariery. Opowiada o gollobomanii, ale też chwilach zwątpienia i podciętych skrzydłach. Zdradza, ile wysiłku i pieniędzy kosztowało go ponowne wdrapanie się na szczyt po kilku chudych latach.

„44 historie z życia mistrza” to także zestaw, w którym nie brakuje najważniejszych wydarzeń (Grand

Prix, Drużynowy Puchar Świata, Ekstraliga), których nasz mistrz był uczestnikiem. W najdrobniejszych szczegółach i bez taryfy ulgowej dla samego siebie analizuje wielkie triumfy, ale i też stracone szanse.

Współautor książki Dariusz Ostafiński był świadkiem drogi Golloba na szczyt, kiedy żużlowiec zdobywał kolejno brąz, srebro i złoto. To, jak zmieniały się relacje między nimi, od nieufności do pełnej otwartości i szczerości ze strony zawodnika, pokazuje, jak wielki sportowiec dojrzewał do złoto medalu.

red



Crossover na każdą kieszeń

Ostatnie lata upłynęły pod znakiem dominacji crossoverów i SUV-ów. Kierowcy pokochali samochody ze zwiększonym prześwitem. Na zakup fabrycznie nowego trzeba przeznaczyć przynajmniej kilkadziesiąt tysięcy złotych. Wśród używanych egzemplarzy można znaleźć propozycje na każdą kieszeń.

Granica między crossoverem i SUV-em jest płynna. Najczęściej przyjmuje się, że SUV wyglądem nawiązuje do terenówek i faktycznie nadaje się do zjechania z utartych szlaków. Crossover to efektownie stylizowany samochód, który nie ma aspiracji terenowych, a opcjonalny napęd na cztery koła służy poprawie trakcji w trudnych warunkach. Poniżej przedstawiamy modele, które dowodzą, że crossovery nie są wyłącznie w zasięgu najlepiej sytuowanych. Co ważne, nawet kilkuletnie crossovery oferują bogate wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa i komfortu – ABS, klimatyzację i przynajmniej dwie poduszki powietrzne.

■ Honda HR-V (1999 – 2006; od 8 tys. zł)



Wyprzedzenie konkurencji i zaproponowanie klientom ciekawego produktu nie zawsze przekłada się na spektakularny sukces. W 1999 roku Honda przedstawiła model HR-V. Prototypa współczesnych crossoverów zadebiutował, gdy w salonach nie brakowało solidnych samochodów terenowych na ramie, a segment SUV-ów był w powijakach. Oryginalnie stylizowana Honda HR-V trafiła w niszę na rynku, ale nie odniosła sukcesu na miarę Nissan'a Qashqai, który bywa niesłusznie nazywany pierwszym crossoverem.

W pierwszej kolejności na drogi trafiły 3-drzwiowe hondy HR-V. Kilka miesięcy później ofertę uzupełnił wariant z dodatkową parą drzwi. Wygląda mniej oryginalnie, ale lepiej sprawdzi się w roli samochodu rodzinnego. Honda nie ograniczyła się do zwiększenia liczby drzwi. W celu zwiększenia przestrzenności przedziału pasażerskiego rozstaw osi wydłużono o 10 cm. Zmianie nie uległa natomiast przeciętna pojemność bagażnika.

Pod wciąż cieszącą oko karoserią krył się pakiet technologii Hondy – płyta podłogowa z miejskiego modelu Logo, znany z Civic'a silnik 1.6 oraz automatycznie dołączany napęd na cztery koła z SUV-a CR-V. Opcjonalny napęd Real Time 4WD nie jest najmocniejszą stroną hondy HR-V. Jego sercem jest sterowane dwiema pompami hydrau-

sku – Honda HR-V sprawdza się świetnie. Podwyższona pozycja za kierownicą ułatwia obserwowanie drogi, a większy prześwit sprawia, że forsowanie krawężników i progów zwalniających nie stanowi najmniejszego problemu.

Sercem hondy HR-V jest silnik 1.6. W podstawowym wydaniu rozwija 105 KM i 138 Nm. Wariant z układem zmiennych faz zaworowych VTEC oferuje 124 KM i 142 Nm. Obie jednostki uwielbiają wysokie obroty. Najlepiej czują się w przedziale 4000 – 6000 obr./min. Mimo kompaktowych rozmiarów i niskiej masy (niecałe 1,2 tony) HR-V okazuje się zachłanna na paliwo. W cyklu mieszanym z baku ubywa ok. 9 l/100 km. Stan rzeczy jest wypadkową wysokich oporów (aerodynamicznych i toczenia) oraz obciążenia jednostek napędowych – ograniczone moce i momenty obrotowe sprawiają, że do uzyskania satysfakcjonującej dynamiki trzeba często korzystać z wysokich obrotów.

Na rekomendację zasługują samochody z udokumentowaną historią serwisową. W prezentowanym modelu kluczowe są wymiany oleju w układzie przeniesienia napędu co 40 – 60 tys. km. Zaniedbania przyspieszają zużycie tylnego mostu, pompy hydraulicznej oraz sprzęgła międzyosiowego. Zadbane hondy HR-V nie sprawiają poważniejszych problemów. Użytkownicy modelu najczęściej wymieniają wytłuczone sworznie i tuleje zawieszenia, próbują wyeliminować skrzypienie plastików w kabinie, jak również walczą z pierwszymi oznakami korozji, która najczęściej pojawia się na krawędziach błotników i elementach podwozia. Hondę HR-V można kupić za 7 – 8 tys. zł. Zadbane egzemplarze z rozsądnym przebiegiem są wyceniane na 10 – 12 tys. zł.

■ Suzuki SX4 (2006 – 2014; od 19 tys. zł)

Do grona firm, które z napędu na cztery koła uczyniły swój znak rozpoznawczy, należy Suzuki. Japoński koncern nie podąża jednak w kierunkach narzucanych przez większość producentów, tylko szuka rynkowych nisz. Jedną z nich wypełnił model SX4.

licznymi sprzęgło międzyosiowe. Działa z zauważalnym opóźnieniem, co utrudnia ruszanie na luźnych nawierzchniach, a szarpnięcie i zmiana charakterystyki prowadzenia na szybciej pokonywanym zakręcie dla niewprawnego kierowcy może stanowić spore zaskoczenie. To jednak skrajne scenariusze. W mieście – swoim naturalnym środowi-



Crossover wpasował się w luki między segmentami B i C. Na SX4 nie należy spoglądać przez pryzmat osiągnięć, przestronności wnętrza czy pojemności bagażnika. Model nie błyszczy w żadnej z wymienionych kategorii. Kiedy potrzebny jest solidnie wykonany, zwarty samochód, który sprawdzi się w mieście, pozwoli na sprawną jazdę po zniszczonych drogach i zda egzamin w lekkim terenie, Suzuki SX4 okazuje się bezkonkurencyjne. Kompaktowe rozmiary karoserii ułatwiają jazdę po wąskich ulicach, a niska masa (ok. 1,2 tony) w połączeniu z niebagatelnym prześwitem (19 cm) oraz napędem na cztery koła i-AWD sprawiają, że SX4 jest w stanie wjechać tam, gdzie znacznie droższe SUV-y.

SX4 w podstawowej konfiguracji miały napęd na przednią oś oraz zmniejszony o 15 mm prześwit. 4x4 należało do wyposażenia opcjonalnego, które z racji rozsądnej ceny w Polsce było wybierane przez ok. 60 procent klientów. Sposób działania napędu zależy od pozycji przycisku na tunelu środkowym. Kierowca ma do wyboru tryby 2WD, auto oraz lock. W pierwszym napędzane są wyłącznie przednie koła. Auto przekazuje moment obrotowy na tył w chwili wykrycia problemów trakcyjnych. Lock spina sprzęgło międzyosiowe, by ułatwić ruszanie pod ośnieżone wzniesienia czy wyjeżdżanie z hałdy śniegu.

Na rynku wtórnym najłatwiej o Suzuki SX4 z benzynowym 1.6 VVT (107 KM i 145 Nm lub 120 KM i 156 Nm) bądź wysokoprężnym 1.9 DDiS (120 KM i 280 Nm). Pierwszy z wymienionych jest japońską konstrukcją z łańcuchowym napędem rozrządu. Równie solidny diesel pochodzi z magazynów Fiata – obecność paska rozrządu podnosi jednak koszty obsługi serwisowej.

Należy traktować SX4 jest właściwie bezawaryjne. Konieczna bywa wymiana pojedynczych elementów zawieszenia, usunięcie korozji z krawędzi klapy bagażnika czy dokręcenie plastików w kabinie. Do najpoważniejszych z występujących awarii należą usterki katalizatora oraz przekładni kierowniczej.

W 2009 roku model przeszedł kurację odmładzającą. Poza przeprojektowaniem przodu i tyłu nadwozia Suzuki odświeżyło wnętrze i zmoderni-



nizowało paletę jednostek napędowych. Warto też pamiętać, że na rynku wtórnym obecny jest też bliźniak SX4, czyli Fiat Sedici. Samochody są identyczne pod względem technicznym i powstawały na jednej linii produkcyjnej w Ostrzyhomiu na Węgrzech. Wybór między Fiatem i Suzukiem warto więc rozstrzygać w oparciu o stan, wyposażenie i cenę danych aut, a nie obiegujące opinie na temat marek.

■ Nissan qashqai (2007 – 2013; od 28 tys. zł)

Na rynku nie brakuje crossoverów, jednak żadnemu nie udało się odnieść sukcesu na miarę qashqai. Produkowany w Wielkiej Brytanii model wydzwignął europejską sprzedaż Nissana. Popularność qashqai przekłada się na wysokie ceny używanych egzemplarzy. Sensowne pole manewru zapewnia przynajmniej 30 – 35 tys. zł.

Pod maskami najtańszych egzemplarzy pracują benzynowe 1.6 lub wysokoprężne 1.5 dCi. To propozycja dla kierowców o spokojnym usposobieniu, które występują jedynie w konfiguracji z napędem na przednią oś. Kto szuka dobrej dynamiki

bądź 4x4, musi zainwestować w qashqai z dwulitrowym silnikiem. Najlepiej diesel – benzynowy jest paliwożerny. Warto szukać dobrze wyposażonych egzemplarzy. Nissan oferował m.in.: tempomat, ksenonowe reflektory, panoramiczny dach, stacje multimedialno-nawigacyjne, skórzaną tapicerkę czy systemy bezkluczykowego dostępu. Codzienne obcowanie z autem będzie przyjemniejsze, a w razie potrzeby qashqai szybko znajdzie nowego właściciela.

W drugiej połowie 2008 roku do salonów trafił qashqai+2. Powiększony o 134 mm rozstaw osi oraz wydłużona karoseria zwiększyły przestronność przedziału pasażerskiego i pojemność bagażnika. Nissan w pełni wykorzystał kubaturę wnętrza qashqai+2 – jedną z pozycji na liście wyposażenia opcjonalnego był trzeci rząd siedzeń. Podkreślimy jednak, że to awaryjne miejsca siedzące, które na dłuższej trasie dadzą się we znaki nawet dzieciom.

Z technicznego punktu widzenia qashqai jest mniejszym bratem x-traila, z którego pochodzi elektronicznie sterowany napęd All Mode 4x4-i. Rodzinne konotacje i 20 cm prześwitu nie czynią z qashqai króla bezdroży. Sposób ukształtowania zderzaków i krótki skok amortyzatorów wykluczają wypadki w trudniejszy teren.

Użytkownicy qashqai narzekają na trzeszczące materiały wykończeniowe, postukujące na większych nierównościach i szybko zużywające się zawieszenie oraz łożyska kół. Spory dystans warto zachować przy 1.5 dCi z przebiegiem powyżej 150 tys. km. Silnik ma podatne na uszkodzenie panewki i wtryskiwacze o przeciętnej trwałości. W motorze 2.0 dCi problemy ograniczają się do filtra cząstek stałych – można ograniczyć prawdopodobieństwo ich wystąpienia, unikając jazdy na krótkich odcinkach, kiedy temperatura spalin nie jest w stanie wypalić wylapywanej przez DPF sadzy.

Łukasz Szewczyk





Złodzieje czyhają na niemieckie auta

Najczęściej kradzionymi samochodami w Polsce są: volkswagen golf, audi A4 oraz volkswagen passat. Natomiast w Warszawie przestępcy najchętniej kradną samochody japońskie.

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2014 roku największym zainteresowaniem złodziei cieszyły się volkswageny (1745 skradzionych sztuk) oraz audi (1457 sztuk). Auta tych producentów są niezmiennie ulubionym łupem amatorów cudzej własności. Na trzecim miejscu uplasowała się Toyota z wynikiem 625 skradzionych egzemplarzy, wyprzedzając Forda (395 samochodów) i Hondę (387 aut).

■ Najciekawsze modele

Pierwsza piątka najbardziej lubianych przez złodziei modeli samochodów w 2014 roku to pojazdy niemieckich marek. Na czele jest volkswagen golf (817 sztuk). Druga pozycja przypadła w udziale audi A4 (660 sztuk), a trzecia volkswagenowi passatowi (541 sztuk). Poza podium w tej niechlubnej klasyfikacji znalazły się audi A6 (385 sztuk) i audi A3 (280 sztuk).

– Możemy zauważyć pewną regionalizację zainteresowań złodziei – komentuje Dominika Włodarczyk z firmy Gannet Guard Systems, zajmującej się namierzaniem i odnajdy-

waniem skradzionych pojazdów. – W Warszawie zdecydowanym faworytem przestępców są samochody japońskie. Najczęściej kradzionym modelem była w ubiegłym roku corolla (161 sztuk), a tuż za nią znalazł się yaris (143 sztuk), wyprzedzając hondę civic (130 sztuk). Dopiero na 10. pozycji plasuje się volkswagen passat (54 auta), pierwsze auto w zestawieniu niemające japońskiego rodowodu. Z kolei w woj. warmińsko-mazurskim w pierwszej dziesiątce aż dziewięć miejsc zajmują samochody niemieckie.

■ Lepsze statystyki

Najwięcej kradzieży aut osobowych zanotowała Komenda Stołeczna Policji. Na jej terenie łupem złodziei padły 2894 pojazdy. Zaraz za Warszawą oraz jej okolicami uplasowało się województwo śląskie, gdzie w 2014 roku zarejestrowano 1907 przypadków kradzieży aut. Nie najlepiej wyglądają też statystyki województwa wielkopolskiego, gdzie skradziono 1664 auta. Dla porównania, najbezpieczniejszym województwem okazało się podkarpackie, na którego terenie zanotowano tyl-

ko 126 przypadków kradzieży samochodów osobowych. Mieszkańcy województwa świętokrzyskiego także mogą czuć się bezpiecznie, bo tam skradziono 146 pojazdów. Kolejnym województwem, w którym kradzieże nie zdarzają się często, jest podlaskie z wynikiem 155 utraconych aut.

– Dobrą wiadomością jest to, iż w porównaniu z poprzednimi latami liczba skradzionych aut się zmniejsza – mówi Dominika Włodarczyk. – W 2004 roku popełniano średnio 140 przestępstw dziennie, natomiast w 2014 roku już tylko 39. Moim zdaniem, wynik ten zawdzięczamy rozwojowi systemów lokalizacyjnych. Dawniej złodzieje mieli większą swobodę działania, dziś za pomocą systemu lokalizacji radiowej można odnaleźć każde auto, a zagłuszarki stosowane przez specjalistów od włamań w żaden sposób nie utrudniają poszukiwań skradzionych pojazdów.

Z danych zebranych przez firmę Gannet Guard Systems wynika, że Polacy najchętniej decydują się zabezpieczać samochody marki Audi, Mercedes, Volvo, BMW i Toyota.

Jakub Ziębka

Rośnie świadomość

W połowie maja zaczną obowiązywać nowe sankcje za naruszenia przepisów ruchu drogowego. Przy tej okazji Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zleciła wykonanie sondażu opinii społecznej. Wyniki tych badań są trochę zaskakujące. Ale to miłe zaskoczenie.



Marek Rupental

Wyniki jednoznacznie mogą świadczyć o wzroście świadomości uczestników ruchu drogowego, którzy zaczynają domagać się od państwa gwarancji bezpiecznego korzystania z dróg. Otóż około 70 proc. ankietowanych Polaków jest żywo zainteresowanych działaniami związanymi z poprawą bezpieczeństwa na drogach. Większość jest za zaostreniem kar dla osób naruszających przepisy. Sondaż pokazał również, że społeczeństwo przychylniej patrzy na obsługiwany przez Inspekcję Transportu Drogowego system, działający w ramach Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Świadczy o tym chociażby poparcie (na poziomie 70 proc.) dla wprowadzanego właśnie odcinkowego pomiaru prędkości.

■ Zmiana na lepsze

Nie można mieć wątpliwości, że prędkość bezpośrednio przekłada się na skutki zdarzenia drogowego. Dlatego już nie tylko sam system fotoradarowy, ale również wysokie poparcie dla przygotowanego projektu zmian przepisów, przewidujących zaostrenie sankcji dla kierowców przekraczających dozwoloną prędkość, świadczy, że chcemy na drogach poczuć się bezpiecznie. Jeszcze kilka lat temu rowerzyści wstydzili się zakładać kaski ochronne. Dzisiaj o rowerzyście bez kasku myślimy, że jest to nieodpowiedzialny uczestnik ruchu. Podobnie rzecz ma się z systemem fotoradarowym. Jeszcze trzy, cztery lata temu maszty stojące przy drogach postrzegane były jako „karmniki dla sępów”, „maszynki do wyciągania pieniędzy”. Dziś większość użytkowników ruchu drogowego patrzy na nie, jak na narzędzie do ukrócenia zapędów tych, co mają ciężką nogę.

Jako kolejny przykład na potwierdzenie przychylnego spojrzenia na fotoradary podam zakończenie okresu przejściowego, kie-

dy z dróg musiały zniknąć nieużywane maszty fotoradarowe. Lokalne społeczności kierowały niezliczoną liczbę pism z prośbą o pozostawienie masztów nieużywanych do dokonywania pomiarów (tzw. straszaków), które przez kilka lat były gwarancją spowolnienia ruchu w miejscowościach, co zapewniało ograniczenie chociażby liczby potrażeń pieszych.

■ Koniec niskich kar?

Systemy odcinkowego pomiaru prędkości powinny pojawić się na drogach jeszcze w pierwszym półroczu tego roku. Będą działały na 34 odcinkach dróg. Najkrótszy z nich liczy 1,3 km, najdłuższy – 9,8 km. Najwięcej będzie ich w województwie mazowieckim (aż pięć). Trzy odcinki znajdują się w województwach lubuskim i małopolskim, dwa – w podkarpackim, zachodniopomorskim, warmińsko-mazurskim, pomorskim, kujawsko-pomorskim, świętokrzyskim, dolnośląskim i śląskim, jeden na terenie województwa wielkopolskiego i opolskiego. System nie pojawi się tylko w województwie lubelskim.

Obecny taryfikator przewiduje za przekroczenie dozwolonych prędkości kary grzywny w wysokości od 50 do 500 zł. Zmiana przepisów spowoduje, że ich wysokość będzie uzależniona od średniego wynagrodzenia w kraju. Na przykład dziś za przekroczenie prędkości o 20 km/h w terenie zabudowanym płacimy od 50 do 100 zł. Gdy nowe prawo wejdzie w życie, wysokość mandatu wyniesie ok. 230 zł. Ale za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h w terenie zabudowanym będzie to już około 2,1 tys. zł. Kary te będą nakładane nie jak dotychczas, na podstawie kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, ale w drodze decyzji administracyjnych. Oznacza to, że immunitet nie ochroni sprawcy wykroczenia, polegającego na przekroczeniu prędkości, od kary. Za przekroczenie przepisów w terenie zabudowanym mandaty mają być dwa razy wyższe, a dla recydywistów mogą nawet wzrosnąć o 50 proc. Biorąc pod uwagę, że wysokość mandatów nie była zmieniana od blisko dwudziestu lat, ich wysokość znacznie odbiega od kar w innych państwach europejskich. Przykładowo, za przekroczenie prędkości w Hiszpanii zapła-

cimy do 600 euro, we Francji do 1500 euro, w Chorwacji do 2250 euro, Portugalii do 2500 euro, a we Włoszech nawet do 3200 euro.

■ Koniec bezkarności

Nowością ma być przepis, umożliwiający zatrzymanie prawa jazdy na okres do trzech miesięcy za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym o więcej niż 50 km/h. Już dziś nie brakuje głosów, że jest to kolejne sięganie do portfela kierowców, łatanie dziury budżetowej. Pamiętać należy jednak, że jest to tylko zagrożenie karą. Nikt nie zmusza nikogo do płacenia takich kar czy też pozbawiania go prawa jazdy. Wystarczy stosować się do przepisów. Nie żyjemy przecież w państwie anarchicznym, dlatego możemy jako użytkownicy dróg oczekiwać, że państwo będzie dbało o nasze bezpieczeństwo. Na szczęście przeważająca większość kierowców chce bezpiecznie korzystać z dróg, a między innymi zapewnieniem ich bezpieczeństwa jest karanie tych, którzy przepisy mają za nic.

Wracając do badań przeprowadzonych przez Krajową Radę BRD, kolejnym poruszoną zagadnieniem była kwestia nietrzeźwych kierowców, którym rząd wypowiedział zdecydowaną walkę po 1 stycznia 2014 roku, kiedy to media poinformowały o tragicznym wypadku, którym wydarzył się w Kamieniu Pomorskim. W grupę osób będących na noworocznym spacerze wjechało rozpędzone bmw. W wyniku wypadku śmierć na miejscu poniosło pięć osób, szóstą ofiarą było dziecko, które zmarło w szpitalu. Dwie inne osoby doznały obrażeń ciała. Kierowca (26 lat) znajdował się w stanie nietrzeźwości (ponad 2 promile) oraz był pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. I tu można rzeczywiście poczuć się zaskoczonym. Aż 90 proc. ankietowanych poparło rządowy projekt dotyczący obowiązku montowania blokad alkoholowych w pojazdach należących do osób, które zostały zatrzymane za jazdę po alkoholu lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Cieszy wzrost świadomości uczestników ruchu drogowego i pozostaje oczekiwać na efekty nowych przepisów i dalszy spadek liczby zdarzeń drogowych i ich ofiar. ■

Kierowca na spontanie

Zachwyceni pasażerowie, fanpage na Facebooku, kilkadziesiąt tysięcy polubień, ale także upomnienia od pracodawcy – tak w ostatnim czasie wygląda życie Roberta Chilmończyka, zwanego wesołym kierowcą z Warszawy.

Anita Chudzińska: Jak trafił pan do pracy w komunikacji miejskiej jako kierowca autobusu?

Robert Chilmończyk: Przez całe życie byłem kelnerem, ostatnio pracowałem w szkolnej stołówce w Zielonce pod Warszawą. Prowadziłem ją wspólnie z żoną, jednak po sześciu latach straciliśmy kontrakt. Przez jakiś czas szukałem pracy w zawodzie, jednak nie mogłem znaleźć nic odpowiedniego. Przypadkiem trafiłem na ogłoszenie, że firma organizuje kursy na kierowców autobusów, po których oferuje zatrudnienie. Postanowiłem skorzystać. I nie żałuję tej decyzji.

Jak ocenia pan system kształcenia polskich kierowców?

– Najświeższy w pamięci jest kurs prawa jazdy na autobus. Teraz, z perspektywy czasu i obserwując swoją pracę, widzę, że zbyt mały nacisk jest kładziony na kulturę obsługi i życzliwość wobec pasażerów. Wiele osób, również instruktorzy, zapominają o tym, że to my jesteśmy dla naszych pasażerów. Powinniśmy traktować ich jak klientów. Czy widziała pani, żeby w sklepie sprzedawca był nieuprzejmy? To już rzadkie zjawisko. A na zachowanie kierowców komunikacji miejskiej wciąż ktoś narzeka. Oczywiście nikt nie wymaga od kierowców, żeby robili taki show, jak ja. Ale ważne, żeby byli przynajmniej kulturalni, uprzejmi i po prostu ludzcy. No i niech traktują pasażera jak człowieka, któremu nie powinno się zamykać drzwi przed nosem, bo może się spieszyć na spotkanie w sprawie pracy, ma randkę albo idzie na uczelnię. A następny autobus może być dopiero za 10 minut.

Ktoś z internautów proponował, by zajął się pan szkoleniem kierowców.

– Nie mówię nie.

W autobusie leżą kartonowe lizaki. Ma pan na nich wypisane różne treści – „dzień dobry”, „uśmiechnij się” czy „wrzuć na luz”. Sam je pan robił?

– Nie. One są wykonane profesjonalnie. To już jest trzecia edycja. Zrobili je sponsorzy. Aktualnie jest nim producent mebli. Właśnie m.in. o to mieli do mnie pretensje moi szefowie. No to im powiedziałem, żeby zrobili mi takie lizaki, na których znajdzie się reklama miejskiego przewoźnika. Nie dostałem na to zgody.

Nie każdemu podoba się pana zachowanie. A już zwłaszcza pracodawcy.

– Raz zostałem zwyzywany przez pasażera za rzekome przedmiotowe traktowanie kobiet.



Mam swoje stałe teksty. Kiedy widzę stojącą na przystanku dziewczynę, to mówię: „jest kolejna tania do zabrania”. Nie widzę w tym nic obraźliwego, w końcu od wieków mówiło się u nas na kobiety „białogłowy”, „sikorki”, „fanie”. Chciałem w zabawny sposób podkreślić, że zabieramy na pokład dziewczynę. Pewnej starszej pani to się nie spodobało i poskarżyła się, że nie przystoi mówić takich rzeczy.

Lubię też humor sytuacyjny. Czasami zdarza się, że powiem o jedno słowo za dużo. Na przykład przed przełożonymi musiałem się tłumaczyć z tego, że jeden urząd nazwałem siedzi-

bą biurokracji i korupcji. Niektórzy narzekają, że niepotrzebnie robię wokół siebie szum. Mówią, że powinienem zająć się tylko pracą, a nie błaznowaniem. Od pracodawcy usłyszałem, że powinienem ograniczyć swoje teksty, bo dużo ludzi jest niezadowolonych. Zamiast skupić się na tym, co robię dobrego dla pasażerów, nasz główny pracodawca, czyli Zarząd Transportu Miejskiego, dał mi reprimendę. Urzędnikom ZTM nie spodobały się moje słowa m.in. o metrze, które pewnie niedługo zamkną, autobusie, w którym mało co sprawnie działa, czy o samym sobie – powiedziałem: „ja-

koś tam dojedziemy, mimo że mam trzy promile". Bronilem tego, co robię, już prawie trzy lata. A przecież dwa lata temu dostałem nawet nagrodę od ZTM-u w podziękowaniu za kreowanie nowego wizerunku Warszawy. Najwidoczniej coś się teraz zmieniło w Zarządzie Transportu Miejskiego. Zamiast pokazać, że ludzie się trochę zmienili, a miasto jest fajne i dla ludzi, to są tam sztywniaki z brakiem dystansu i humoru. Człowiek chciałby coś zmienić w naszym kraju, a tu bura. Rozpętałem rewolucję medialną.

Czy planuje pan przed przyjściem do pracy, co powie dziś do pasażerów?

– Po pracy mam swoje prywatne życie. To, co się dzieje w autobusie, nazwałbym spon-tanem. Wszystko zależy od linii, ludzi, nie-rz są bardzo fajne przewozy, ludzie integru-ją się, rozmawiają, śmieją się, a nieraz siedzą same smętne osoby i skrzydełka opadają. Jak widzę te posępne twarze, to aż chcę coś zmie-nić. Za granicą to jest normalne. Choć tam nie pracowałem, to ludzie mi piszą z całego świa-ta, jak to u nich wygląda. Chciałbym zmienić wizerunek komunikacji miejskiej i kierowców. Bo daleko jesteśmy od uśmiechu, od drugiej ob-cej nam osoby. A ja w zasadzie ludzi prowokuję swoim zachowaniem, żeby się uśmiechali, roz-mawiali z sobą i na chwilę zapomnieli o swoich problemach i codziennym życiu. Żeby na tych 10 minut, jak jadą do pracy, szkoły czy domu, poczuł rodziną, normalną atmosferę.

Rozmawiamy w piątek. Czy to jakiś szcze-gólny dzień na warszawskich ulicach?

– Na pewno jest większy ruch. Ale też kierow-cy są bardziej uprzejmi, może to wizja nadcho-dzącego weekendu. W tygodniu częstsze jest zajeżdżanie drogi, niewypuszczenie autobusu z zatoczki. I nie ma różnicy, czy za kierownicą siedzi kobieta, czy mężczyzna.

Ma pan swoje ulubione trasy czy godzi-ny pracy?

– Aktualny grafik z trasami i godzinami publi-kuje na Facebooku, na profilu Wesoly Kierow-ca. Rano najczęściej podróżują ze mną starsi lu-dzie, więc mało się odzywam. Po południu jest więcej młodych, to od razu inaczej się podró-żuje. Podchodzą do mnie, porozmawiają, cza-sem ktoś chce fotkę. Późnym wieczorem też jest inaczej. Kiedyś w autobusie kilku pijanych za-czepiało pasażera. A tu pech, bo mikrofon nie działał. Powiedziałbym im parę słów. A tak mo-głem tylko wezwać policję i patrzeć. Zanim po-licja przyjechała, napastnicy wysiedli. Więc pro-szę nie mówić, że mikrofonem tylko zabawiam pasażerów.

Nie boi się pan, że po burzy w mediach i naganie od pracodawcy straci pan zajęcie?

– Polubiłem ten zawód. Jak mnie zwolnią, to poszukam sobie pracy w jakiejś innej prywat-nej firmie przewozowej. Trzeba być optymistą. Zawsze powtarzam swoim pasażerom: Co nam pozostało? Tylko się śmiać i pić. ■

Wzrasta sprzedaż lepszych opon. Zimówki w odwrocie

Polacy coraz chętniej kupują droższe opony segmentu premium, jednak podczas łagodniejszej zimy rzadziej decydują się na zakup zimówek. Takie wnioski płyną z upublicznionych przez Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego i Motointegrator.pl danych o sprzedaży opon w Polsce w 2014 roku.

W zeszłym roku sprzedaż nowych opon w Polsce sięgnęła 9,5 mln sztuk. Oznacza to dwuprocentowy spadek w stosunku do 2013 roku. Jednocześnie – jak wynika z danych PZPO – polscy kierowcy zakupili aż o 11 proc. więcej opon letnich. Na słabszy wynik ogólny miał zatem wpływ znaczący, bo 13-procentowy spadek sprzedaży zimówek.

■ Łagodna zima

– Warto zaznaczyć, że większość nowych samochodów sprzedawana jest z ogumieniem letnim, a więc teoretycznie zimowe powinno sprzedawać się lepiej – analizuje Jan Frączak, ekspert Motointegrator.pl. – Tymczasem zaobserwowaliśmy odwrotną tendencję, która bez wątpienia była efektem łagodnej zimy. Umiarkowane opady śniegu wielu kierowców utwierdziły w przekonaniu, że nie potrzebują zimówek. Jednocześnie na Motointegrator.pl, wbrew ogólnej tendencji, to opony zimowe cieszyły się w 2014 roku większą popularnością. Może to świadczyć o rosnącej świadomości kierowców, którzy kupują opony online. Według danych Motointegrator.pl, najczęściej wybieranymi rozmiarami opon, zarówno letnich, jak i zimowych, są 15- i 16-calowe, a ich udział w ogólnej sprzedaży wzrósł nieznacznie, bo o 2 proc. w stosunku do 2013 roku.

– Producenci samochodów stosują coraz większe rozmiary felg nawet w modelach kompaktowych – wyjaśnia Jan Frączak. – Na popularności tracą więc najmniejsze opony, w rozmiarach 12 – 14 cali, a ich kosztem zyskują mało popularne dotychczas rozmiary 17, 18 i 19 cali. Ta tendencja z pewnością będzie się wzrastać. Nadal jednak to rozmiary 15 i 16 cali stanowią 70 proc. wszystkich sprzedawanych przez nas opon, a niezależnie od pory roku najpopularniejsze są opony 15-calowe. W 2014 roku niemal połowa sprzedawanych opon miała właśnie ten rozmiar.

■ Rosnąca świadomość

Od kilku lat obserwuje się wzrost udziału opon segmentu premium w ogólnej sprzedaży. Rów-

nież w 2014 roku Motointegrator.pl odnotował rosnące zainteresowanie Polaków oponami z najwyższej półki.

– Taka tendencja jest zapewne wynikiem rosnącej świadomości polskich kierowców w kwestii wpływu jakości opon na bezpieczeństwo jazdy – mówi Frączak. – Rozmaite instytucje coraz częściej publikują wyniki testów, które jednoznacznie dowodzą przewagi droższych opon segmentu premium nad tańszymi odpowiednikami. Nie bez znaczenia pozostaje również rosnący z roku na rok popyt na samochody wyższej klasy.

Marki premium, cieszące się największym zaufaniem polskich kierowców, to Bridgestone, Continental oraz Michelin, zaś średnia cena 16-calowej opony letniej zakupionej w tym segmencie wynosi ponad 300 zł. Na stałym poziomie utrzymuje się udział segmentu budżetowego w ogólnej sprzedaży nowego ogumienia. To nadal najchętniej kupowane opony w Polsce. Wśród najpopularniejszych marek budżetowych nieustannie czołowe miejsca zajmują należąca do koncernu Goodyear Dębica oraz Dayton, działający w strukturach Bridgestone'a. Segment średni, podobnie jak w latach poprzednich, w roku 2014 stracił popularność na rzecz opon klasy premium. W tej grupie ogumienia Polacy najchętniej wybierają Fuldę, Kormorana oraz Firestone.

■ Zakupy online

Polacy zdecydowanie wolą zaopatrywać się w nowe opony w tradycyjny sposób – w serwisach i supermarketach. Warto jednak zauważyć, że rośnie zaufanie do zakupu opon online. Tym bardziej że obecnie coraz częściej internetowe platformy łączą tradycję z nowoczesnością, a więc możliwość zakupu opon przez internet wraz z usługą ich montażu w serwisie.

W 2015 roku można będzie pewnie zaobserwować dalszy wzrost zakupów opon przez internet oraz większy popyt na opony zimowe, chociaż, jak pokazują analizy, istotny wpływ na to będą miały warunki pogodowe.

Jakub Ziębka



Nie zachowujmy się jak dinozaury, bo... skończymy jak one

Jeśli będziemy stale walczyć między sobą o miejsce na drodze, to doprowadzimy do zagłady wszystkich kierowców.



Albin Sieczkowski,
autor bloga
StrefaKulturalnejJazdy.pl

W sieci zaczęły się pojawiać filmiki przedstawiające wzorowe zachowania kierowców. Na przykład przepuszczanie pieszych na pasach. Okazuje się więc, że kulturalni kierowcy jeszcze nie wyginęli. Kto wie, może kiedyś nawet ich populacja osiągnie 10 proc. ogółu zmotoryzowanych? Choćby miało to potrwać kilkadziesiąt lat – warto będzie czekać. Gorzej, jeśli tendencja okaże się spadkowa.

Każdy z nas przeżył na drodze sytuację, które niezwykle szybko podnoszą ciśnienie we krwi. Nierzadko zdarza się przecież, że z nerwów można pogryźć kierownicę, wcześniej doszczętnie wykańczając klakson. Kulturalnego kierowcę poznać można nie po tym, czym jeździ, ale jak się zachowuje. Zwłaszcza w sytuacjach kryzysowych, np. wówczas, gdy czujemy się niezwykle zirytowani.

■ Niepotrzebna agresja

Bo wszystko zależy od danej sytuacji na drodze. Nie zawsze kierowca, który zajędzie nam dro-

gę, jest zwykłym chamelem. Ludzie popełniają błędy. Nie oznacza to oczywiście, że można się mylić w nieskończoność, ale niegroźne pomyłki można wybaczyć. Zamyśleni, zagapieni, przyjezdni z innych miast – to osoby, którym chyba najczęściej zdarza się zrobić coś nie tak. Jeżeli ktoś wjechał nam tuż przed maskę, ale zrobił to niechcący i w dodatku przeprosił, to chyba samo złowrogie spojrzenie wystarczy.

Nie rozumiem kierowców, którzy wyjeżdżają nagle wprost z drogi podporządkowanej pod inne pędzące auto tylko po to, żeby chwili ostro zwolnić, bo skręcają za 15 metrów. Jeszcze gorzej, gdy taki gagatek nagle planuje się zatrzymać, parkować na wysokim chodniku w miejscu niedozwolonym. Ale nie rozumiem też kierowców, którzy reagując na wyżej opisaną sytuację, wysiadają z auta i zaczynają takiemu delikwentowi grozić, jednocześnie tłumacząc, co zrobił źle oraz dlaczego ma takich zachowań unikać. To raczej nie wpłynie na zmianę zachowania na drodze. Chociaż i od tej reguły znajdziemy pewnie wyjątki.

■ Sędziowie na drodze

Nie bądź sędzią! Pierwsze, o czym zawsze myślę, gdy ktoś delikatnie zajdzie mi za skórę, to: daj spokój, wrzucić na luz. Oczywiście jak zawsze są pewne granice. Im bardziej jesteśmy zdenerwowani, tym większa szansa na to, że

za chwilę sami popełnimy jakiś błąd. Z reguły takich sędziów można spotkać na autostradzie. Pędzą tacy 200 km/h lewym pasem. Gdy nagle ktoś kogoś przed nimi wyprzedza, jadąc powolnie, dozwolone 140 km/h, sędzia siada mu na zderzaku i zaczyna mrugać, trąbić. Na koniec, gdy powolny kierowca zjedzie na wolniejszy pas, zaczyna się wyprzedzanie. W jego rozumowaniu to lekcja, nauczka dla tego słabszego. Gdyby jednak ten gamoń miał trochę umiejętności i rozumu, szybko doszedłby do wniosku, że wystarczyło ciut zwolnić. Niech sobie ten kierowca minie dwa nieszczęśliwe tiry, zjedzie na prawo, wtedy można go wyprzedzić. Dając taką lekcję, sędzia stworzył zagrożenie w ruchu lądowym.

■ Ofiary losu

Lepiej więc odpuść sobie i zachowaj zimną krew! Dość często spotykam się z chamstwem na drodze. Wrzucam wtedy na luz i takim ludziom po prostu współczuję. Nieważne, ile pieniędzy mają na koncie, jakim autem się poruszają – to ofiary losu. Różnicę robi im wepchnięcie się kilkanaście metrów bliżej niż powinni. W konsekwencji sprawi to, że w domu będą o całe dwie minuty wcześniej.

Nie kupuję tego. Chamstwo mnie nie pociąga, nie interesuje. Myślenie, że ktoś nam wybaczy, nie daje zezwolenia do robienia na drodze głupot. ■

Paliwa poza kontrolą

Urzędy miar niezwykle rzadko, bo tylko raz na kilka, kilkanaście lat, sprawdzają, czy dystrybutorzy na poszczególnych stacjach paliw działają prawidłowo. Z kolei prawie w ogóle nie badają dystrybutorów LPG. Oznacza to, że rynek sprzedaży gazu jest praktycznie poza jakąkolwiek kontrolą – taki druzgocący raport o sytuacji w województwach łódzkim i świętokrzyskim przedstawiła Najwyższa Izba Kontroli.

Ustawowy nadzór nad rynkiem sprzedaży paliw na stacjach pełnią okręgowe i obwodowe urzędy miar. Najwyższa Izba Kontroli zbadała, jakie działania w ostatnich latach podjęły w zakresie legalizacji i kontroli dystrybutorów. NIK skupiła się na województwach łódzkim i świętokrzyskim.

■ Incydentalne kontrole

Okazało się, że od 2012 roku do pierwszego półrocza 2014 roku urzędy miar zalegalizowały w tych województwach ponad 14 tys. dystrybutorów benzyny, oleju napędowego i gazu. Z ustaleń kontrolerów wynika, że o ile urzędy miar przeprowadzały legalizację dystrybutorów na stacjach paliw zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami technicznymi, o tyle kontrola ilości sprzedawanego paliwa wykazała już szereg istotnych nieprawidłowości.

Jakich? Pracownicy obwodowych urzędów miar (OUM) w Łodzi i Łowiczu przeprowadzali kontrole poszczególnych stacji paliw średnio tylko raz na pięć lat, a w urzędach miar w Zduńskiej Woli i Kielcach odpowiednio raz na siedem i dziewięć lat. Rekordzistami byli urzędnicy z Piotrkowa Trybunalskiego. Badania poszczególnych stacji przeprowadzali raz na czternaście lat! W dodatku w trakcie kontroli sprawdzano tylko wybrane dystrybutorzy, a nie wszystkie na danej stacji. Tymczasem zgodnie z wytycznymi prezesa Głównego Urzędu Miar, przyrządy pomiarowe powinny podlegać prawnej kontroli metrologicznej przynajmniej raz między kolejnymi legalizacjami, czyli dystrybutorzy paliw ciekłych raz na dwa lata, a gazu raz na rok. Skontrolowane urzędy miar tłumaczyły się brakami kadrowymi i wyposażenia.

■ Żółwie tempo

Tylko dwa urzędy (z sześciu skontrolowanych) – Okręgowy i Obwodowy Urząd Miar w Łodzi – podejmowały kontrole metrologiczne dystrybutorów gazu. Ale dysponowały tylko jednym urządzeniem do kontroli przepływu gazu (pozostałe cztery urzędy miar w ogóle ich nie miały). W konsekwencji nie były w stanie zapewnić odpowiedniej częstotliwości i zakresu kontroli na terenie dwóch województw. Od 2012 roku do pierwszego półrocza 2014 roku urzędy miar sprawdziły pod względem metrologicznym tylko

71 dystrybutorów gazu z ponad 2,6 tys. zalegalizowanych urzędzeń (czyli niespełna 3 proc.). Biorąc pod uwagę dotychczasowe tempo przeprowadzania kontroli, można się spodziewać, że każdy dystrybutor LPG będzie kontrolowany średnio raz na 94 lata. Innymi słowy, rynek sprzedaży gazu jest poza jakąkolwiek kontrolą urzędów miar.

■ Kupujesz 20 litrów? Masz tylko 19

Urzędy miar mogą przeprowadzać na stacjach benzynowych tylko zapowiedziane kontrole z co najmniej siedmiodniowym wyprzedzeniem. Wyjątkiem są te, które przeciwdziałają popełnieniu przestępstwa lub wykroczenia, w tym skarbowego. Opierają się one na skargach.

Z ustaleń zapowiedzianych kontroli wynikało, że tylko trzy z 2,1 tys. skontrolowanych dystrybutorów benzyny i oleju napędowego na trzech różnych stacjach (2,2 proc. ze 139 skontrolowanych stacji w 2014 roku – do 19 września) nieprawidłowo odmierzali ilość sprzedawanego paliwa (od 0,6 proc. do 5,6 proc.). W jednym przypadku dystrybutor zaniżał wskazania na niekorzyść sprzedającego (o 1,5 proc.).

Tymczasem w porozumieniu z NIK osobną kontrolę prawidłowości odmierzania paliw przeprowadził Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej w Łodzi. Pokazała ona prawdziwą skalę błędów w odmierzaniu paliwa. Nieprawidłowości stwierdzono na czterech z 28 zbadanych stacji (14,3 proc.). Ponad 60 proc. wszystkich skontrolowanych dystrybutorów benzyny i oleju napędowego (48 urzędzeń na czterech stacjach z 77 ogółem) zawyżało wskazania (od 4,3 proc. do 5,6 proc.) sprzedanego paliwa na niekorzyść kupującego. Oznacza to, że kierowca, tankując 20 litrów paliwa, w rzeczywistości miał go w baku o litr mniej. W trakcie niezapowiedzianych kontroli nie odnotowano ani jednego przypadku, w którym stacja nalewałaby paliwo na swoją niekorzyść.



■ Bez zawiadamiania

Na co jeszcze zwróciła uwagę Najwyższa Izba Kontroli? Okręgowy Urząd Miar w Łodzi i nadzorowane przez niego obwodowe urzędy miar nie posiadały kompletnych danych o liczbie stacji paliw oraz liczbie i rodzaju dystrybutorów paliw i gazu działających na ich terenie. Według wykazów urzędów miar, na terenie okręgu łódzkiego funkcjonowało 1250 stacji paliw i LPG (854 na terenie województwa łódzkiego – 396 w województwie świętokrzyskim), natomiast zgodnie ze spisem stacji paliw prowadzonym przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, funkcjonowało 1429 stacji paliw (917 w Łodzi i 512 w województwie świętokrzyskim). Oznacza to, że blisko 200 stacji paliw znajdowało się poza ewidencją administracji miar i nie mogło być objętych kontrolami w ramach sprawowanego nadzoru. NIK zwraca jednak uwagę, że obowiązujące przepisy nie zapewniały urzędowi miar dostarczania danych o stacjach paliw funkcjonujących na ich terenie.

Jakie są najważniejsze wnioski z przeprowadzonej przez NIK kontroli? Urzędy miar powinny mieć możliwość sprawdzania stacji paliw bez uprzedniego zawiadomienia przedsiębiorców. Dodatkowo organy administracji miar muszą być informowane przez przedsiębiorców o rozpoczęciu prowadzenia i zaprzestania działalności w zakresie obrotu paliwami, w tym o liczbie i rodzaju używanych dystrybutorów paliw. Zdaniem NIK, należałoby także rozszerzyć uprawnienia organów administracji miar o prowadzenie kontroli nowych dystrybutorów paliw, wprowadzonych do obrotu na podstawie ustawy o systemie oceny zgodności.

Jakub Ziębka

Jak doradzać kursantom motocyklistom?

Ludzi warto uczyć nie tylko, jak należy jeździć na motocyklu, ale też jak go świadomie wybrać. Trzeba przy tym uwzględnić różne parametry, bardzo ważne z punktu widzenia bezpiecznego poruszania się na dwóch kółkach.



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

Ten artykuł jest skierowany w szczególności do instruktorów nauki jazdy oraz techniki jazdy. To właśnie oni powinni być fachowcami od jazdy na motocyklu, ale również tego wszystkiego, co z nim związane. Piszę go dla was, siedząc na tarasie z widokiem na taflę jeziora Garda, m.in. na podstawie obserwacji poczynionych podczas wyjazdu, który ostatnio zorganizowałem. Z grupą motocyklistów na różnych maszynach, o różnym poziomie umiejęt-

ności i doświadczenia dotarliśmy do Włoch. Dojechaliśmy do prawdziwej motocyklowej mekki, czyli jeziora Garda. Tam każda droga jest świetna. Chyba potrzeba by roku, żeby każdą przejechać przynajmniej raz. Niektórzy z uczestników sami przyznali, że nie najlepiej wybrali motocykl, na którym przyjechali.

■ Włoska jazda

W takich warunkach – cudowne górskie serpenty z dużymi wzniesieniami i spadkami drogi – najlepiej widać, jak ogromne znaczenie ma dobór odpowiedniego motocykla. Zupełnie nie chodzi tutaj o osiągnięcie jakichś wyników czy prześciganie się w parametrach technicznych. Dobór motocykla powinien być pewnym usystematyzowanym procesem wbijanym do głowy

adeptom motocyklizmu od pierwszej godziny jazdy na dwóch kółkach.

Chciałbym podzielić się moją wiedzą i spostrzeżeniami, jak wybierać motocykl. Co odpowiedzieć kursantowi, który dopytuje, jaki jedyną wybrać? Jak wytłumaczyć mu, że jednak yamaha R1 czy R6 służy do innych celów niż te, które on chce osiągnąć, jeżdżąc motocyklem? Jak wreszcie sprawić, żeby motocykliści jeździli bezpiecznie? Tak, to również ma związek z doborem odpowiedniego motocykla! Dlaczego te spostrzeżenia urodziły się na włoskiej ziemi? Otóż dlatego, że jeździ tam bardzo dużo motocyklistów, cechuje ich świetna technika jazdy (trudno znaleźć kogoś, kto nie radzi sobie z jazdą na motocyklu, którym kieruje, a jednocześnie wszyscy wyglądają, jak gdyby ich pojazdy były dla nich stworzone).

■ Wzrost ma znaczenie

Jeśli kursant pyta, jaki motocykl powinienem kupić, przy udzielaniu odpowiedzi musimy wziąć pod uwagę kilka istotnych czynników. Zaczniemy od budżetu. Celowo piszę o tym na samym początku. Przecież każdy, kto kupuje motocykl, chce przeznaczyć na niego określoną sumę pieniędzy. Jest to już ograniczenie, nie wiem nawet, czy nie największe. Kiedy dyskutuję z kursantami o wyborze motocykla pod kątem budżetu, zawsze im mówię, że powinni wybrać taki pojazd, na który ich stać. Nie może ich także zrazić pierwsza czy druga rysa pojawiająca się np. po parkingowej glebie. Początki jazdy na motocyklu wyglądają tak, że nie zakładamy, czy ktoś się w ogóle przewróci, tylko kiedy.

Przy doborze maszyny trzeba także zwrócić szczególną uwagę na wzrost kierowcy. Motocykliści musi być po prostu wygodnie. Osoby wysokie powinny raczej celować w większe motocykle, pozwalające na zajęcie na nich odpowiedniej pozycji. Z kolei nieduże wzrostem będą musiały szukać pojazdów niskich i z reguły lżejszych. Wszystko po to, żeby w czasie jazdy dobrze nad nimi panować.

Co najważniejsze, nie można od razu nastawiać się na określony typ motocykla (sportowy, chopper, enduro), ale spróbować jazdy na każdym z nich. Dopiero wtedy można wybrać to, co najbardziej pasuje kierowcy. Jak tego dokonać? Oczywiście najlepiej byłoby, gdyby każda szkoła jazdy posiadała w swych zasobach różne motocykle i znajdowała czas na to, żeby kursanci mogli poczuć, jak duże różnice towarzyszą zmianie typu motocykla.

■ Gdzie chcę jeździć?

O czym motocykliści najczęściej dyskutują? Oczywiście o mocy i pojemności maszyny. Przypomnijcie sobie, o co pyta was potencjalny Kowalski, widząc, że jeżdżicie na motocyklu. Otóż pewnie o to, ile wyciąga, jaką ma pojemność lub ewentualnie, ile ma koni mechanicznych.

Czy to jest najważniejsze? Nie. Jeśli ktoś twierdzi, że doświadczony motocyklista powinien jeździć na motocyklu o dużej pojemności i mocy, a mniej doświadczony na motocyklach mniejszych, to jest osobą tworzącą mity. Motocyklista powinien wybrać maszynę (czyli również pojemność, moc, moment obrotowy) odpowiednią do sposobu jej użytkowania. Okaże się wtedy, że do częstej jazdy po krętych drogach lub małych torach wyścigowych (kartingowych) najlepszy będzie motocykl typu supermoto, o pojemności rzędu 400 – 700 cm³, lub fajny motocykl typu naked-bike, w przedziale 600 – 800 cm³.

Ktoś inny chce podróżować autostradami. Wówczas powinien sprawić sobie mocny i dobrze zabudowany motocykl turystyczny. Będzie on z reguły trudniejszy w prowadzeniu w sytu-

acjach manewrowych, ale doskonale spisze się na drogach szybkiego ruchu. Jaka wtedy wchodzi w grę pojemność? Nawet 1600 cm³ – w przypadku np. bmw K1600GT.

Jeszcze inni chcą jeździć na drogi szutrowe. Będzie im zatem potrzebny motocykl typu enduro, niekoniecznie z ogromną mocą czy pojemnością. Ja od kilku lat używam do takiej jazdy maszyny o pojemności 800 cm³ i mocy ok. 80 KM. W zupełności wystarcza ona zarówno do podróżowania górkami serpentynami, jak i do jazdy miejskiej czy pokonania szutrowych odcinków.

■ Lekki czy ciężki?

Warto także wspomnieć o prędkości maksymalnej. Czy to ważny parametr? Uważam, że całkowicie nieistotny w przypadku cywilnej jazdy. Przecież i tak w większości sytuacji na drodze nie przekracza się prędkości rzędu 140 km/h. Co za tym idzie – deklarowana prędkość maksymalna na poziomie np. 250 km/h nie ma żadnego znaczenia. Oczywiście można pojechać na tor wyścigowy i ją sprawdzić, ale najczęściej okazuje się tam, że posiadacze takich motocykli słabo prowadzą je w zakrętach. Konsekwencją jest brak prędkości na wyjściu z zakrętu, która pozwoliłaby im rozpędzić się do maksymalnej prędkości katalogowej.

Ogromne znaczenie pod kątem łatwości prowadzenia ma także waga motocykla. Co prawda nie można jednoznacznie twierdzić, że ciężkie motocykle są trudne w prowadzeniu, ale lekki motocykl będzie ułatwiał życie w codziennej eksploatacji. Obecnie świat idzie w kierunku produkcji coraz lżejszych motocykli. Maszyny o pojemności ok. 600 – 700 cm³, czyli najlepsze do codziennej jazdy, ważą obecnie ok. 160 – 170 kg (jakieś 20 – 30 kg mniej niż jeszcze kilka lat temu). Niestety, warto również wiedzieć o tym, że polski ustawodawca znów nie bierze pod uwagę ogólnosiłkowych trendów. Dlaczego? Przecież od 2018 roku zacznie obowiązywać przepis, że motocykl do nauki jazdy kategorii A ma ważyć co najmniej 175 kg!

■ Po co walczyć?

W jaki sposób można krótko podsumować niniejsze rozważania? Ludzi warto uczyć nie tylko, jak należy jeździć na motocyklu, ale też jak go świadomie wybrać. Trzeba przy tym uwzględnić różne parametry, bardzo ważne z punktu widzenia bezpiecznego poruszania się na dwóch kółkach. Warto także próbować, testować, przymierzać się do różnych motocykli, wyposażonych w różne silniki, napędy, odmienne konstrukcyjnie zawieszenia. Należy szukać dającego najwięcej frajdy z jazdy i wymagającego najmniejszego zaangażowania w kierowanie. Przecież motocykl, z którym całą drogę musimy walczyć, nie daje przyjemności z jazdy! No, chyba że ktoś lubi walczyć. ■

BMW, VW i JAPOŃCZYKI bez tajemnic!



trends

Magazyny prawdziwych
miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

REKLAMA



Radosław Biernat, specjalista ds. prawnych

W tym miesiącu poruszamy tematykę karania kierowców. Przyglądamy się zmianom w rozporządzeniu w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, czyli w taryfikatorze.

Zmiany w rozporządzeniu określającym wysokość mandatów wynikają z dwóch zbiegających się w czasie i powiązanych z sobą przyczyn. Chodzi o wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 30 września 2014 roku (Dz.U. z 2014 roku poz. 1374) i związanej z nim nowelizacji rozporządzenia w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U. z 2013 roku poz. 1624 t.j. z późn. zm.).

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego wydany został po wniosku prokuratora generalnego o zbadanie zgodności taryfikatora mandatów z różnymi przepisami rangi ustawowej oraz konstytucją.

Trybunał za niezgodną z ustawami i konstytucją uznał w tabeli B taryfikatora pozycję 190 przewidującą 400 zł mandatu za samowolne umieszczanie, usuwanie, włączanie, wyłączanie, zmianę położenia lub zasłanianie znaku, sygnału drogowego oraz urządzenia ostrzegawczo-zabezpieczającego lub kontrolnego. W tym przypadku niezgodność dotyczy jednak tylko części dotyczącej urządzenia kontrolnego. Niezgodność w całości stwierdzona została natomiast w odniesieniu do następujących pozycji (tab. 1):

TABELA 1			
241	art. 86 § 1	spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym	kwota mandatu karnego przypisana za naruszenie stanowiące przyczynę zagrożenia powiększona o 200 zł, jednak nie więcej niż 500 zł
242	art. 86 § 2	spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka	kwota mandatu karnego przypisana za naruszenie stanowiące przyczynę zagrożenia powiększona o 300 zł, jednak nie więcej niż 500 zł

W tabeli C, za niezgodne z ustawami i konstytucją Trybunał uznał aż 11 pozycji dotyczących przede wszystkim nieprzestrzegania przepisów o czasie pracy kierowców.

Zgodnie z wyrokiem, wskazane pozycje w dotychczasowym brzmieniu straciły moc obowiązującą z upływem sześciu miesięcy od dnia ogłoszenia wyroku w dzienniku ustaw. Zatem termin utraty mocy wypadł 11 kwietnia. Na ten sam dzień przewidziano wejście w życie rozporządzenia ministra infrastruktury i rozwoju z 9 kwietnia 2015 roku, zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U. z 2015 roku poz. 506). Zmiany objęły zarówno dostosowanie taryfikatora do wyroku Trybunału Konstytucyjnego, jak i kilka nowych pozycji. Reakcją na wyrok było wprowadzenie nowego brzmienia pozycji 241 i 242 w tabeli B (tab. 2).

TABELA 2			
241	art. 86 § 1	Niezachowanie należytej ostrożności na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu i spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym	Kwota mandatu karnego przypisanego za naruszenie stanowiące znamię zagrożenia powiększona o 200 zł, jednak nie więcej niż 500 zł
242	art. 86 § 2	Niezachowanie należytej ostrożności na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu i spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka	Kwota mandatu karnego przypisanego za naruszenie stanowiące znamię zagrożenia powiększona o 300 zł, jednak nie więcej niż 500 zł

Nowelizacja wyeliminowała też całkowicie z rozporządzenia tabelę C, która określała stawki mandatów za wykroczenia związane z wykonywaniem przewozu drogowego. Należy jednak mieć na uwadze, że uchylenie tej tabeli nie oznacza, że ujęte w niej wykroczenia nie będą już karane, bowiem odpowiednie podstawy prawne znajdują się wciąż w ustawie o transporcie drogowym.

Wśród nowości wprowadzonych w nowelizacji pojawiła się nowa pozycja 17a (tab. 3):

TABELA 3				
17a	art. 97	Niestosowanie się do obowiązku używania elementów odbłaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego przez pieszego poruszającego się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub chodniku	art. 11 ust. 4a	do 100

Pozycję 25 i 26 otrzymały nowe brzmienie i dotyczą już obowiązku używania kasku, a nie jak dotąd hełmu ochronnego, przy czym stawki mandatów za jego nieużywanie pozostały niezmienione.

Niewielkimi zmianom, które nie objęły samych stawek, uległy także pozycje 186 i 187, dotyczące kierowania bez uprawnień. Podobnie jak pozycje 192 – 194, dotyczące odpowiedzialności za dopuszczenie pojazdu do jazdy pomimo braku uprawnień kierowcy, braku wymaganych dokumentów czy też wyposażenia.

Dodano również pozycję 187a (tab. 4):

TABELA 4				
187a	art. 94 § 1	Kierowanie motorowerem lub czterokołowcem lekkim przez osobę niemającą do tego uprawnienia	art. 3 w zw. z art. 4-6 [5]	200

Dodano też pozycje 200a – 200 g, określające wysokie stawki mandatów wyłącznie za wykroczenia związane z bezprawnym posługiwaniem się kartą parkingową dla niepełnosprawnych (tab. 5):

TABELA 5

200a	art. 96b	Posługiwanie się przez osobę do tego nieuprawnioną kartą parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym	art. 8 ust. 1 lub 2	300
		Posługiwanie się przez osobę do tego nieuprawnioną kartą parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym, i jednocześnie niestosowanie się do znaków drogowych:		
200b		B-3 „zakaz wjazdu pojazdów silnikowych, z wyjątkiem motocykli jednośladowych”, B-3a „zakaz wjazdu autobusów”, B-4 „zakaz wjazdu motocykli”	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 18 ust. 1-3 [1]	550
200c		B-10 „zakaz wjazdu motorowców”	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 18 ust. 11 [1]	400
200d	art. 96b w zb. z art. 92 § 1	B-35 „zakaz postoju”, B-37 lub B-38 „zakaz postoju w dni...”	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 28 ust. 1 albo 6 [1]	400
200e		B-39 „strefa ograniczonego postoju”	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 29 [1]	400
200f		D-18 „parking” lub D-18b „parking zadaszony”, z umieszczoną pod znakiem tabliczką T-29, albo D-18a „parking – miejsce zastrzeżone”, z umieszczoną pod znakiem tabliczką T-29	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 52 ust. 6 w zw. z § 2 ust. 4 albo § 52 ust. 4 w zw. z § 2 ust. 4 [1]	800
200g		P-18 „stanowisko postojowe” i P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” albo P-20 „koperta” i P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”, umieszczonego samodzielnie bez znaku pionowego D-18, D-18a lub D-18b	art. 8 ust. 1 lub 2 i § 90 ust. 2 i § 92 albo § 90 ust. 4 i § 92 [1]	800

Należy zwrócić uwagę, że za popełnienie podobnych wykroczeń bez nieuprawnionego posługiwania się kartą parkingową obowiązują do tychczasowe stawki mandatów. Nie mamy więc do czynienia z podwyżką stawek tylko zupełnie nowymi stawkami przeznaczonymi dla drogowych cwaniaków i oszustów.

Stawkę z pozycji 204a za niezastosowanie się do znaków tonażowych zakazów wjazdu podniesiono z 350 zł do 500 zł – tu istotnie mamy podwyżkę.

■ Nowelizacja prawa o ruchu drogowym

9 kwietnia, po rozpatrzeniu poprawek Senatu, w Sejmie uchwalona została nowelizacja kodeksu drogowego, poświęcona bezpieczeństwu przewozu dzieci. Przewiduje ona wprowadzenie rozszerzonych wymogów bezpiecznego przewożenia dzieci oraz ulepszonych warunków technicznych dla fotelików bezpieczeństwa dla dziecka i innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, wynikających z nowego regulaminu EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci stosowanych na pokładach pojazdów silnikowych (tzw. regulamin nr 129). Warunki uwzględniają postęp techniczny pod względem różnych aspektów urządzeń przytrzymujących dla dzieci. Chodzi m.in. o testy w zakresie zderzeń bocznych, umiejscowienie dzieci w wieku do piętnastu miesięcy tyłem do kierunku jazdy, kompatybilność z różnymi pojazdami, manekiny testowe i stanowiska do badań oraz dostosowanie do różnych rozmiarów dzieci. Ustawa doprecyzowuje również przepisy dotyczące stosowania pasów bezpieczeństwa. Chodzi o wprowadzenie obowiązku informowania pasażerów o konieczności używania pasów w autobusach w nie wyposażonych. Ustawa precyzuje także przepisy dotyczące zwolnienia z obowiązku używania pasów lub urządzeń przytrzymujących dla dzieci na podstawie odpowiedniego zaświadczenia lekarskiego oraz przewiduje możliwość zwolnienia z tego obowiązku żołnierzy żandarmerii wojskowej, wykonujących czynności ochronne. Zmiany stanowią także implementację regulacji unijnych. W tym zakresie nasz prawodawca wykorzystał przyznaną państwu członkowskiemu swobodę, wprowadzając:

- 1) zezwolenie na przewożenie w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu
- 2) zezwolenie na przewożenie w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, na tylnym siedzeniu pojazdu, trzeciego dziecka w wieku co najmniej trzech lat, w przypadku gdy dwoje dzieci jest przewożonych w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci na tylnym siedzeniu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego urządzenia.

Do czasu zamknięcia tego numeru „Szkół Jazdy” nowelizacja czekała na podpis prezydenta. Niebawem powinna wejść w życie, bowiem przewidziano dla niej zaledwie 14-dniowe *vacatio legis*. ■

Wychowywać czy karać?

Musimy wspólnie przezwyciężyć marazm i jak najszybciej, bez podziału na rządzących i rządzonych, rozpocząć udoskonalanie metod i sposobu kształtowania postaw niezbędnych do zmniejszenia liczby ofiar wypadków.



Wojciech Szemetyła

Nie tak dawno w Warszawie odbyło się VI Forum Bezpieczeństwa Transportu. Tematyka spotkania, które zorganizował ITS, poświęcona była systemowi szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców w Polsce. Utrzymująca się od kilku lat niekorzystna pozycja Polski w zestawieniach krajów członkowskich UE, dotycząca zagrożeń w ruchu drogowym, najwyższa liczba ofiar śmiertelnych na 1 mln mieszkańców, powszechna krytyka medialna, fragmenty raportu NIK zaprezentowane przez Marka Bieńkowskiego, dyrektora departamentu porządku i bezpieczeństwa wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli o stanie bezpieczeństwa na polskich drogach, uzmysłowiły nam wszystkim, że reforma ustawy o kierujących pojazdami nie przynosi tak bardzo oczekiwanej poprawy. Statystyki wypadków nie pozostawiają złudzeń. Dodajmy, że w swoim wystąpieniu dyrektor departamentu transportu drogowego MliR Łukasz Twardowski stwierdził, że oprócz dotychczasowych działań, mających na celu poprawę wyników szkolenia i egzaminowania, rząd widzi potrzebę i konieczność zaostrzenia kar wobec kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu. Mówił także o zaostrzeniu warunków uzyskiwania praw jazdy przez osoby, które popełniły przestępstwo w stanie nietrzeźwości.

■ Cztery propozycje

Nie powinno więc dzisiaj nikogo dziwić, że sygnalizowana przez urzędnika linia zaostrzania kar finansowych, nie tylko wobec kandydatów na kierowców i kierowców, ale co dla nas bardzo istotne, przedsiębiorców – właścicieli OSK, jest już procedowana w Sejmie i Senacie RP. Widać wyraźnie, że wobec braku spadku liczby śmier-

telnych wypadków na drogach rząd postanowił sięgnąć po odważne rozwiązania. Właśnie swoimi spostrzeżeniami i obawami co do skuteczności tego typu działań chciałbym się podzielić z czytelnikami „Szkoły Jazdy”. Przygotowując materiał, śledziłem bardzo uważnie opinie pojawiające się na forach internetowych, komentarze do bieżących wydarzeń zamieszczanych w mediach i – co chyba najważniejsze – szukałem wypowiedzi oraz opinii przedstawicieli stowarzy-

Tajemnicą poliszyneła jest nagminne łamanie obowiązkowej, ale nieżyciowej i zdaniem większości nikomu niepotrzebnej sprawozdawczości, czerpanie dodatkowych zysków zjazd doszkalających, zabronionych przez ustawę.

zeń i organizacji reprezentujących środowisko szkoleniowe. Pozwólcie więc, że tak jak w wielu poprzednich opracowaniach, przedstawię i skomentuję trzy wywołujące ostatnio największą kontrowersję pomysły legislacyjne, nad którymi pracują rząd, Sejm i Senat. Mam tu na myśli zaostrzenie sankcji finansowych w stosunku do OSK za odstępstwa od obowiązującego programu szkolenia, nietrzeźwych i nieprzestrzegających ograniczeń prędkości kierowców oraz zmianę zasad obowiązujących na i w pobliżu przejść dla pieszych.

■ Drakońskie kary

Na początek zacytuję propozycję resortu w pierwszej poruszonej przeze mnie kwestii. „Przedsiębiorca prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 23, kurs, o którym mowa w art. 35 ust. 1 – kurs dla instruktorów lub inne czynności związane z tymi szkoleniami, kursami lub warsztatami, z naruszeniem obowiązków lub warunków dotyczących ich prowadzenia, podlega karze pieniężnej w wysokości od 50 zł do 5 tys. zł za naruszenie. Suma kar pieniężnych nałożonych

za naruszenia stwierdzone podczas jednej kontroli nie może przekroczyć kwoty 10 tys. zł”.

Dalej stwierdza się, że postępowania nie wszczynają się lub je umarza, jeśli przedsiębiorca nie miał wpływu na naruszenia, nie mógł przewidzieć zdarzeń, które je spowodowały albo kiedy od momentu ujawnienia nieprawidłowości minęły dwa lata. Biorąc pod uwagę fatalną sytuację finansową większości OSK i oceniając przychody na podstawie liczby zdawanych po raz

pierwszy egzaminów pomiędzy 50 a 100 rocznie (piszę o ośrodkach prowadzących szkolenia wyłącznie na kategorię B, czyli większości), stworzenie możliwości nakładania na drodze administracyjnej tak wysokich kar jest całkowicie nieuzasadnione i może być wykorzystywane do zwalczania konkurencji.

■ Urzędnik wie najlepiej

Wiara, że dotychczas prawie bezradni urzędnicy nadzoru za pomocą mandatów zlikwidują znane od dawna większości czytelników patologie, wpływające na ogólnie fatalny stan naszego szkolenia, jest tak samo iluzoryczna, jak walka z przekraczającymi dopuszczalną i maksymalną prędkość wyłącznie za pomocą radarów. Tajemnicą poliszyneła jest nagminne łamanie obowiązkowej, ale nieżyciowej i zdaniem większości nikomu niepotrzebnej sprawozdawczości, czerpanie dodatkowych zysków zjazd doszkalających, zabronionych przez ustawę.

Obecnie MliR kontynuuje rozpoczętą przed paru laty reformę i przebudowę systemu szkolenia i egzaminowania. Wszystkim nam zależy na stworzeniu bazy i warunków, w których uzyskanie uprawnień do prowadzenia pojazdów nie odbiegałoby rażąco od norm i standardów obowiązujących w krajach UE. Nie wolno nam jednak nigdy zapomnieć, że naszym wspólnym i oczywiście nadrzędnym celem musi być zawsze troska o zmniejszenie liczby tragicznych ofiar na polskich drogach. Oceniając decyzje rzą-

du, biorę zawsze pod uwagę dobre intencje naszych legislatorów i decydentów. Uważam też, że w sytuacji, w której już blisko połowa istniejących od wielu lat OSK zniknęła z list przedsiębiorców, MliR powinno bezzwłocznie podjąć energiczne działania i rozwiązać zaległe, ciągle irytujące środowisko problemy. Wprowadzenie nowych zadań trzeba odłożyć na później. To jednak zbyt piękne marzenie, o którym na razie trzeba zapomnieć.

■ Przeciwno pijanym

Senat wprowadził czternaście poprawek do nowelizacji kilku ustaw, które oczywiście jak zawsze zmierzają do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zadośćuczynienia ofiarom wypadków. Projekt rządowy zakłada zmiany zaostrzające kary i środki administracyjne wobec kierowców prowadzących pojazdy w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środków odurzających lub w inny sposób stwarzających zagrożenie w ruchu lądowym. Bardzo szlachetny cel, jednak pozwolę sobie na pewną dozę sceptycyzmu. Dlaczego? Prowadziliśmy już wiele podobnych bezskutecznych akcji.

Cóż więc nowego czytamy w przytaczanym projekcie? Kierowcy, którzy prowadzili w stanie nietrzeźwości, będą obowiązkowo pozbawiani przez sąd prawa jazdy. Gdy zostaną złapani po raz pierwszy, utracą dokument na okres od trzech do piętnastu lat, a recydywiści – dożywotnio.

Ponadto wobec takich kierowców sąd będzie orzekał obowiązek wpłaty na Fundusz Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej od 5 do 10 tys. zł. Kierowca, który po alkoholu spowodował wypadek ze skutkiem śmiertelnym lub gdy spowoduje czyjeś kalectwo, dożywotnio straci prawo jazdy. Już dzisiaj słysząc głosy, że skazujemy nie tylko tych ludzi, ale również i ich rodziny, w tym dzieci, na duże problemy.

Osoby z orzeczonym zakazem prowadzenia pojazdów będą mogły, o ile sąd uzna, że nie zagrażają one bezpieczeństwu w komunikacji, po pewnym czasie usiąść za kierownicą samochodu. Pod warunkiem jednak, że będzie on wyposażony w tzw. blokadę alkoholową. Urządzenie to ma uniemożliwiać włączenie silnika, gdy poziom alkoholu w powietrzu wydychanym przez kierowcę wyniesie 0,1 mg alkoholu w 1 dm³. Oglądając sprawozdania z posiedzeń podkomisji nie znalazłem nigdzie uzasadnienia, dlaczego nie można już dzisiaj obowiązkowo wyposażać w takie blokady samochody używane w transporcie, taksówki, pojazdy komunikacji masowej. Przeprowadzane kontrole trzeźwości wykazują, że problem dotyczy praktycznie wszystkich kierowców i stanowi potencjalne zagrożenie dla innych uczestników ruchu.

■ Zatloczone więzienia

Również jazda bez uprawnienia do kierowania pojazdami, które zostało wcześniej odebrane przez sąd, została uznana za przestępstwo. Karą za jego popełnienie będzie grzywna, ograniczenie wolności lub spędzenie do dwóch lat w więzieniu. Z kolei wobec osób złapanych na prowadzeniu samochodu bez tego uprawnienia możliwe ma być orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów. Już dzisiaj strach pomyśleć, o ile zwiększy się liczba osadzonych w więzieniach. Dla nikogo nie jest tajemnicą, że istnieje wielotysięczna rzesza kierowców poruszających się po drogach bez uprawnień z powodu trudności związanych z uzyskaniem prawa jazdy. Ustawa przewiduje, że za przekroczenie prędkości o ponad 50 km/h prawo jazdy będzie zatrzymywane na trzy miesiące. Taka sama sankcja ma grozić za przewóz

Wszystko jednak powinno zacząć się od tezy, że bez zmiany mentalności komunikacyjnej, rozpoczętej w szkołach lub wcześniej, nie możemy się spodziewać szybkich rezultatów w poprawie bezpieczeństwa i kultury na polskich drogach.

w pojazdach większej liczby osób niż określona w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Nowelizacja wprowadza badania psychologiczne osób, którym odebrano prawo jazdy w wyniku ponownego przekroczenia dozwolonej liczby punktów karnych. Senat zaproponował głównie poprawki doprecyzowujące i redakcyjne. Jedną z nich umożliwiałoby stosowanie przepisów dotyczących rozkładania na raty – mówimy o sumie od 5 do 10 tys. zł – i umarzania nawiązek na rzecz Skarbu Państwa, także do nawiązek orzekanych na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej.

■ Pieszy to też uczestnik ruchu

Na zakończenie przeglądu spraw, którymi zajmują się Sejm i Senat, poruszę jeszcze wątek dyskusji nad zmianą przepisów dotyczących bezpieczeństwa pieszych na przejściach. Proponowany zapis ma brzmieć: „kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni lub znajduje się na przejściu”.

Cóż takiego sprawia, że zmodyfikowany w projekcie poselskim zapis obowiązującej i powszechnie znanej każdemu kierowcy zasady zachowania szczególnej ostrożności budzi tyle kontrowersji? W chwili, gdy piszę, już po raz piąty podkomisja infrastruktury nie osiągnęła konsensusu co do treści proponowanego zapisu. Naj-

więcej zastrzeżeń budzi fragment: „oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni”. Posłowie zwracają uwagę, że obecna definicja przejścia dla pieszych dotyczy tylko jezdni, a nie chodnika. Dlatego sformułowanie „bezpośrednio” budzi zastrzeżenia interpretacyjne i jest nie do przyjęcia z powodu następstw prawnych. Inni zwracają uwagę na nieścisłe i rozbieżne dane statystyczne dotyczące liczby śmiertelnych wypadków na drogach z udziałem pieszych, przytaczane przez wnioskodawczynię. Jest też duża część ekspertów i posłów uważająca, że dotychczasowy zapis wynikający z ratyfikowanej przez Polskę konwencji wiedeńskiej jest całkowicie wystarczający. Trzeba go tylko bezwzględnie egzekwować.

W każdym razie wypowiedziane się podczas dyskusji przedstawiciel rządu uważa, że wprowadzenie w życie tej nowelizacji, zmuszającej do bezwzględnego zatrzymywania pojazdów przed przejściem, powinno być poprzedzone kampanią informacyjną. Obowiązek przygotowania takiej akcji przypadłby KRBRD i obejmował: popularyzowanie informacji związanych z pierwszeństwem pieszego wchodzącego na przejście, opracowywanie i wydawanie publikacji na ten temat oraz stworzenie strony internetowej.

■ Edukacja, głupcze

Wszystko jednak powinno zacząć się od tezy, że bez zmiany mentalności komunikacyjnej, rozpoczętej w szkołach lub wcześniej, nie możemy się spodziewać szybkich rezultatów w poprawie bezpieczeństwa i kultury na polskich drogach. Doraźne działania, z jakimi mamy do czynienia, mogą jedynie odwrócić uwagę od istoty problemu, czyli niezbędnej budowy spójnego z procesami wychowawczymi młodzieży programu szkolenia i egzaminowania kierowców.

Jesteśmy mistrzami w adaptowaniu się do nowych warunków. Ostatnich dwadzieścia lat transformacji pokazało, jak potrafimy omijać wiele innowacyjnych i wręcz rewolucyjnych pomysłów po to, żeby ocalić miejsca pracy. Przy słabościach kontroli i praktycznym braku nadzoru nad systemem szkolenia tylko powszechna, jak najwcześniej rozpoczęta edukacja całego społeczeństwa wraz z budową logicznych i spójnych dla wszystkich podmiotów biorących udział w szkoleniu prostych i jasnych podstaw do prowadzenia działalności gospodarczej może przynieść oczekiwane przez wszystkich rezultaty.

Najwyższy już czas, żeby powstał zapowiadany narodowy program edukacyjny, najlepiej pod egidą premiera, koordynujący niezbędne działania. Obejmowałby zarówno najmłodszych, jak i dojrzałych uczestników ruchu drogowego. Musimy wspólnie przezwyciężyć marazm i jak najszybciej, bez podziału na rządzących i rządzonych, rozpocząć udoskonalanie metod i sposobu kształtowania postaw niezbędnych do zmniejszenia liczby ofiar wypadków. ■



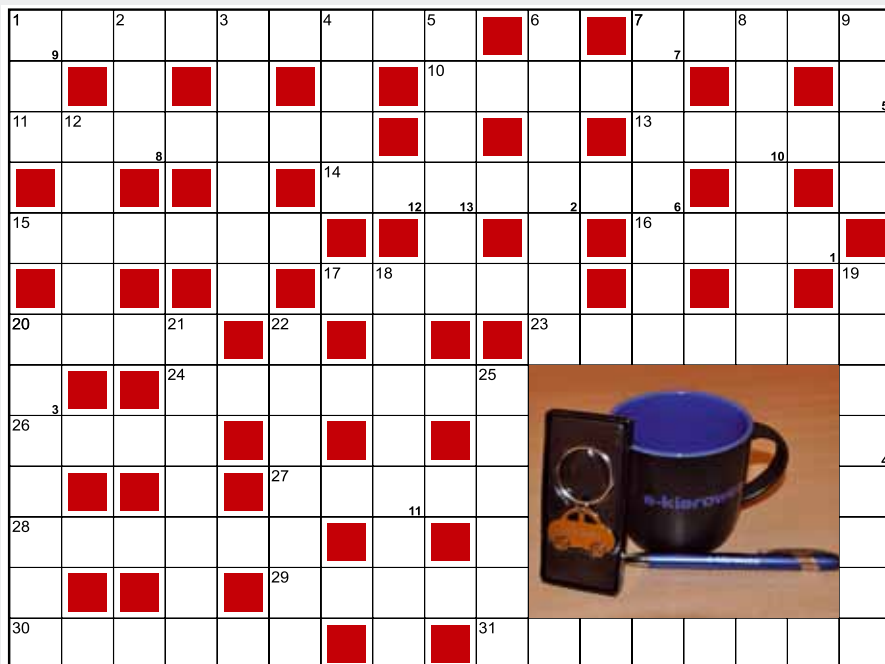
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło "Wiosenne przebudzenie". Zwycięzcy gratulujemy. Nagrodę przesyłamy pocztą.

Zapraszamy do rozwiązywania kolejnej krzyżówki z nagrodą. Pierwsze trzy osoby, które prześlą na adres redakcja@szkola-jazdy.pl prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestawy upominków ufundowane przez firmę e-kierowca.

POZIOMO:

1) zwalnianie, zmniejszanie prędkości. 7) współplemieniec Winnetou. 10) rozpoczęcie wyścigu. 11) przyrząd rejestrujący liczbę przebytych kilometrów. 13) graniczy z Białorusią. 14) benzyna silnikowa. 15) polskie morze. 16) przewodzi bodźce. 17) zespół Marka Grechuty. 20) auto zza oceanu. 23) słynny wodospad na pograniczu USA i Kanady. 24) zderzenie drogowe. 26) nietykalna świętość. 27) bywa bezdętkowa. 28) polski samochód dostawczy. 29) grupa wzajemnie popierających się osób. 30) prowizoryczny mostek. 31) czeka na pasażerów na postoju.

PIONOWO:

1) lina między samochodami. 2) siła, krzepa. 3) zawór pneumatyczny jednostronnego działania. 4) grecka bogini zwycięstwa. 5) poważanie, szacunek. 6) dowódca statku. 7) olimpijskie miasto w USA. 8) ważna trasa komunikacyjna. 9) "niebezpieczny zakręt w lewo" lub "zakaz zawracania". 12) dorosła postać owada. 18) część składowa pojazdu. 19) samochód produkowany przez FSO. 20) dziecięce siedzenie w aucie. 21) pojazd mechaniczny. 22) ładunek inicjujący wybuch właściwego materiału wybuchowego. 25) wiązany pod szyją.

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, Anita Chudzińska, Marek Rupental, Marek Wierchowski, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyło, Radosław Biernat, Albin Sieczkowski, Łukasz Szewczyk, 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: NewsPress, archiwum OSK Drift, archiwum Skody, archiwum projektu Migacz, archiwum Hyundai, Łukasz Szewczyk, archiwum Rafała Sonika, archiwum Volkswagena, Dariusz Piorunkiewicz, Albin Sieczkowski, commons.wikimedia.org/MON

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

SZKOŁA JAZDY
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Zamów prenumeratę!
już dziś

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

SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



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

SPS Admi – wszystko, co konieczne w 1 programie do zarządzania OSK.

- ✓ POBIERANIE PKK
- ✓ REALIZACJA OBOWIĄZKU
SPRAWOZDAWCZOŚCI

ADMi
SPS



**Program z
certyfikatem
zgodności**



KORZYŚĆ DLA OSK

PEWNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO

- Praca w zamkniętym, niezależnym systemie, do którego nie ma dostępu strona kontrolująca;
- Realizacja sprawozdawczości w pełni zgodna z przepisami i honorowana przez wszystkie urzędy powiatowe korzystające z Portalu Starosty;
- Bezpieczeństwo przechowywania danych potwierdzone certyfikatami.

ŁATWOŚĆ I WYGODA

- Jeden program do wszystkich zadań: nie wymaga korzystania z Portalu OSK przy pobieraniu PKK, korzystania z innych programów administracyjnych, przełączania systemów itp.;
- Pełne wsparcie specjalistów przy wdrożeniu i bieżącej obsłudze;
- Możliwość obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Integracja z egzaminem wewnętrznym.



KORZYŚĆ DLA INSTRUKTORA

- Wszystkie funkcje niezbędne do organizacji codziennej pracy (kursy, kursanci, kalendarze itp.);
- Bieżący monitoring postępów kursantów;
- Platforma do komunikacji z kursantami;
- Pełna mobilność dzięki możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych.



KORZYŚĆ DLA KURSANTA

- Możliwość zarządzania swoim szkoleniem (postępami, terminami itp.);
- Wygoda płynąca z możliwości obsługi na tabletach i telefonach komórkowych;
- Ułatwiony kontakt z instruktorem.