

nr 12/2015 (120)  
cena: 11,90 zł (w tym 5 % VAT)



# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

str. 4

## ZWIĘKSZYĆ NADZÓR!

NIK OPUBLIKOWAŁA RAPORT Z WYNIKÓW KONTROLI, DOTYCZĄCEJ SYSTEMU SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA KIEROWCÓW. WNIOSKI SĄ JEDNOZNACZNE: STAROSTWA MUSZĄ ZWIĘKSZYĆ NADZÓR NAD SZKOŁAMI JAZDY, MARSZAŁKOWIE – NAD WORD-AMI. SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ NALEŻY ZWRÓCIĆ NA INSTRUKTORÓW.

str. 6

## SEJM SIĘ ZMIENIŁ

WŚRÓD NOWYCH POSŁÓW, KTÓRZY ZOSTALI WYBRANI W PAŹDZIERNIKOWYCH WYBORACH PARLAMENTARNYCH, ZNALEŻLI SIĘ M.IN. RAFAŁ WEBER, ZASTĘPCA DYREKTORA WORD-U W TARNOBRZEGU, ORAZ MIROŚLAW SUCHOŃ, KTÓRY JEST WSPÓŁAUTOREM KONCEPCJI SYSTEMU TELEINFORMATYCZNEGO OŚRODKÓW EGZAMINOWANIA. PIERWSZY Z NICH STARTOWAŁ Z RAMIENIA PIS, DRUGI – NOWOCZESNEJ RYSZARDA PETRU.



ISSN 1895-4472



WWW.SZKOLA-JAZDY.PL

*Masz pełny grafik na grudzień?  
A co z nowymi kursantami?*



## *Skoncentruj się na jazdach – teorię zostaw nam!*

*W końcówce tego roku większość OSK przeżywa wzmoczony napływ kursantów. Wszyscy kandydaci chcą zdążyć z uzyskaniem prawa jazdy do 4 stycznia 2016 r. Pełny grafik jazd to z kolei brak czasu i zasobów, aby przyjmować nowych chętnych.*

*Jeżeli z powodu dużej liczby kursantów masz problem z organizowaniem wykładów dla nowych kursantów – nie odsyłaj ich na inny termin, bo mogą już nie wrócić. Przekaż im pakiet „Teoria w domu” z dostępem do e-kursu. Dzięki temu od razu rozpoczną szkolenie teoretyczne a po zdaniu egzaminu – zgłoszą się na praktykę.*

# Opóźnienie już pewne



**Krzysztof Giżycki**

Wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że planowane na 4 stycznia uruchomienie przebudowywanego za ogromne pieniądze systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców się nie powiedzie. Nowi ministrowie intensywnie myślą, co powinni teraz zrobić. Już pewnym scenariuszem jest przesunięcie wdrożenia CEPIK-u w czasie. Jeśli taka decyzja zostanie zrealizowana, okaże się, że historia lubi się powtarzać. Nie trzeba daleko sięgać w przeszłość. Wystarczy cofnąć się o trzy lata.

Prolongowanie terminu wejścia w życie nowych przepisów to jednak dobra wiadomość dla ośrodków szkolenia kierowców. Dlaczego? Przynajmniej z dwóch powodów. Na dłuższy okres można będzie rozłożyć sobie pracę z kursantami, którzy chcą zdążyć i uzyskać prawo jazdy na starych zasadach. I jeszcze jedna rzecz. Wiele wska-

zuje na to, że zwiększony popyt na szkolenia, jaki był odczuwalny przez kilka ostatnich miesięcy, potrwa. Wszystkie karty muszą zostać odkryte w najbliższych tygodniach, może nawet dniach. Wtedy będziemy wiedzili już wszystko.

To niejedyny ciekawy temat, o którym wciąż ostatnio dyskutują branżowcy. Za nami przecież wybory parlamentarne. Został już wyłoniony nowy rząd, poznaliśmy nazwisko ministra odpowiedzialnego za infrastrukturę i wiceministra, który zajmie się transportem drogowym. Do Sejmu weszli posłowie, mający w przeszłości styczność ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

No i jeszcze najnowszy raport Najwyższej Izby Kontroli... Na pewno warto się z nim zapoznać, bowiem pod lupę wzięto instytucje zajmujące się nadzorem nad firmami szkolącymi kursantów oraz ich egzaminowaniem. Dostało się wszystkim, nawet szkołom jazdy...

Nie można jednak zapomnieć, że zbliża się szczególnie dla nas czas. Dlatego cała redakcja „Szkół Jazdy” życzy Wam, drodzy Czytelnicy, rodzinnej i ciepłej atmosfery podczas świąt Bożego Narodzenia oraz szampańskiej zabawy w sylwestra. Niech rok 2016 będzie udany!

*Redaktor naczelny*

## W numerze

Zwiększyć nadzór!	4	Pohamuj się!	28
Zmiana ministra, zmiana ministerstwa	8	Łamie cię? Nie jedź!	29
Info-Car.pl? Szybciej, łatwiej, wygodniej	9	Wyższa półka	30
Sejm się zmienia!	10	Jak jeździć? Praktyczne porady Stiga	31
Nie myśl o egzaminie	12	Do pracy i zabawy	32
Elki w ogniu agresji	13	Wyższe kary za brak OC	34
Globalne trojczki	14	Chwila prawdy	35
Kierowca-mechanik wraca do szkół	16	Mądry Polak po szkodzie...	36
Złoty rok. Ale co dalej?	18	Prawo jazdy w roli głównej	37
Przepis na dobry biznes?		Co rozprasza polskich kierowców?	38
Strategia, elastyczność i odwaga	20	Od teorii do praktyki	39
Nic nowego? Z pozorów!	22	Wypadek czy kolizja?	40
Zakładnicy instrukcji egzaminowania	24	Kiedy należy wymieniać opony?	
Odcinkowy pomiar prędkości.		Radzą eksperci	41
Jak to działa?	25	Przegląd legislacyjny	42
Maluch, wskaźnik paliwa		Co dalej?	44
i... sześć liczb	26		

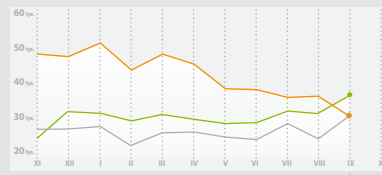
## Z ostatniej chwili

### LICZBA WYDANYCH PRAW JAZDY

WRZESIEŃ 2015 **37468**

WRZESIEŃ 2014 **30741**

WRZESIEŃ 2013 **30215**



## Będzie kolejny poślizg

Od dłuższego czasu wszyscy zastanawiają się, czy zmodernizowany system CEPIK znacznie działać, tak jak zapowiadano, czyli 4 stycznia. Wątpliwości jest wiele, pisaliśmy zresztą o tym na łamach listopadowego numeru „Szkół Jazdy”. W przestrzeni publicznej krążyło wiele nieoficjalnych informacji, z których wynikało, że CEPIK nie znacznie działać w zakładanym terminie. Potwierdza to odpowiedź, jaką otrzymaliśmy od resortu spraw wewnętrznych i administracji.

– Obecny poziom zaawansowania prac nad wdrożeniem systemu CEPIK 2.0 wskazuje na poważne ryzyko, z którym wiązałoby się uruchomienie nowego systemu z dniem 4 stycznia 2016 r. Należy mieć przy tym na względzie, iż do uruchomienia zmierzonych rozwiązań pozostaje 41 dni, zaś do wydania pozostają w dalszym ciągu kluczowe dla tego procesu akty wykonawcze do ustawy Prawo o ruchu drogowym, pozostające zarówno w gestii ministra właściwego do spraw wewnętrznych, jak i innych resortów.

Dlatego MSWiA rekomenduje przesunięcie daty wdrożenia systemu w życie – informuje wydział prasowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ostateczne potwierdzenie nadeszło od resortu infrastruktury i budownictwa.

– Proces przygotowujący wdrożenie systemu CEPIK 2.0 nie został zakończony. Aby uniknąć paralizu w wydziałach komunikacji i w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego, została podjęta decyzja o przesunięciu wyznaczonego na 4 stycznia 2016 r. terminu wejścia w życie przepisów wprowadzających CEPIK 2.0. – informuje „Szkół Jazdy” wydział prasowy resortu infrastruktury i budownictwa. Co to oznacza w praktyce?

– Konieczna będzie także zmiana terminu wejścia w życie przepisów ustawy o kierujących pojazdami, wprowadzających m.in. okres próbny dla młodych kierowców. Ostateczny termin zostanie określony po wykonaniu przez Ministerstwo Cyfryzacji audytu technicznego systemu CEPIK 2.0 i określeniu czasu potrzebnego do jego usprawnienia – informuje wydział prasowy MliB. *red*



# Zwiększyć nadzór!

**Najwyższa Izba Kontroli opublikowała raport z wyników kontroli, dotyczącej systemu szkolenia i egzaminowania kierowców. Wnioski są jednoznaczne: starostwa muszą zwiększyć nadzór nad szkołami jazdy, marszałkowie – nad WORD-ami. Szczególną uwagę należy zwrócić na instruktorów, żeby w prawidłowy sposób przeprowadzali egzaminy wewnętrzne i do egzaminu państwowego dopuszczali tylko kursantów mających wymaganą wiedzę i umiejętności – czytamy we wnioskach pokontrolnych.**

Kontrola NIK była planowana od dłuższego czasu, trwała od lipca do grudnia ubiegłego roku. W ramach prowadzonych działań wzięto pod lupę 21 instytucji. Znalazły się wśród nich zarówno starostwa powiatowe, urzędy miejskie, marszałkowskie, jak i WORD-y. Dobór jednostek, w których doszło do kontroli, nie był przypadkowy. Kontrolerzy NIK wzięli pod uwagę doniesienia prasowe o miejscach zatrzymania instruktorów lub egzaminatorów, przypadkach zamknięcia OSK z powodu występujących w nich nieprawidłowości, wyniki analizy zdawalności egzaminów w poszczególnych WORD-ach oraz sprawozdań wojewodów za 2013 rok, pozyskanych z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, dotyczących realizacji przez starostów zadań wynikających z ustawy o kierujących. Badaniami kontrolnymi objęto lata 2013 – 2014.

Do oceny systemu szkolenia i egzaminowania służyły także ankiety, które były dostępne na stronach internetowych NIK. Mógł ją wypełnić każdy, kto przystępował w ciągu ostatnich pięciu lat do egzaminu państwowego na prawo jaz-

dy. Pytania dotyczyły zarówno przebiegu egzaminu, jak i jakości prowadzonego szkolenia. Odpowiedziało na nie niecałe 3 tys. respondentów.

## ■ Nieefektywny system

Co zatem ciekawego możemy przeczytać w raporcie? Między innymi to, że zmiany w szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców

**9443 – liczba zarejestrowanych OSK (stan na 30 czerwca 2015 roku)**

przeprowadzane w Polsce w ostatnich kilkunastu latach nie przyniosły na razie oczekiwanych rezultatów. Nowe procedury szkolenia i egzaminowania nadal nie przygotowują do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, a zwłaszcza do radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach.

Chociaż uzyskanie prawa jazdy w Polsce jest wciąż znacznie trudniejsze niż w pozosta-

łych krajach Unii, rygorystyczny system egzaminowania nie przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Średnia zdawalność egzaminów praktycznych na prawo jazdy w Polsce w 2014 roku wynosiła 34,5 proc. (w 2013 roku – 31,5 proc.). Dla porównania, w tym samym roku w Wielkiej Brytanii zdało ok. 47 proc. osób, a w Niemczech aż 74 proc. przy znacznie niższej liczbie zabitych w tych krajach. Polska ma jeden z najwyższych w Europie wskaźników zabitych na 100 wypadków drogowych: 9,4 – to osiem razy więcej niż np. Wielkiej Brytanii (1,2) czy w Niemczech (najniższy w Europie – 1,1). Młodzi kierowcy – w wieku do 24 lat, ze stażem do dwóch lat – są w Polsce sprawcami co piątego wypadku.

## ■ Zdają tam, gdzie łatwiej

Część raportu jest poświęcona egzaminowaniu. Wiadomo, że zajmują się tym wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. NIK wyliczył, że

## TEMAT NUMERU Raport NIK

88 proc. przychodów (blisko 60 mln zł) skontrolowanych ośrodków pochodziło z opłat egzaminacyjnych. Zwraca przy tym uwagę, że niemal 70 proc. tych przychodów ogółem stanowią opłaty za egzaminy poprawkowe.

NIK zastanowiły także duże rozbieżności pomiędzy wskaźnikami zdawalności w poszczególnych ośrodkach: od lat najniższymi w Koszalinie i Łodzi – 23 proc., a najwyższymi w Ostrołęce – ok. 53 proc. Z danych wynika, że egzaminy na prawo jazdy łatwiej zdaje się w mniejszych miejscowościach (np. Ostrołęka, Łomża, Suwałki), w których układ dróg jest nieskomplikowany, a ruch mniejszy niż w dużych miastach. Z tego powodu część kursantów woli zdawać egzamin poza miejscem zamieszkania, w ośrodku, w którym ma większe szanse na pomyślny wynik. Wśród warszawiaków popularne są np. egzaminy w Łomży i Ostrołęce (gdzie od lat zdawalność jest najwyższa w Polsce). Popularność turystyki egzaminacyjnej potwierdzili kursanci. Z ankiety przeprowadzonej przez NIK wynika, że co dwudziesta osoba zmieniła ośrodek egzaminowania.

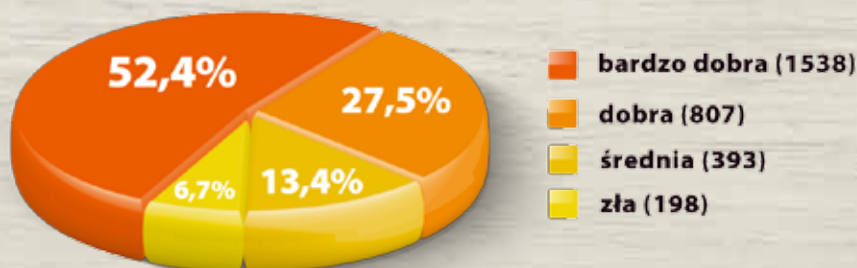
### ■ Filie WORD-ów? Słaby pomysł

Pomimo systematycznie malejącej liczby przystępujących do egzaminu na prawo jazdy i to-

### 6937 – liczba ośrodków faktycznie prowadzących działalność (stan na 30 czerwca 2015 roku)

warzających temu trudności z zapewnieniem pracy dla egzaminatorów sejmiki województw tworzą kolejne, coraz to nowe terenowe oddziały ośrodków egzaminowania, często w niewielkich miastach i miasteczkach (np. w Łukowie, Koźniewicach, Zwoleniu, Nowym Targu). Tymczasem NIK sygnalizuje, że wiąże się z tym wiele zagrożeń. Przede wszystkim w tak małych miejscowościach (np. Zwoleń liczy 8 tys. mieszkańców) najczęściej nie ma możliwości przeprowadzenia egzaminów praktycznych w wymaganym zakresie, które sprawdzają umiejętność jazdy w każdym terenie, także przejazdy przez skrzyżowanie dwupoziomowe czy torowisko tramwajowe. Organizowanie egzaminów, które ze względu na zabudowę terenu pomijają część manewrów, jest co prawda dopuszczalnym wyjątkiem, jednak nie powinno być, zdaniem NIK, nadużywane. Poza tym umożliwienie przystępowania do egzaminów w małych miejscowościach, o niewielkim natężeniu ruchu i uproszczonym układzie komunikacyjnym, tworzy nierówne warunki dla zdających. Stwarza to także niebezpieczeństwo nierzetelnego przygotowania kandydatów na kierowców oraz wpływa negatywnie na rentowność ośrodków już istniejących, co zdaniem Najwyższej Izby Kon-

### Ocena ankietowanych w zakresie przygotowania ich do egzaminu przez OSK.



źródło: ankieta NIK

trolu może stanowić pokusę do uzyskania przez ośrodki egzaminowania dodatkowych dochodów z egzaminów poprawkowych.

### ■ Brak mechanizmów antykorupcyjnych

Z raportu wynika, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na ogół dysponowały niezbędnymi warunkami technicznymi do egzaminowania kandydatów. Jednak w wielu zauważono nieprawidłowości dotyczące spełniania ustawowych ram egzaminów (posiadania wymaganych orzeczeń lekarskich i psychologicznych przez egzaminatorów), także tych, które z założenia miały przeciwdziałać korupcji. Jakich? W ponad połowie skontrolowanych WORD-ów nie zapewniono bezstronności egzaminowania. Egzaminy przeprowadzali egzaminatorzy nadzorujący, a nawet dyrektor ośrodka, co kolidowało z ich obowiązkami z zakresu nadzoru i procedurami

odwoławczymi w przypadku skarg egzaminowanych. Co jeszcze? Nie egzekwowano od egzaminatorów składania wymaganych oświadczeń o działalności gospodarczej prowadzonej przez małżonka.

Pomimo takiej listy zastrzeżeń żaden z WORD-ów nie otrzymał od NIK-u oceny negatywnej. Trzy ośrodki zostały ocenione pozytywnie (Warszawa, Płock i Kielce), reszta (Opole, Ostrołęka, Radom, Słupsk) – pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

### ■ Rzadkie kontrole lekarzy

Surowszą ocenę NIK otrzymali marszałkowie województw. Po pierwsze, chodzi o nadzór nad

### W ciągu ostatnich czterech lat potencjał szkoleniowy w Polsce zmniejszył się o ok. 20 proc. – w połowie 2011 roku szkolenie prowadziło ok. 8600 OSK.

działalnością wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Oceniono go jako nieskuteczny.

### Czy w ocenie ankietowanych, nabyli oni umiejętności udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych podczas szkolenia w OSK?



źródło: ankieta NIK

Czy instruktor prowadzący szkolenie zachowywał się w sposób niekulturalny?



źródło: ankieta NIK

Zdaniem NIK, kontrole ośrodków prowadzone były w sposób nierzetelny, nie obejmowały wymaganego zakresu, a prowadzone czynności dokumentowano niezgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu. Postępowania w sprawie wydania decyzji dotyczącej

**45174 – liczba instruktorów (stan na 30 czerwca 2015 roku)**

skreślenia z ewidencji egzaminatora niespełniającego wymagań prowadzone były w sposób przewlekły. Choć co czwarta skarga dotycząca przebiegu egzaminu została uznana za zasadną, tylko w co drugim urzędzie przeprowadzono dodatkowe kontrole doraźne.

Po drugie, marszałkowie województw rzadko kontrolują lekarzy (jedynie 12 proc.) i psychologów (17 proc.) przeprowadzających badania lekarskie i psychologiczne kandydatów na kierowców. Tymczasem brak lub niewłaściwy nadzór nad badaniami i wydawaniem orzeczeń utrudnia osiągnięcie zakładanych celów dotyczących poprawy bezpieczeństwa

na drogach. Stwierdzone przez NIK nieprawidłowości w wykonywaniu lub dokumentowaniu badań kierowców i kandydatów na kierowców dotyczą ponad 40 proc. skontrolowanych badań lekarskich oraz 80 proc. psychologicznych. Najczęściej brakowało dokumentacji potwierdzającej przeprowadzenie wszystkich wymaganych badań, w szczególności dotyczących narządu słuchu, równowagi i wzroku.

Spośród czterech skontrolowanych urzędów marszałkowskich jeden otrzymał ocenę negatywną (Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego), dwa – pozytywną pomimo stwierdzonych nieprawidłowości (Urzędy Marszałkowskie Województw Pomorskiego i Mazowieckiego). Jeśli natomiast chodzi o Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego, przyjęto ocenę ogólną dzieloną. Pozytywnie oceniono nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych, natomiast negatywnie pozostałe objęte kontrolą zagadnienia.

### ■ Długa lista zarzutów

Najsurowiej w raporcie ocenione zostały natomiast starostwa powiatowe. Lista zarzutów jest długa. Większość skontrolowanych starostw (80 proc.) pozbawiła się możliwości sprawdzania, jak ośrodki szkolenia prowadzą praktyczną naukę jazdy, bo nie podjęła w tym zakresie współpracy z policją. Niemal żadne starostwo (90 proc.) nie badało również prawidłowości przeprowadzania przez ośrodki egzaminów wewnętrznych, sprawdzających, czy kandydat na kierowcę ma wystarczającą wiedzę i umiejętności, by przystąpić do egzaminu państwowego. Na kontroli dokumentacji poprzestawano nawet w tych szkołach jazdy, w których zdawalność egzaminów wewnętrznych była stuprocentowa, a zdawalność egzaminów państwowych niska.

Skontrolowanym przedsiębiorcom nie przekazywano niezwłocznie zaleceń pokontrolnych. W żadnej skontrolowanej jednostce, pomimo nagminnego stwierdzania rażących naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia OSK, nie wydano decyzji administracyjnej o zakazie wykonywania tej działalności i nie skreślono przedsiębiorcy z właściwego rejestru.

We wszystkich skontrolowanych starostwach nie opracowano procedur bieżącego nadzoru w zakresie upływu terminu ważności orzeczeń lekarskich i psychologicznych o braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania czynności instruktora, terminowego złożenia zaświadczeń potwierdzających uczest-

**27144 – liczba instruktorów prowadzących szkolenia (stan na 30 czerwca 2015 roku)**

nictwo instruktorów w warsztatach doskonalenia zawodowego, a także w zakresie upływu terminu ważności legitymacji instruktora, co należy uznać za działanie nierzetelne. W konsekwencji nie podejmowano niezwłocznie działań w celu wykreślenia z ewidencji osób, które nie spełniały wymagań.

Chociaż skontrolowane starostwa nie były przygotowane i nie radziły sobie ze sprawowaniem nadzoru nad OSK, w żadnym przypadku nie skorzystały z przewidzianej w art. 43 ust. 3 ustawy o kierujących możliwości podjęcia współpracy w zakresie pomocy merytorycznej z WORD.

### ■ Opieszałość w wydawaniu decyzji

To nie wszystko. Zdaniem NIK, starostowie, choć mają niezbędne instrumenty prawne, nie eliminują z ruchu drogowego osób jeżdżących po polskich drogach bez ważnych uprawnień, czyli tych, którym zatrzymano prawo jazdy np. za jazdę po alkoholu, pod wpływem środków odurzających lub za przekroczenie progu punktów

Czy przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu egzaminator przedstawił się, podał swoje imię i nazwisko, numer pojazdu egzaminacyjnego w sposób umożliwiający zapisanie tych danych przez urządzenie rejestrujące?



źródło: ankieta NIK

karnych. A liczba takich osób w ostatnich latach systematycznie rośnie. W 2012 roku policja zatrzymała 26 tys., w 2013 ponad 31 tys., a w 2014 roku już 41,5 tys. osób za jazdę bez ważnych uprawnień. Przy czym dane te nie obejmują osób, które prawa jazdy nigdy nie miały, ponieważ nie podlegają one ewidencji. Według ostrożnych szacunków, bez uprawnień po polskich drogach może więc jeździć nawet pół miliona osób.

Tymczasem w żadnym skontrolowanym starostwie nie kierowano niezwłocznie na ponowny egzamin kierowców, którzy przekroczyli próg 24 punktów karnych (tylko w 2014 roku policja zatrzymała ponad 3 tys. takich kierowców). Na wnioski policji o skierowania starostwa reagowały opieszale, a opóźnienia w wydawaniu decyzji w skrajnych przypadkach wynosiły nawet dziesięć miesięcy. W trzech starostwach w przypadku co czwartego wniosku policji w ogóle nie wydano decyzji o ponownym egzaminie. Oznacza to, że tacy kierowcy nadal bezkarnie jeździli po drogach.

Starostwa opieszale wydawały decyzje o skierowaniu na badania nawet w odniesieniu do osób, które spowodowały poważne wypadki (z ofiarami śmiertelnymi lub rannymi). Urzędnicy wydawali decyzje z opóźnieniem także w odniesieniu do prawomocnych wyroków zakazu prowadzenia pojazdów (w 2014 roku sądy orzekły blisko 103 tys. takich zakazów).

### ■ Brak umiejętności, wystawianie zaświadczeń

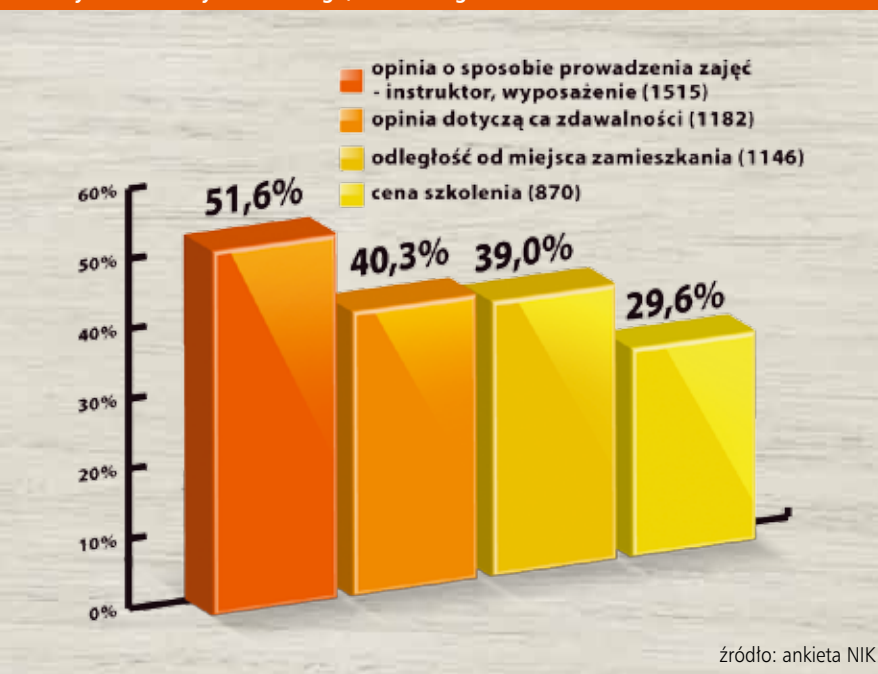
Pomimo że NIK nie zajmowała się bezpośrednio kontrolą ośrodków szkolenia kierowców w raporcie jest trochę cierpkich słów na temat szkół jazdy. Przede wszystkim Najwyższa Izba Kontroli zarzuca OSK nierzetelne przygotowanie kandydatów na kierowców do egzaminu. Jako dowód mający potwierdzać taką teorię przywołała statystykę. Otóż w kontrolowanym okresie egzamin praktyczny przerwano na placu manewrowym oraz w ruchu miejskim w ponad 200 tys. przypadków (na przeprowadzonych łącznie w skontrolowanych WORD ok. 690 tys. egzaminów państwowych), z czego w około 60 proc. podczas egzaminu w ruchu drogowym.

Na brak rzetelnego prowadzenia szkoleń wskazuje również to, że większość osób, któ-

### 639 – liczba wykładowców (stan na 30 czerwca 2015 roku)

re nie mogły sobie poradzić podczas egzaminu państwowego, uzyskiwała wcześniej pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego. Jednakże wydanie przez OSK zaświadczenia o ukończeniu kursu, jak widać po negatywnych wynikach egzaminów państwowych, nie zawsze świadczyło o rzetelnym przygotowaniu.

### Co decydowało o wyborze takiego, a nie innego OSK?



Wystawianie zaświadczeń w zasadzie polegało na poświadczeniu, że kandydat ukończył minimalną liczbę godzin zajęć. Przyczyną tego stanu był brak kontroli prawidłowości przeprowadzania egzaminów wewnętrznych, w szczególności kontroli tych OSK, w których zdawalność egzaminów wewnętrznych była stuprocentowa, a zdawalność egzaminów państwowych na prawo jazdy niska.

### ■ Braki w wyposażeniu, za dużo osób w pojeździe

Dodatkowym argumentem świadczącym o grzechach OSK są rutynowe kontrole przeprowadzone przez policję w latach 2013 – 2014. Okazało się, że w 5.089 samochodach szkoleniowych stwierdzono łącznie 828 różnego rodzaju nieprawidłowości. Dotyczyły one głównie braku w pojazdach kart przeprowadzonych zajęć lub ich nierozpisywanie, braku u instruktora legitymacji, a także nieprzestrzegania podczas prowadzonych zajęć przepisów w zakresie liczby osób w pojeździe. Stwierdzano także brak dowodu rejestracyjnego pojazdu bądź brak w nim wymaganego wpisu o przystosowaniu pojazdu do nauki jazdy. Pojazdy nie były prawidłowo oznakowane znakiem L. Występowały nieprawidłowości w oświetleniu pojazdu, brakowało apteczki doraźnej pomocy, koła zapasowego. Kierujący przekraczali dozwoloną prędkość oraz nie stosowali się do znaków drogowych.

Ale kontrole, tylko w innym zakresie, prowadzą także starostwa powiatowe. Najczęściej

stwierdzone nieprawidłowości polegały m.in. na brakach lub błędach w dokumentacji oraz brakach w wyposażeniu, prowadzeniu egzaminów wewnętrznych przy wykorzystaniu nie-

### 506 – liczba aktywnych wykładowców (stan na 30 czerwca 2015 roku)

aktualnych druków arkuszy egzaminacyjnych, przeprowadzaniu egzaminów z części praktycznej przed zakończeniem szkolenia, braku możliwości archiwizowania i drukowania informacji dotyczących egzaminów wewnętrznych, niezgodności liczby godzin zajęć teoretycznych lub praktycznych, występowaniu niezgodności informacji przekazywanych starości z zapisami w prowadzonej dokumentacji lub nieprzekazywaniu w ogóle wymaganych informacji.

### ■ Jednoznaczne wnioski

Najwyższa Izba Kontroli nie ma żadnych narzędzi, które pozwoliłyby na uzdrowienie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców oraz nadawaniu uprawnień. Może co najwyżej wносить o przeprowadzenie zmian. I właśnie taką informację zawarto we wnioskach pokontrolnych. Starostwa muszą zwiększyć nadzór nad szkołami jazdy, marszałkowie – nad WORD-ami. Szczególną uwagę należy zwrócić na instruktorów, żeby w prawidłowy sposób przeprowadzali egzaminy wewnętrzne i do egzaminu państwowego dopuszczali tylko kursantów mających wymaganą wiedzę i umiejętności.

Jakub Ziębka

# Zmiana ministra, zmiana ministerstwa

**W połowie listopada prezydent Andrzej Duda powołał nowy rząd, któremu przewodniczy Beata Szydło. Tekę ministra infrastruktury i budownictwa (nie, jak poprzednio, resortu infrastruktury i rozwoju) objął Andrzej Adamczyk, jego zastępcą odpowiedzialnym za transport drogowy został Jerzy Szmít.**

Polityk Prawa i Sprawiedliwości będzie więc kierował odchudzonym urzędem. Resort infrastruktury i budownictwa został wydzielony z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, które funkcjonowało niecałe dwa lata. Zostało utworzone na drodze połączenia dotychczasowego Ministerstwa Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Historia MTBiGM też nie była długa. W takiej formie resort również działał dwa lata. Powstał wskutek przekształceń w ówczesnym Ministerstwie Infrastruktury.

## ■ Szydło postawiła na Adamczyka

Nowy minister Andrzej Adamczyk w żadnym wypadku nie jest postacią anonimową. Jego nazwisko najczęściej wymieniano w kontekście obsady resortu, który miał się zajmować infrastrukturą, już krótko po wyborach. Przewidywania okazały się słuszne.

Adamczyk urodził się w 1959 roku w Krzeszowicach (powiat krakowski). Dwukrotnie (w 1998 i w 2002 roku) był wybierany do rady powiatu krakowskiego. Przewodniczył w niej komisji infrastruktury i gospodarki komunalnej. Działał w Porozumieniu Centrum, następnie przystąpił do Prawa i Sprawiedliwości. W 2005 roku z listy PiS został po raz pierwszy wybrany do Sejmu, w którym pracuje bez żadnej przerwy do dziś. Był wiceprzewodniczącym sejmowej komisji infrastruktury. Na stronie internetowej nowego ministra możemy przeczytać, że „specjalizuje się w tematyce budownictwa, a także infrastruktury drogowej i kolejowej”.

## ■ Szmít zajmie się transportem

Znamy już także nazwisko wiceministra infrastruktury i budownictwa, odpowiedzialnego za transport drogowy, czyli obszar, w którym znajdują się również sprawy związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Został nim Jerzy Szmít. Jego nominacja wywołała pewne kontrowersje. Okazuje się, że wiceminister, lider Prawa i Sprawiedliwości na Warmii i Mazurach, już dwukrotnie stracił prawo jazdy.

Jerzy Szmít urodził się w 1960 roku w Olsztynie. Działał w Niezależnym Stowarzyszeniu Studentów, w stanie wojennym został internowany. Po zmianie ustrojowej działał m.in. w Porozumieniu Centrum, Unii Polityki Realnej, Ruchu Społecznym AWS i Przymierzu Prawicy, z którego przeszedł do Prawa i Sprawiedliwości.

W 1999 roku był pierwszym marszałkiem województwa warmińsko-mazurskiego wybranym przez koalicję AWS – UW – PSL. W wyborach parlamentarnych w 2005 roku z ramienia Prawa i Sprawiedliwości uzyskał mandat senatora w okręgu olsztyńskim. W Senacie był przewodniczącym komisji samorządu terytorialnego i administracji publicznej. Z kolei w 2011 roku z powodzeniem wystartował do Sejmu. W ostatnich wyborach parlamentarnych Jerzy Szmít nie brał udziału.



Andrzej Adamczyk

Fot.: Adrian Grycuk/Wikimedia Commons

## ■ Budowa dróg szybkiego ruchu

O niektórych planach nowego rządu można było się dowiedzieć z exposé, które wygłosiła w Sejmie premier Beata Szydło. Zapowiedziała, że jednym z priorytetów będzie kontynuacja budowy dróg szybkiego ruchu.

– Nie ma powodu, żeby kilometr autostrady w Polsce kosztował tyle, ile w najbardziej górzystych krajach Europy i jednocześnie, by wiele z tych autostrad niemalże natychmiast domagało się naprawy, a firmy je budujące zamiast rozwijać się – bankrutowały – mówiła Beata Szydło.

Jakub Ziębka



# Info-Car.pl? Szybciej, łatwiej, wygodniej

**– System Info-Car.pl sporo zmienił w naszej codziennej pracy. Urzędnicy doceniają prosty, intuicyjny interfejs, a klienci nie muszą już biegać do kasy, która jest w budynku po drugiej stronie ulicy. Ważna jest niezawodność terminali, które bardzo szybko łączą się z naszym systemem – ocenia Teresa Buła-Wojtanowska, kierownik Biura Komunikacji Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu.**

Info-Car.pl to systemowe rozwiązanie stworzone z myślą o ułatwieniu pracy instytucji zajmujących się wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami (wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego) oraz rejestracji pojazdów (wydziały komunikacji starostw powiatowych). Z wygodnych rozwiązań portalu Info-Car.pl korzystają także kandydaci na kierowców, którzy szkolą się w OSK, osoby rejestrujące auto oraz firmy zajmujące się leasingiem pojazdów. Jak działanie systemu w praktyce ocenia Teresa Buła-Wojtanowska, kierownik Biura Komunikacji Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu?

**Jakub Ziębka: Skąd wziął się pomysł, żeby wałbrzyski urząd miasta zaczął stosować w swojej codziennej pracy system Info-Car.pl?**

**Teresa Buła-Wojtanowska:** W 2013 roku, po 10 latach przerwy Wałbrzych odzyskał grodzkość. Od tego momentu część zadań, które dotychczas realizował starosta wałbrzyski (m.in. związane z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami dla mieszkańców Wałbrzycha), przejął prezydent miasta. To on podjął decyzję dotyczącą zmian w obszarze komunikacji. Między innymi, prezydentowi zależało na unowocześnieniu transportu publicznego, ale także na wprowadzeniu ułatwień dla mieszkańców związanych z wizytą w urzędzie. Miały one polegać na szybszym, dogodniejszym załatwianiu spraw związanych z rejestracją pojazdów oraz wydawaniem uprawnień do kierowania pojazdami. System Info-Car.pl okazał się idealnym narzędziem do realizacji tego celu. Biuro komunikacji otrzymało nową siedzibę w samym centrum Wałbrzycha. Została wyposażona w nowoczesny automatyczny system kolejkowy. Dzięki Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych uruchomiliśmy także system wysyłania powiadomień SMS oraz e-mail informujących o możliwości odbioru prawa jazdy oraz dowodu rejestracyjnego. Zainstalowaliśmy także terminale płatnicze, które pozwalają na wniesienie opłaty za wydanie dokumentu prawa jazdy czy dowodu rejestracyjnego w systemie Info-Car.pl.

**Możliwości systemu Info-Car.pl doceniają kierowcy i kandydaci na kierowców, ale czy system rzeczywiście pomaga także urzędnikom? Jak najbardziej. Nasi pracownicy są bardzo zadowoleni z tego, że system nalicza opłaty za wy-**



danie dokumentów komunikacyjnych, eliminując ewentualne pomyłki oraz dokonuje podziału wpłaty na: opłatę administracyjną (komunikacyjną), ewidencyjną i skarbową. Ponadto klient nie musi odchodzić od stanowiska, żeby np. pójść do kasy. Pozostali oczekujący w kolejce widzą, że sprawa obsługiwanej osoby jest w toku, dzięki czemu unikamy niesłusznych uwag, że klient wyszedł, a pracownik nic w tym momencie nie robi i mógłby poprosić kolejną osobę. Takie sytuacje miały miejsce w przeszłości.

Praca w systemie Info-Car.pl jest bardzo łatwa. Przede wszystkim ze względu na prosty, intuicyjny interfejs. Nie ma żadnych problemów z obsługą terminali, które bardzo szybko łączą się z naszym systemem. Wystarczyło krótkie przeszkolenie przez przedstawiciela PWPW i po krótkim czasie każdy urzędnik mógł samodzielnie dokonywać transakcji przy pomocy dostępnej funkcji Info-Car.pl. w zakresie przyjmowania opłat kartami płatniczymi za wydanie dokumentów prawa jazdy czy dowodu rejestracyjnego.

**A jak te zmiany przyjęli mieszkańcy Wałbrzycha?**

Szybko zauważyli i docenili wprowadzone zmiany. Kasa urzędu miasta znajduje się po drugiej stronie ulicy. W praktyce oznaczało to, że obsługiwany klient musiał wyjść z urzędu, przejść na drugą stronę ulicy, odstać swoje w kolejce

do kasy, a potem wrócić do nas z pokwitowaniem. Dla przeważającej liczby zawsze spieszących się mieszkańców była to spora niedogodność, klienci sami pytali nas o możliwość wniesienia opłaty bezpośrednio przy stanowisku. Tak więc zainstalowanie terminali płatniczych było wyjściem naprzeciw oczekiwaniom naszych mieszkańców. Dzięki temu, że korzystamy z systemu Info-Car.pl klienci załatwiają swoją sprawę szybciej i w jednym miejscu. Dodatkowo system daje im możliwość sprawdzenia w dowolnym momencie jaki jest status złożonego wniosku.

Staramy się monitorować poziom satysfakcji naszych klientów. Dzięki informacjom od nich wiemy, że wprowadzone przez urząd zmiany w ich opinii znacznie ułatwiły i skróciły wszystkie procedury związane z rejestracją pojazdów i wydawaniem praw jazdy. W tym zakresie nasze działania są postrzegane bardzo pozytywnie, bez żadnego wyjątku.

**To już wszystkie korzyści?**

Prawie. Nie do przecenienia jest też to, jak zastosowanie systemu wpłynęło na wizerunek Urzędu Miasta w Wałbrzychu. Mieszkańcy zauważają wprowadzane przez nas zmiany i doceniają fakt, że staliśmy się urzędem nowoczesnym, który koncentruje się na tym, aby obsługa spraw mieszkańców była szybka, prosta i skuteczna. ■



Fot.: Paweł Kula/Kancelaria Sejmu

# Sejm się zmienił

**Wśród nowych posłów, którzy zostali wybrani w październikowych wyborach parlamentarnych, znaleźli się m.in. Rafał Weber, zastępca dyrektora WORD-u w Tarnobrzegu, oraz Mirosław Suchoń, który jest współautorem koncepcji systemu teleinformatycznego ośrodków egzaminowania. Pierwszy z nich startował z ramienia PiS, drugi – Nowoczesnej Ryszarda Petru. Do Sejmu z kolei nie weszli: Beata Bublewicz oraz Arkadiusz Litwiński (oboje PO).**

Wybory parlamentarne już za nami. Preferencje wyborców sprawiły, że na polskiej scenie politycznej doszło do dużych zmian. Platforma Obywatelska straciła wiele miejsc w Sejmie, z kolei większość uzyskało Prawo i Sprawiedliwość. Do minimum została ograniczona reprezentacja posłów Polskiego Stronnictwa Ludowego, zniknął Sojusz Lewicy Demokratycznej i Twój Ruch, na scenę wkroczyły z kolei dwie nowe formacje – Nowoczesna Ryszarda Petru i Kukiz '15. „Szkoła Jazdy” postanowiła sprawdzić, czy w nowym parlamencie będą zasiadać posłowie, którzy mają coś wspólnego ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców oraz propagowaniem bezpiecznych zachowań na polskich drogach. Co się okazało?

## ■ Idzie nowe

Zacznijmy od nowych posłów. Z okręgu rzeszowskiego do Sejmu dostał się Rafał Weber.

Otrzymał ponad 17 tys. głosów. Ten 34-letni członek Prawa i Sprawiedliwości i prawnik po raz pierwszy będzie zasiadał w ławach poselskich. Do tej pory pełnił funkcję dyrektora WORD-u w Tarnobrzegu oraz radnego miejskiego w Stalowej Woli. Nominację na to pierwsze stanowisko otrzymał w zeszłym roku, kiedy władzę w województwie podkarpackim przejęło PiS. Jak pisze na swojej stronie internetowej, był odpowiedzialny za działania związane z promowaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Z kolei z Bielska-Białej do Sejmu dostał się ekonomista i informatyk Mirosław Suchoń (Nowoczesna Ryszarda Petru). W jego biogramie możemy przeczytać, że „z ramienia bielskiego WORD był członkiem, a także przewodniczącym Zespołu Przedstawicieli Województw. Opracował koncepcję systemu teleinformatycznego ośrodków egzaminowania. Jest członkiem krajowego zespołu konsultacyjnego ds. systemu WORD, dzia-

łającego przy Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych”.

Nowymi twarzami w Sejmie są także Krzysztof Paszyk oraz Paweł Bejda (objął PSL). Pierwszy z nich był w przeszłości wicedyrektorem WORD-u w Pile, drugi – w Skierniewicach. Paszyk pracował w WORD-zie do momentu tegorocznych wyborów samorządowych, kiedy objął funkcję przewodniczącego Sejmiku Województwa Wielkopolskiego. Czym zajmował się w ośrodku egzaminowania? Nadzorował m.in. bezpieczeństwo w ruchu drogowym w Pile i północnej części Wielkopolski oraz szkolenia i uprawnienia dla kierowców zawodowych.

Paweł Bejda wicedyrektorem WORD-u w Skierniewicach został w 2007 roku. Potem jego kariera polityczna wyraźnie przyspieszyła. W 2012 roku objął stanowisko wicewojewody łódzkiego. Funkcję pełnił przez dwa lata. W grudniu ubiegłego roku został powołany na członka nowego zarządu województwa.

### ■ Znane twarze

W ławach sejmowych zasiadają także posłowie doskonale znani. Zaczniemy od Platformy Obywatelskiej. Chodzi m.in. o Pawła Olszewskiego, który w koalicyjnym rządzie PO – PSL pełnił funkcję wiceministra infrastruktury i rozwoju. Przejął to stanowisko w czerwcu 2015 roku, gdy do dymisji podał się Zbigniew Rynasiewicz. Jeszcze wcześniej, bo w maju, Olszewski został mianowany pełnomocnikiem rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Jest on absolwentem zarządzania i marketingu na Wydziale Prawa i Administracji poznańskiego Uniwersytetu Adama Mickiewicza. W 2005 roku po raz pierwszy został posłem.

Ludzie związani ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców z pewnością słyszeli o działalności poselskiej Krzysztofa Brejzy (PO). Dlaczego? Jest on autorem nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, która umożliwiła marszałkom województw samodzielne podejmowanie decyzji w sprawie tworzenia punktów egzaminacyjnych na kategorie AM, A1, A2, A, B1 oraz B we wszystkich miastach prezydenckich, nie tylko mających prawa powiatu. Stało się to dwa lata temu. Od tamtego czasu wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w całej Polsce utworzyły kilkanaście filii.

Była to już druga próba wprowadzenia możliwości zdawania egzaminów w innych niż do tej pory lokalizacjach – poprzednią cztery lata temu zablokowało środowisko dyrektorów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. W opinii po-

sła Krzysztofa Brejzy (PO), nowelizacja ustawy miała ułatwić dostęp do egzaminu dla ok. 4 mln mieszkańców polskich miast i okolicznych gmin, którzy muszą dojeżdżać często 50 – 60 kilometrów do najbliższego ośrodka egzaminacyjnego, zmniejszyć natłok samochodów szkoleniowych oraz egzaminacyjnych na ulicach największych miast, doprowadzić do obniżenia cen szkoleń, być korzystna dla dużej grupy osób młodych, dla których prawo jazdy jest ważnym dokumentem na rynku pracy.

Do Sejmu dostał się także były przewodniczący komisji infrastruktury Stanisław Żmijan. Jest on m.in. współautorem projektu w sprawie podniesienia wysokości mandatów za wykroczenia drogowe. Nowy taryfikator obowiązuje od maja. Okazuje się jednak, że Żmijan sam ma problemy z przestrzeganiem przepisów. Jeszcze przed wyborami, pod koniec października, jego brawurą jazdę na trasie Chełm – Hrubieszów nagrał nieoznakowany radiowóz z wideorejestratorem. Poseł przekroczył obowiązującą tam prędkość o 53 km/h. Efekt? Strata prawa jazdy na trzy miesiące.

W ławach sejmowych po raz kolejny zobaczymy także Bożennę Bukiewicz (była zastępczynią przewodniczącego sejmowej komisji infrastruktury) i Cezarego Grabarczyka (w latach 2007 – 2011 minister infrastruktury).

Swoich posłów ponownie wprowadziło również Prawo i Sprawiedliwość. Wymienić można tu choćby Jerzego Maternę (wielokrotnie składał interpelacje związane ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców), Krzysztofa Tchórzewskiego (był zastępcą przewodniczącego komisji

infrastruktury), Jerzego Polaczka (były minister transportu) i Andrzeja Adamczyka.

### ■ Na aucie

Warto jeszcze wspomnieć o dwojgu byłych już posłów PO, których w nowej kadencji Sejmu już nie zobaczymy. Chodzi o Arkadiusza Litwińskiego (autor zapisu polegającego na likwidacji obowiązku odbycia zajęć teoretycznych w ośrodku szkolenia kierowców) oraz Beatę Bublewicz (autorka koncepcji nadania pieszym większych przywilejów oraz wprowadzenia egzaminu państwowego z udzielania pierwszej pomocy przedmedycznej). Litwiński bez powodzenia starał się wejść do parlamentu z okręgu szczecińskiego, z kolei córka znanego kierowcy rajdowego – z olsztyńskiego.

W Sejmie nie znajdzie się ponadto Łukasz Kucharski, szef WORD-u w Łodzi, który startował z szóstej pozycji na liście PO z okręgu łódzkiego. Jego wynik to 1320 głosów.

Nie powiodło się także Jerzemu Wojtanowiczowi, właścicielowi krakowskiego ośrodka „Auto-Test” oraz prezesowi małopolskiego oddziału PIGOSK. Kandydował do Sejmu z ramienia Zjednoczonej Lewicy. Zdobył 177 głosów, a jego formacja do parlamentu się w ogóle nie dostała.

### ■ Kontrowersje

Informacja o tym, że Wojtanowicz kandyduje w wyborach, pojawiła się nawet na stronie internetowej Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców. Ciepłe słowa o kandydacie napisał prezes Federacji, Krzysztof Bandos. „Jurek jest jednym z nielicznych kandydatów działających w środowisku OSK mającym tak ogromne doświadczenie i znajomość problemów tego środowiska, które na bieżąco powinny być wykorzystane podczas procedowania aktów prawnych (...). Dlatego bez względu na przynależność organizacyjną, a także niezrzeszeni oraz współpracujące organizacje społeczne środowiska OSK powinny udzielić pełnego poparcia tej kandydaturze, o co niniejszym apeluję” – możemy przeczytać w oświadczeniu Bandosa.

W komentarzach pod tekstem dobrze o Wojtanowiczu wyrazili się także Janusz Ujma (honorowy prezes PFSSK) oraz Wojciech Szemetyło. Jednak zbulwersowany postawą kolegów był Janusz Kuśmierk. Prezes Stowarzyszenia OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego napisał: „Nie zgadzam się na promowanie na stronie PFSSK partii i ugrupowań politycznych. Proszę o usunięcie informacji o kandydacie (...) oraz nieumieszczanie na stronie PFSSK materiałów promocyjnych, informacyjnych o jakichkolwiek kandydatach czy partiach politycznych. PFSSK zawsze była organizacją apolityczną i tak powinno pozostać”.



Fot.: Paweł Kula/Kancelaria Sejmu

# Nie myśl o egzaminie

**Do zdania egzaminu niewielki stres jest niezbędny. Dzięki niemu następuje wzrost aktywizacji ośrodkowego układu nerwowego: mózg reaguje szybciej, odbiera i przetwarza informacje.**

**W** Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Inowrocławiu zmarła kobieta oczekująca na egzamin. Przyczyną śmierci był zawał serca. Być może przyczynił się do niego stres przed sprawdzianem wiedzy.

Psychologowie twierdzą, że to, w jaki sposób reagujemy na egzaminacyjny stres, w dużej mierze zależy od naszego charakteru. Osoby bardziej gadatliwe, towarzyskie, śmiałe, czyli ekstrawertycy, zwykle radzą sobie lepiej niż introwertycy, a więc osoby pozornie spokojnie, wyhamowane. One tłumią w sobie emocje, w tym również stres.

## ■ Bez paniki!

– Wieloletnie doświadczenie w zakresie egzaminowania kandydatów na kierowców wykazuje, że wśród zdających znajduje się grupa osób, która ma problemy z zaprezentowaniem na egzaminie praktycznym posiadanej wiedzy i umiejętności – mówi Roman Małecki, egzaminator. – Niepowodzenie na egzaminie nie zawsze jest związane z niewystarczającym przygotowaniem kandydata na kierowcę, ale może być spowodowane także zbyt silnym stresem egzaminacyjnym.

Jacek Grunt-Mejer, psycholog transportu, uważa, że dzień przed egzaminem kursant nie powinien już jeździć ani uczyć się.

## Ofiary stresu

Lipiec 2007 roku – w Olsztynie na placu egzaminacyjnym zmarł mężczyzna, który ubiegał się o uprawnienia instruktora kat. C+E. Prawdopodobną przyczyną śmierci był wylew.

Marzec 2011 roku – z placu egzaminacyjnego w Piotrkowie Trybunalskim karetka przywiozła do miejscowego szpitala mężczyznę, który wcześniej zasłabł. Nie udało się uratować. Przyczyną śmierci był zawał serca.

Styczeń 2013 roku – na placu egzaminacyjnym białostockiego WORD mężczyzna stracił przytomność. Reanimacja nie przyniosła skutku. Przyczyną śmierci był zawał serca.

Luty 2013 roku – na placu egzaminacyjnym WORD w Białej Podlaskiej mężczyzna stracił przytomność. Mimo reanimacji zmarł.

Październik 2015 roku – w Inowrocławiu kobieta czekająca na egzamin straciła przytomność. Przybyły na miejsce lekarz stwierdził zgon. Kobieta leczyła się na serce.



– Lepiej będzie, jeśli odpocznie, pójdzie na spacer, zrobi coś dla siebie. W dniu egzaminu niech się wyśpi, a rano zje energetyczne śniadanie. Nie warto też podchodzić do egzaminu jak do wielkiego sprawdzianu. Jeśli ma odpowiednią wiedzę i umiejętności, to prawo jazdy mu się należy i wystarczy to udowodnić egzaminatorowi. Pamiętajmy także o tym, żeby w grupie osób oczekujących na egzamin unikać tych, którzy sięją panikę, przekazując, najczęściej przesadzone i nieprawdziwe, informacje dotyczące przebiegu egzaminów – zaleca Grunt-Mejer.

## ■ Koncentracja do końca

Jak działa nasz organizm w stresie? Maria Ołdziejewska, lekarz chorób wewnętrznych upoważniony do badań kierowców, tłumaczy, że w stanie stresu wydzielają się zwiększona ilość adrenaliny, która prowadzi do wzrostu pobudzenia różnych układów, na przykład przyspiesza tempo pracy serca i wzmacnia wydzielanie glukozy przez wątrobę. W rezultacie czujemy, jak żołądek podchodzi nam do gardła i ogarnia nas zdenerwowanie. Nadmierne pobudzenie może zmniejszyć nasze zdolności do radzenia sobie ze stresem i utrudniać nam skupienie uwagi na aktualnie wykonywanym zadaniu.

– Głównym błędem kursantów jest to, że przestają być skupieni w momencie, kiedy egzaminator mówi „wszystko dobrze, wracamy” – mówi Jacek Grunt-Mejer. – Po tych słowach kursant wpada w euforię, rozluźnia się i zaczyna popełniać błędy. Pamiętajmy, że egzamin jest zda-

ny dopiero wtedy, kiedy dojedziemy do siedziwy WORD-u, zgasiemy silnik samochodu, otrzymamy kartę z pozytywnym wynikiem egzaminu. Był nawet przypadek, że kursantka dotarła już na miejsce, egzaminator poinformował ją o zdaniu egzaminie, a ona w euforii odpięła pasy i wyskoczyła z samochodu. Niestety, nie wyłączyła silnika i nie zabezpieczyła samochodu. W rezultacie egzamin oblała.

## ■ Uwaga na kofeinę!

Niektórzy kursanci chcą zażyć przed egzaminem leki uspokajające. Czy to dobry pomysł?

– Absolutnie nie – mówi Maria Ołdziejewska. – Jeśli już ktoś chce zażyć środki uspokajające, niech będą one naturalnego pochodzenia, np. ziołowe. Można napić się herbatki z melisy czy dziurawca. Wcześniej jednak sprawdźmy, jak dane tabletki na nas działają: ważne jest, żeby nie powodowały senności i nie spowalniały reakcji. Lepiej unikać dużej ilości kawy, czy tym bardziej napojów energetycznych, gdyż zawarta w nich kofeina może tylko spowodować nadmierne pobudzenie i większy niepokój.

I na zakończenie jeszcze uwaga psychologa: może warto potraktować przeżywaną na egzaminie na prawo jazdy stres jako sprawdzian radzenia sobie z napięciem emocjonalnym, bo przecież bycie kierowcą wiąże się z częstym kontaktem z sytuacjami trudnymi, w których powinniśmy umieć kontrolować swoje emocje i prawidłowo reagować.

Anita Chudzińska

# Elki w ogniu agresji

**Niedawno w Słupsku kierowca zaatakował instruktora w elce prowadzonej przez kursantkę. Jak potwierdzają inni instruktorzy i kursanci, przejawy agresji i braku kultury na drogach to dla nich norma.**

Mężczyznę, który zaatakował instruktora, rozwścieczył fakt, że tuż przed wjazdem na rondo stojącej przed nim elce zgąsł silnik. Za kierownicą siedziała kursantka. Samochód był oczywiście odpowiednio oznaczony. Atakujący nie mógł mieć wątpliwości, że auto prowadzi osoba dopiero ucząca się jeździć. Mimo to, kiedy silnik zgąsł jej po raz drugi, zaczął trąbić. Kobieta w dalszym ciągu nie mogła ruszyć. Wyskoczył więc z samochodu i podszedł do elki. Otworzył drzwi, machał rękoma i coś wykrzykiwał. Po chwili swoją złość skierował w stronę próbującego uspokoić go instruktora. Podbiegł z drugiej strony auta i zaczął bić go po twarzy. Na szczęście obezwładniło go kilku znajdujących się w pobliżu zająca mężczyzn.

## ■ Gonitwa z kluczem francuskim ręce

– Zupełnie nie dziwi mnie ta historia – mówi Anna Stortz-Skręty, właścicielka szkoły Jazdy Crazy Driver ze Szczecina. – Kiedyś taki sam furiał gonił mojego znajomego instruktora z kluczem francuskim w ręce. Facet był tak zawzięty, że jechał za jego elką jeszcze przez jakiś czas i próbował zajeżdżać mu drogę. Przyczyna była podobna – kursant zatrzymał się przed przejściem i przepuścił pieszego.

Jej zdaniem, takie sytuacje to woda na młyn dla nierównoważonych kierowców. Najczęściej z nieprzyjzycznymi gestami czy atakami słownymi spotyka się właśnie w takich momentach, kiedy kursantowi gaśnie silnik na skrzyżowaniu, przepuszcza pieszego na światłach albo za wolno, zdaniem innych kierowców, przejeżdża przez światła. „Normalne” w takiej sytuacji zachowanie to nerwowe klaksony z tyłu czy ostentacyjne wymijanie z piskiem opon. Przy okazji doświadczeni kierowcy lubią sobie też pomachać rękoma, postukać się w czoło, posłać w stronę elki kilka niecenzuralnych słów.

– Pół biedy, jeśli agresja przejawia się tylko w słowach i gestach – dodaje Anna Stortz-Skręty. – Wtedy każdy inteligentny człowiek wie, że najlepiej taką agresywną i niekulturalną osobę po prostu zignorować. Gorzej, jeśli ta złość przekłada się na jej dalszą jazdę. Niestety, bardzo często tacy kierowcy odreagowują po chwili na jezdni, wykonując bardzo niebezpieczne manewry, zajeżdżając drogę kursantom czy próbując wymusić pierwszeństwo.



## ■ Recepta na agresywnego kierowcę? Spokój, uśmiech i kultura

Również Marian Komarczyk, właściciel Szkoły Jazdy MaKo z Olsztyna, przyznaje, że coraz częściej podczas swojej pracy spotyka się z nieprzychylnym zachowaniem innych uczestników ruchu drogowego.

– To wręcz absurdalne, bo przecież każdy z nich był kiedyś kursantem, potem początkującym kierowcą, a dziś zachowują się, jakby o tym zapomnieli i wydawało im się, że urodzili się za kierownicą, choć ich umiejętności na drodze często wcale nie są powalające. Klaksony są na porządku dziennym, także niewybredne gesty czy głośne uwagi, wyzwiska. Najgorsze, że to bardzo źle wpływa na moich uczniów. Z jednej strony, to potęguje ich stres i niepewność, a z drugiej, pokazuje niewłaściwie wzorce. Paradoksalnie, starsi kierowcy, którzy powinni prezentować właściwe zachowania, pokazują im, że ulice

to miejsce walki między kierowcami, co oczywiście nie jest prawdą.

– Warto zauważyć, że takie zachowania raczej nie zdarzają się kobietom – dodaje Andrzej Markowski, psycholog transportu. – Dla mężczyzn, którzy mają wrodzoną skłonność do rywalizacji i potrzebę zaznaczenia swojego terytorium, elka to zwykła zawalidroga, która nie pozwala im zachować się tak, jak chcieliby w tym momencie, wkracza na ich teren i trzeba ją przegonić. Są to zachowania atawistyczne, często nieuświadomiane. Natomiast warto wiedzieć, że tacy agresorzy to najczęściej osoby słabe, niepewne, które jedyną, co mogą, to dokopać jeszcze słabszemu – w tym przypadku początkującemu, naturalnie gorszemu od nich samym kierowcy. Mając kontakt z taką osobą najlepiej zachować spokój, uśmiech i kulturę, w ten sposób najłatwiej ją ośmieszmy, a to może być w tym przypadku bardziej bolesne niż prawdziwy cios.

Anna Łukaszuk



# Globalne trojaczki

**Dokonując wyboru samochodu służącego do szkolenia w ramach kategorii B+E możemy mieć nie lada problem. Rynek oferuje nam wiele tego typu pojazdów. Dużą popularność zdobyły trojaczki występujące ze znakiem Opla, Renault lub Nissana na masce. Czy słusznie?**

W świecie motoryzacji funkcjonuje mnóstwo obiegowych opinii, które mają wpływ na nastawienie do poszczególnych marek. Można zatem usłyszeć, że nie kupuje się samochodów na f, auta niemieckie to wzór niezawodności, a japońskie są szczytem praktyczności i perfekcji technicznej. W dobie globalizacji i szeroko zakrojonej współpracy poszczególnych producentów tego typu stereotypy stały się nieaktualne.

## ■ Uderzające podobieństwo

Do doskonałym tego przykładem są nasze tytułowe trojaczki. Ustawmy obok siebie opła vivaro, renauld trafic oraz dużo rzadziej u nas spotykane nissana primastar i poszukajmy różnic. Znajdziemy dwie podstawowe – atrapę chłodnicy i logo producenta na kole kierownicy. Poza tym są bliźniaczo podobne. Nie bez przyczyny. Stanowią owoc współpracy Opla, należącego do Ge-

neral Motors, i koncernu Renault-Nissan. Wszystkie trzy zostały zaprezentowane w 2001 roku, wnosząc dużo ożywienia do segmentu samochodów dostawczych. Wpływ na to miała przede wszystkim stylistyka nadwozia. Do tej pory auta z tego segmentu były kanciaste. Projektując trojaczki stylisty pozwolili sobie na odrobinę szaleństwa. Uwagę przykuwają wysoko umieszczone, duże, łezkowate reflektory i łukowo poprowadzona, podwyższona nad kabiną kierowcy linia dachu. Również tylne światła pionowo wkomponowane w bryłę nadwozia stanowią ciekawy akcent. Co istotne, pomimo upływu czasu i długiego stażu na rynku każdy z trojaczek nadal wygląda świeżo i może się podobać.

## ■ Ergonomia? Bez uwag

W 2006 roku przeprowadzono delikatny face lifting. Stanowisko kierowcy bliższe jest typowej osobówce niż przedstawicielowi rodziny

dostawczaków. Mają na to wpływ kąt nachylenia koła kierownicy, wygodnie zlokalizowany drążek zmiany biegów i pozycja, którą zapewniają przednie fotele. We wnętrzu dominują wszelkiej maści szarości. Deska rozdzielcza zbudowana jest z twardych, ale dosyć precyzyjnie zamontowanych plastików. Nie można mieć większych uwag do jej ergonomii. Zegary są proste i przejrzyste, wszelkie instrumenty sterowania rozmieszczone intuicyjnie. Uwagę zwraca też spora ilość miejsca na różne drobiazgi. Dobrze rozwiązano również kwestię wentylacji. Każda dysza nawiewu daje się oddzielnie regulować i zamykać. Pochwalić należy również widoczność zapewnianą przez lusterka boczne o dużej powierzchni oraz wysoką pozycję za kierownicą. Docenimy ją zarówno w mieście, jak i na trasie. Jazda każdym z trojaczek nie przysparza większych problemów. Mimo sporych gabarytów są dosyć zwrotne, a układ kierowniczy wspomagany właściwie dobraną siłą. Zawiesz-

nie dobrze wybiera zarówno małe, jak i większe nierówności w asfalcie. Poza miastem we znaki daje się silniejszy boczny wiatr. Auto dosyć mocno reagują na boczne podmuchy, co da się wytłumaczyć dużą powierzchnią boczną nadwozia.

### ■ Szeroka oferta części zamiennych

W palecie oferowanych jednostek napędowych przeważały diesle. Występowały one w pojemnościach – 1,9 l (moc od 80 do 100 KM), 2,0 l (moc od 90 do 115 KM) i 2,5 l (moc od 146 do 150 KM). Wśród silników benzynowych dostępna była 2-litrowa jednostka o mocy 120 KM.

Eksploatacja każdego z trojaczków nie powinna nastęrczać problemów. Auto bazują na tych samych rozwiązaniach konstrukcyjnych, zarówno w zakresie silników, skrzyń biegów, jak i zawieszenia. Jednostki wysokoprężne cieszą się raczej dobrą opinią. Zgodna z zaleceniami producenta eksploatacja, dbałość o terminową wymianę oleju skutkuje bezproblemową eksploatacją. Z rzadka pojawiają się problemy z elektryką. W układzie zawieszenia dosyć wrażliwym elementem są końcówki drążków, które często przegrywają konfrontację z nawierzchnią polskich dróg. Warto podkreślić dobre zabezpieczenie antykorozyjne nadwozia. Skorodowane egzemplarze są rzadkością. Ze względu na popularność modeli oferta części zamiennych, za-



równy oryginalnych, jak zamienników, jest bardzo szeroka i przystępna cenowo.

### ■ Zalecana ostrożność

Zakup pojazdu wymaga pewnej dozy ostrożności. Na rynku dostępnych jest wiele egzemplarzy, których ceny zaczynają się już od 15 tys. zł. W wielu wypadkach są to jednak auta o prze-

biegu przekraczającym 300 tys. km i znacznie wyeksploatowane. Konieczna w takim wypadku jest weryfikacja stanu jednostki napędowej, a w szczególności turbosprężarki. Wybór pomiędzy propozycją Opla, Renault lub Nissana nie ma w tym wypadku większego znaczenia. Wystarczy wspomnieć, że były one produkowane w tych samych fabrykach w Luton i Barcelonie.

*Dariusz Piorunkiewicz*



# Kierowca-mechanik wraca do szkół

Profesja ta została dopisana do listy zawodów szkolnictwa zawodowego przez byłą już minister edukacji narodowej. Przez lata zabiegała o to branża transportowa.



nienie za granicą. Inni, którzy pozostali, często dobiegają już wieku emerytalnego. Dlatego absolwenci nowego kierunku mają niemal gwarantowane zatrudnienie.

– W szkołach zdobędą wiedzę teoretyczną i umiejętności praktyczne potrzebne do wykonywania tego zawodu – wyjaśnia Anna Wrona. – Jedyne warunki, który będą musieli dodatkowo spełnić, to mieć ukończone 21 lat.

O dobre przygotowanie nowej kadry dodatkowo zadbają przewoźnicy. Deklarują bowiem pełną współpracę i pomoc przy realizacji programu nauczania w szkołach, w których uruchomiony zostanie kierunek kierowca-mechanik.

## ■ Drogie uprawnienia

Obecnie uprawnienia do prowadzenia samochodów ciężarowych i przewozu towarów zdobywa się w prywatnych ośrodkach szkoleniowych. Pierwszy krok do zawodu kierowcy ciężarówki to zdobycie prawa jazdy kategorii C lub C+E. Wcześniej trzeba oczywiście być już posiadaczem prawa jazdy kat. B. Po zdaniu egzaminu uprawniającego do prowadzenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony kandydat musi przejść kolejne szkolenia, tzw. kwalifikację wstępną (lub kwalifikację wstępną przyspieszoną). Celem tych kursów jest przygotowanie kierowców do przewożenia rzeczy i podniesienie ich kompetencji zgodnie ze standardami obowiązującymi w Unii Europejskiej. Procedury te są długotrwałe, czasochłonne i, co najważniejsze, bardzo drogie. Obecnie za zdobycie wszystkich uprawnień potrzebnych do wykonywania tego zawodu można zapłacić nawet do 10 tys. zł.

Możliwość zaoszczędzenia takiej kwoty to na pewno dobra wiadomość dla kandydatów na kierowców. A co na to właściciele szkół jazdy, które oferują takie kursy?

– Nie panikujemy, przede wszystkim dlatego, że uczestnicy tych kursów to mniej niż 10 proc. wszystkich naszych klientów – mówi Andrzej Świsulski, współwłaściciel Szkoły Jazdy Kursant z Wrocławia. – Po drugie, przeważnie są to osoby starsze, na pewno nie nastolatki, do których skierowana jest oferta szkolna. Najczęściej są to kierowcy, którzy chcą zdobyć nowe uprawnienia lub podnieść kwalifikacje. Oczywiście w perspektywie czasowej może to odebrać nam część kursantów, będziemy więc obserwować, w jakim kierunku się ta inicjatywa rozwine.

*Anna Łukaszuk*

Kształcenie w zawodzie kierowca-mechanik prowadzone będzie w zasadniczych szkołach zawodowych oraz na kwalifikacyjnych kursach zawodowych. Joanna Kluzik-Rostkowska decyzję taką podjęła na wniosek ministra do spraw transportu. Wynikał on ze zwiększającego się deficytu kadr z wykształceniem zasadniczym zawodowym, które mogłyby zasilić rynek pracy w branży transportowej oraz zapęnić lukę w wykonywaniu usług związanych z przewozem rzeczy.

## ■ Zapęnić lukę

– Osoby wykonujące ten zawód w przyszłości, jako wykwalifikowana kadra przedsiębiorstw transportowych, będą mogły znaleźć zatrudnienie na rynku pracy, na którym istnieje stałe zapotrzebowanie na pracowników posiadających uprawnienia kierowcy samochodu ciężarowego – uzasadnia rzecznik MEN Joanna Dębek. – Na podstawie zgłoszeń członków organizacji pracodawców Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej oraz stowarzyszeń branżowych i zawodowych minister właściwy do spraw transportu podjął decyzję o wprowadzeniu do klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego powyższego zawodu, tym samym wskazując na dynamiczny i ciągły rozwój branży transportowej,

która wykazuje potrzebę ciągłego pozyskiwania dobrze przygotowanych pracowników świadczących pracę w zakresie wykonywania przewozu rzeczy.

Zadowolona z tej decyzji nie kryją transportowcy.

– Zabiegaliśmy o to niemal dziesięć lat – mówi Anna Wrona, rzecznik Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. – Problem braku kierowców jest widoczny w całej Europie, a biorąc pod uwagę, że Polska stała się potęgą transportową, naszym firmom dokucza on bardzo mocno. Obecnie w branży zatrudnionych jest około 700 tys. kierowców. Z danych, które mamy od firmy, wynika, że z marszu zatrudnienie w nich znalazłoby kolejnych 30 tys. Luka ta jest tymczasem wypełniana przez pracowników z krajów sąsiednich, najczęściej ze Wschodu.

## ■ Pomogą przewoźnicy

Zdaniem specjalistów, u podstaw tego stanu rzeczy leży właśnie rezygnacja z prowadzenia tego typu szkoleń w szkołach zawodowych i technikach. Innym źródłem wyszkolonych kierowców, które również wyschło, było wojsko. Dodatkowo po wejściu Polski do Unii Europejskiej część doświadczonych pracowników znalazła zatrud-



## NOWOŚĆ!

Podręcznik **Kompendium wiedzy i czas pracy kierowcy zawodowego** to wszystkie najważniejsze informacje potrzebne do wykonywania zawodu kierowcy w jednej, poręcznej książce.

To jednocześnie **aktualne treści niezbędne do prezentacji na wykładach**. Kompendium opisuje najbardziej aktualny stan przepisów nadzoru i kontroli, obowiązujący w maju 2015 r. Dzięki temu w łatwy i prosty sposób instruktor może zweryfikować swój program nauczania i upewnić się, że prezentuje podczas wykładów najbardziej aktualne treści.



### **Kompendium i czas pracy kierowcy zawodowego**

to dodatkowy atut podnoszący konkurencyjność oferty Państwa ośrodka przez profesjonalne podejście do szkolenia.

# Złoty rok. Ale co dalej?

**Chciałbym wiedzieć, w jakich ramach prawnych będę funkcjonował przez najbliższych pięć – osiem lat. Taka wiedza pozwoliłaby mi na racjonalny rozwój oraz na stabilizację pracy zatrudnionych w moim ośrodku instruktorów. Myślę, że to marzenie większości właścicieli szkół jazdy w Polsce. Drodzy decydenci, marzą się nam normalność i stabilizacja prawna!**



zawsze mamy do czynienia z plusami oraz minusami. Presja wydawania zaświadczeń o ukończeniu kursu jest tak duża, że zdawalność egzaminu drastycznie spadnie. To z kolei na pewno zaszkodzi uczciwym i dobrym szkołom jazdy.

## ■ Najtrwalsze są prowizorki

Teraz wszyscy zastanawiają się, co będzie w następnym roku. Branża związana ze szkoleniem i egzaminowaniem kierowców przeżyła już wiele zmian. Najgorsze jest to, że zdarzają się one bardzo często. Trudno na to wszystko dobrze się przygotować.

Na forach i w nieoficjalnych rozmowach słyszy się, że 4 stycznia 2016 roku nic się nie zmieni, wprowadzenie zmian w prawie znowu będzie przesunięte o pół roku, może nawet rok. W sumie to nawet można byłoby się cieszyć. Kolejne przesunięcie wejścia w życie przepisów napędzi kursantów. Ponownie będzie można dobrze zarobić. A może po raz kolejny wszystko zostanie przesunięte jeszcze o jeden rok? Podobno prowizorki są najtrwalsze.

## ■ Chcemy normalności!

Dlaczego nie możemy szkolić i działać w normalnych warunkach? Bo praca zaraz po wprowadzonych zmianach i tuż przed kolejnymi do najłatwiejszych przecież nie należy. Co prawda strach przed nowymi przepisami napędza nam klientów, ale przecież nie o to chodzi.

Prowadzę w Poznaniu małą szkołę jazdy. Posiadam cztery samochody szkoleniowe. Chciałbym wiedzieć, w jakich ramach prawnych będę funkcjonował przez najbliższych pięć – osiem lat. Taka wiedza pozwoliłaby mi na racjonalny rozwój oraz na stabilizację pracy zatrudnionych w moim ośrodku instruktorów. Myślę, że to marzenie większości właścicieli szkół jazdy w Polsce. Drodzy decydenci, marzą się nam normalność i stabilizacja prawna!

Powoli mija kolejny rok, po nim nastąpi kolejny. Niech dla profesjonalnych ośrodków szkolenia kierowców będzie on czasem samych sukcesów!

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

**K**ażdy zdrowo myślący szef ośrodka szkolenia kierowców musiał przewidzieć fakt, że rok 2015 będzie pod względem finansowym bardzo udany. Zmiany, które miały nadejść, musiały skłonić dużą grupę osób do rozpoczęcia kursu prawa jazdy na starych zasadach.

## ■ Tłumy na kursach

Do połowy roku był względny spokój. Klientów było tyle, co zwykle. Szaleństwo zaczęło się podczas wakacji. Większość ośrodków szkolenia kierowców była oblegana jak nowo otwarty dyskont, który ogłosił rewelacyjne promocje.

Mądrzy właściciele szkół jazdy przygotowali się na zwiększoną liczbę kursantów. Powiększyli flotę pojazdów oraz zatrudnili do pracy dodat-

kowych instruktorów. Część szkół jazdy podniosła również ceny za kursy prawa jazdy. Wszystko po to, żeby uzyskać maksymalizację zysków w czasie prosperity.

## ■ Plusy i minusy

Liczba kursantów jest tak duża, że większość szkół jazdy nie ma już mocy przerobowych, a instruktor nauki jazdy jest pracownikiem deficytowym. Właściciele ośrodków szkolenia kierowców oraz szkoleniowcy działają pod olbrzymią presją czasu. Muszą przecież zdążyć wyszkolić wszystkich kursantów.

Jak można podsumować bieżący rok? Większość właścicieli ośrodków szkolenia kierowców na pewno powie, że był dobry, część nawet doda jeszcze do tego słowo „bardzo”. Ale wiadomo,

# Szkolenie kierowców zawodowych

-rozwiń swój biznes

Szkolenie kierowców zawodowych w systemie współpracy E-kierowca, to sposób na podjęcie nowej, zyskowej działalności. Praca na systemie E-kierowca, to dużo więcej niż sam proces szkolenia. E-kierowca zapewnia swoim Partnerom wsparcie wykraczające daleko poza samo użytkowanie oprogramowania.

Zapraszamy do współpracy zarówno podmioty mające uprawnienia do prowadzenia szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej jak i te ośrodki, które takich uprawnień nie posiadają, ale chcą je uzyskać i poszerzyć swoją ofertę o szkolenia dla kierowców zawodowych. Tym drugim oferujemy pomoc w zarejestrowaniu się jako „przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia” i uzyskaniu odpowiednich uprawnień.



## KROK 1

Kontakt z działem handlowym pod nr. **Tel. 91 431 43 95**



## KROK 2

**Przesłanie dokumentów:** 1.NIP, KRS, REGON  
2.Zaświadczenie z urzędu wojewódzkiego o posiadaniu odpowiednich uprawnień do prowadzenia szkoleń



## KROK 3

Podpisanie umowy



## KROK 4

Otrzymanie **dostępów** do wszystkich funkcji programu wspierającego proces kształcenia

### CO ZYSKUJESZ?

- ✓ rozszerzenie działalności w zyskowym segmencie szkolenia kierowców zawodowych;
- ✓ praca w pewnym i bezpiecznym systemie;
- ✓ wsparcie na każdym etapie działalności.

# Przepis na dobry biznes?

## Strategia, elastyczność i odwaga

– Wyobraźmy sobie małe miasteczko. Codziennie wyływają z niego kutry, żeby złowić ryby. Wiadomo, że działa tam kilka konkurencyjnych firm, walczących o łowiska. Co może zrobić rybak, który chce wygrać z konkurencją? Wypluć tak daleko, że nikt oprócz niego tam nie dotrze. Na pewno będzie to większe wyzwanie, być może będzie musiał łowić inne gatunki ryb, ale koniec końców mu się to opłaci – mówi w rozmowie ze „Szkołą Jazdy” Grzegorz Blaut, doświadczony praktyk zarządzania, menedżer, trener, coach indywidualny, zespołowy i rodzinny.

Jakub Ziębka: Wyobraźmy sobie taką sytuację: otwiera się nowy ośrodek szkolenia kierowców. Jak powinien postępować jego właściciel, żeby wyrobić swojej firmie dobrą markę?

Grzegorz Blaut: Proces budowania marki wymaga na pewno gruntownego przemyślenia, strategii. Do tego w zasadzie potrzebne są tylko kartka papieru i długopis. Na początku należałoby odpowiedzieć na pytanie: po co ja chcę to robić? Można założyć, że będzie to sposób na zarabianie pieniędzy. Ale moim zdaniem to trochę za mało. Dlaczego? Bo dzisiaj mamy coraz bardziej świadomych, lepiej poinformowanych i wybrednych klientów. Co za tym powinno iść? Założenie, że biznes, który zakładamy, ma rozwiązać jakiś problem, pomóc innemu człowiekowi. W naszym konkretnym przypadku chodzi o zdobycie prawa jazdy. Ale oprócz samego osiągnięcia celu liczy się także droga, którą należy przebyć. Klient musi być z naszej usługi zadowolony, przedsiębiorca musi z kolei wiedzieć, czego oczekuje...

No właśnie, czego oczekują w dzisiejszych czasach klienci?

– Chcą znajdować się w centrum uwagi usługodawcy. Nie mogą mieć wrażenia, że firma ma zamiar tylko wcisnąć im towar. Nie lubią akwizytorstwa. Nie znoszą być traktowani masowo, jako kolejna osoba do odhaczenia. Klienci lubią się czuć dowartościowani, docenieni, zauważeni. Dlatego tak ważne jest, żeby rozpoznać jego potrzeby, wybrać odpowiednią formę komunikacji oraz otoczyć go opieką podczas procesu prowadzącego do zdobycia upragnionego prawa jazdy.

Bardzo często zdarza się, że pierwszy kontakt na linii kursant – ośrodek szkolenia kierowców odbywa się za pośrednictwem telefonu. Co zrobić, żeby potencjalny klient chciał zapisać się na kurs?

– Starałbym się nawiązać z nim kontakt poprzez zadanie kilku pytań. Na pewno nie można skupić się wyłącznie na przedstawieniu swo-

jej oferty. Trzeba zbudować partnerstwo. Potencjalny klient musi poczuć, że jest ważny dla usługodawcy. W innym przypadku straci zainteresowanie ofertą firmy.

Jakie pytania ma pan na myśli?

– Zapytałbym potencjalnego klienta o jego oczekiwania względem ośrodka szkolenia kierowców. Próbowałbym się dowiedzieć, jaki byłby preferowany typ osobowości instruktora. Czy powinien być stanowczy, a może bardziej delikatny? Zapytałbym również o priorytety klienta. Być może ważną sprawą jest dla niego wysoka jakość materiałów dydaktycznych.

To powinna być seria pytań. Należy je starannie dobierać, w zależności od tego, z kim rozmawiamy. I sprawdzać, czy trafiają na podatny grunt. Zdecydowanie należy używać pytań otwartych. Wtedy klient widzi, że znajduje się w centrum uwagi. Nie jest to na pewno łatwa sztuka, ale spokojnie da się jej nauczyć.

Zadając kolejne pytanie, warto także nawiązać do wcześniejszej odpowiedzi klienta. Powoduje to tworzenie się więzi, która może wpłynąć na jego decyzję. Nie należy unikać parafraz. Oto przykład: „Czyli rozumiem, że dla pana/pani ważne byłoby szybkie przeprowadzenie kursu? To świetnie, bo mam w zanadru odpowiednią ofertę”. W ten sposób wciągamy klienta w dialog.

Rozmowa telefoniczna jest już za nami. Potencjalnego klienta udało się zainteresować ofertą szkoły jazdy, więc przychodzi do biura po dodatkowe informacje, być może podpisać umowę. Co teraz będzie ważne? Wiadomo, że będzie to już inna rozmowa. Dochodzi przecież do bezpośredniego spotkania.

– Tak, wiadomo, jak bardzo ważne jest zrobienie od początku dobrego wrażenia. Musimy przemyśleć, jak należy klienta przywitać, jak traktować, jakich użyć gestów. I znowu, będę to powtarzał jak mantrę, trzeba sprawić, żeby poczuł się wyjątkowy. Wraca także umiejętność zadawania odpowiednich pytań. Sytuacja taka róż-

ni się o tyle od rozmowy telefonicznej, że rozmawiając z kimś twarzą w twarz mamy lepszą sposobność do wyciągnięcia większej ilości ciekawych dla nas informacji.



Czy zadawanie wielu pytań nie sprawi, że potencjalny klient się po prostu zdenerwuje?

– Może tak być. Dlatego warto wykazać się wrażliwością oraz czujnością i w takiej sytuacji odsłonić swoje intencje, wyjaśniając cel pytań, że chodzi o dobro klienta, zebranie kluczowych informacji, które pozwolą zaoferować najlepsze dla niego rozwiązanie, dopasowane do jego preferencji – wtedy opór znika, a pojawia się jeszcze większe zainteresowanie. Tak jak wspominałem wcześniej, klientów trzeba traktować indywidualnie. Zdarzają się oczywiście i tacy, którzy przyszli zadać konkretne pytania, wymagają takich odpowiedzi i wtedy podejmują decyzję. Trzeba to uszanować i właściwie z nimi postępować. Bo przecież chcemy, żeby nasza usługa klientom pomagała.

**Doszliśmy do momentu, w którym pojawia się wątek misji. Czy biznes można w ogóle traktować w tych kategoriach?**

– Można, oczywiście. Wiadomo, że firma musi na swoich klientach zarabiać pieniądze. Inaczej nie miałyby podstaw do funkcjonowania. Jednak to nie wszystko. Na pierwszym planie powinna być gotowość do spełnienia indywidualnych potrzeb klienta.

**A co pan sądzi o spełnianiu potrzeby wielu z nas – nabycia taniego produktu czy usługi?**

– Jest to jakaś strategia, która do części klientów trafi. Jednak zadajmy sobie proste pytanie: czy za niską cenę jesteśmy w stanie zaoferować usługę, która spełniałaby jego oczekiwania? Trudna sprawa. Wysoka jakość produktu pociąga za sobą niemałe koszty, które musimy ponieść za nasze wykszolenie, sprzęt, materiały dydaktyczne. Trzeba więc wytłumaczyć klientowi, że cena, jaką płaci za nasze usługi, musi być adekwatna do ich jakości. Dlatego nie polecałbym budować swojej marki wedle zasady „u nas wykszolisz się najtaniej”. Nie tędy droga. Szczególnie odradzałbym takie postępowanie młodym firmom. Bo jeśli przyzwyczaimy klientów do niskich cen, późniejsze ich podniesienie może skończyć się dużym niezadowoleniem, buntem. Zresztą ilość nie jest najważniejsza. Nie musimy przecież obsługiwać całego lokalnego rynku. Nie o to przecież chodzi. Sęk w tym, żeby dotrzeć do tych klientów, którzy są gotowi zapłacić za dobrze skonstruowaną i profesjonalną usługę.

**Czy patrząc na poziom zamożności naszego społeczeństwa taki sposób prowadzenia biznesu może okazać się skuteczny? Wiadomo przecież, że lwia część klientów szkoły**

**jazdy to młodzi ludzie, którym za kurs płać rodzice. A oni też często nie zarabiają dużo.**

– Budowanie marki polega na tym, że wychowujemy klientów. Oczywiście, zawsze będzie istniała konkurencja, która zaoferuje niższe ceny. Jednak naszym celem nie jest ściganie się z takimi ośrodkami, tylko podkreślanie, że nie mamy co prawda najniższych cen, za to wysokiej klasy usługi. To się sprawdza. Polscy klienci nieraz doświadczyli na własnej skórze, że taniej nie znaczy lepiej, skuteczniej. Dlatego coraz częściej wybiera się produkty lepsze jakościowo. Taki trend widzą już w Polsce duże sieci spożywcze. Kiedyś oferowały np. najtańsze produkty mięsne, teraz można tam kupić nawet mięso z jelenia. Podsumowując: grono klientów, dla których cena nie jest najważniejszym czynnikiem przy dokonywaniu zakupów, rośnie. Jeśli chodzi o sposób budowania swojego biznesu, podobna mi się tzw. strategia błękitnego oceanu.

**Na czym polega?**

– Wyobraźmy sobie małe miasteczko. Codziennie wypływają z niego kutry, żeby złowić ryby. Wiadomo, że działa tam kilka konkurencyjnych firm, walczących o łowiska. Co zrobi rybak postępujący zgodnie z zasadą błękitnego oceanu? Wypływa tak daleko, że nikt oprócz niego tam nie dotrze. Na pewno będzie to większe wyzwanie, być może będzie musiał łowić inne gatunki ryb, ale koniec końców mu się to opłaci.

**Żeby próbować dotrzeć do klientów, którzy nie są zainteresowani tylko ceną, lecz przede wszystkim jakością, trzeba zaoferować coś ekstra. Co takiego może zaproponować ośrodek szkolenia kierowców?**

– Indywidualne potraktowanie uczestnika kursu, wysokie standardy i jakość wszystkiego, na czym pracujemy. Chodzi mi tutaj zarówno o schludny wygląd instruktora, jak i materiały dydaktyczne. Trzeba pokazać, że firma potrafi zadbać o każdy szczegół. Jednak kluczowe znaczenie w procesie postrzegania firmy przez klienta będzie miał instruktor. Może warto, żeby ośrodek szkolenia kierowców zatrudniał szkoleniowców o różnych rysach psychologicznych? Jeśli oczywiście nie mówimy o małej, jednoosobowej firmie. To może być coś, co nas na rynku wyróżni. Możliwość dopasowania instruktora do kursanta pod kątem osobowości powinna wywołać bardzo pozytywny efekt. Skąd to wiem? Wystarczy poczytać sobie fora internetowe, na których ludzie dzielą się swoimi doświadczeniami z kursu na prawo jazdy.

Dobrym pomysłem, który świadczy o tym, że dbamy o potrzeby klienta, jest możliwość wypełnienia przez niego ankiety ewaluacyjnej. Wtedy dostanie on sygnał, że mamy na względzie jego dobro, samopoczucie. Wtedy może polecić naszą szkołę innym osobom. A jak wiadomo, jest to najlepszy sposób na pozyskanie nowych klientów. ■



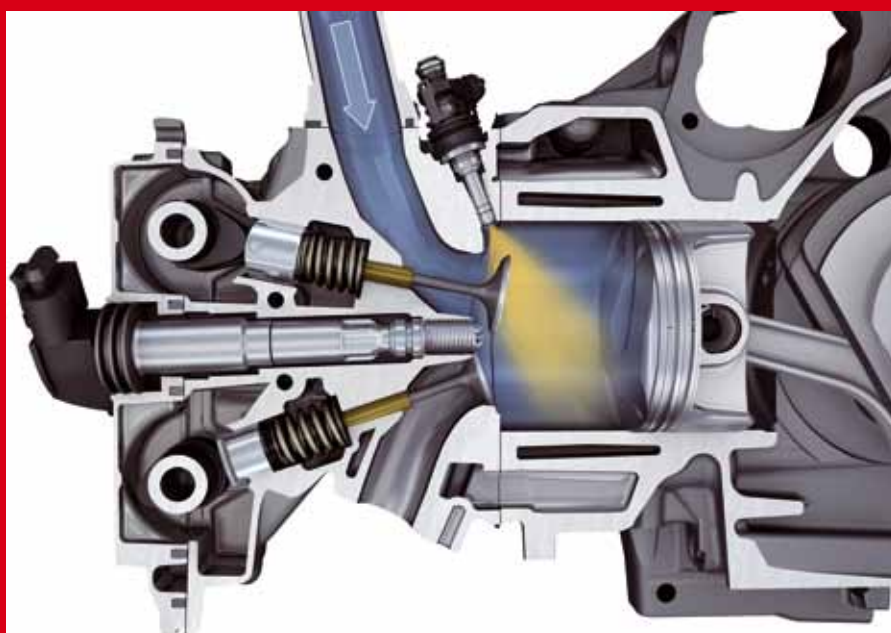
# Nic nowego? Z pozoru!

**Motoryzacja rozwija się skokowo. Niedawno kamieniami milowymi były turbodiesle z Common Railem, system ESP czy reflektory z diodowymi i laserowymi źródłami światła. Czy faktycznie wszystkie rozwiązania są nowe?**

Złośliwi twierdzą, że w motoryzacji dzieje się niewiele. Z jednej strony, nie sposób nie przyznać im racji. W końcu pierwszy samochód z napędem elektrycznym pojawił się na drogach w 1884 roku, a seryjnie produkowane auto ze – spopularyzowanym znacznie później – „nowoczesnym” napędem na przednie koła zadebiutował w ostatnich miesiącach XIX wieku. Ferdynand Porsche zaprezentował w pełni funkcjonalną, benzynowo-elektryczną hybrydę z możliwością jazdy w trybie całkowicie elektrycznym już w 1900 roku. Mankamentem pionierskiej konstrukcji była wysoka masa własna, wynikająca z ciężaru akumulatorów kwasowo-ołowiowych. Hybrydy powróciły na rynek dopiero w 1997 roku. Wówczas Toyota zaprezentowała pierwszą generację priusa, który dzięki niskim kosztom eksploatacji i w miarę rozsądnej cenie zakupu sukcesywnie przekonywał do siebie kolejnych klientów. Całkiem skutecznie – koncern Toyota sprzedał już osiem milionów hybryd.

W 1921 roku Mercedes przedstawił pierwszy samochód z mechanicznie doładowanym silnikiem. Powietrze tłoczył do cylindrów stosowany do dziś kompresor Rootsa. Z kolei oldsmobile jetfire z 1962 roku został pierwszym seryjnym samochodem osobowym z turbodoładowaniem. Maksymalne ciśnienie doładowania było niskie (0,35 bara), więc inżynierowie uznali, że modyfikowanie silnika jest zbędne. Wysoki stopień sprężania (10,2:1) sprawił jednak, że istotnym problemem stało się spalanie stukowe. Aby ograniczyć prawdopodobieństwo wystąpienia niszczącego procesu, przygotowano układ wtrysku wody i alkoholu metylowego do kolektora dolotowego. Parowanie cieczy ograniczało temperaturę mieszanki paliwowo-powietrznej. Dodajmy, że zaprezentowane w bieżącym roku BMW M4 GTS stało się pierwszym seryjnie produkowanym samochodem z wtryskiem wody do silnika.

W przypadku oldsmobile jetfire turbodoładowanie nie miało na celu śrubowania maksymalnej mocy – wzrosła symbolicznie ze 197 KM do 218 KM. Priorytetem było zoptymalizowanie krzywej przebiegu momentu obrotowego i podniesienie maksymalnej wartości. Skok z 320 do 410 Nm robił wrażenie. Po prezentacji BMW 2002 turbo (1973) i porsche 911 turbo (1975) turbodoładowanie zaczęło być utożsamiane z wysokimi mocami, turbodziurą oraz nieprzewidywalnym prowadzeniem. Udoskonalane



na przestrzeni lat rozwiązania pozwoliły na powrót do korzeni. Aktualnie powszechnie stosowane turbodoładowanie ma na celu zwiększenie efektywności silników oraz uzyskanie możliwie przyjaznej, niskoobrotowej charakterystyki.

W 1936 roku Mercedes przedstawił model 260D, czyli pierwszego osobowego diesla w historii. Cztery dekady później poprzeczkę zawieszono wyżej. Koncern ze Stuttgartu złamał kolej-

ne tabu, wprowadzając model 300 SD – pierwszy seryjnie produkowany samochód z turbodieslem. Wielu kręciło nosem, twierdząc, że montowanie silnika wysokoprężnego do klasy S było chybionym pomysłem. Aktualnie nawet w segmencie najdroższych samochodów diesle cieszą się dużym zainteresowaniem.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej blacha stalowa była towarem deficytowym. Łatwiej

było o aluminium – w zakładach lotniczych zostały arkusze, których po wojnie, z powodu zakazu produkcji, firmy nie mogły wykorzystać. Ferdynand Porsche uznał, że lekki stop będzie idealnie nadawał się do wykonania produkcji nadwozia sportowego samochodu. W ważącym 810 kilogramów porsche 356 z 1948 roku do zapewnienia niezłych osiągnięć wystarczył 40-konny silnik garbusa.

Z aluminium eksperymentowały także inne marki. 29 z 1400 wyprodukowanych egzemplarzy słynnego mercedesa 300SL miało aluminiowe nadwozia. Zredukowano w ten sposób masę o 80 kilogramów, tworząc idealną bazę do zbudowania samochodu do wyczynu. Produkowany w latach 1954 – 1957 gullwing zasłynął także innym rozwiązaniem z lotniczym rodowodem – mowa o bezpośrednim wtrysku benzyny.

Coraz bardziej surowe normy emisji spalin i walka o redukcję zużycia paliwa sprawiły, że w ostatniej dekadzie bezpośredni wtrysk paliwa stał się powszechny. Zrezygnowano jednak z mechanicznego sterownika na rzecz elektroniki, która pozwala na nieustanne korygowanie wielkości podawanych porcji benzyny. Na popularności zyskały także lekkie materiały. Niektóre firmy (np. Audi, Jaguar, Land Rover i Mercedes) postawiły na aluminium, inne eksperymentują z kompozytami i tworzywami sztucznymi (np. BMW i Renault). Na popularności zyskuje też stal o wysokiej i ultrawysokiej wytrzymałości. Skoro jest mniej podatna na działanie sił, wykonywane z niej profile mogą być cieńsze. Mimo to karoserie stają się lżejsze, sztywniejsze i bardziej bezpieczne od dotychczas oferowanych.

W 1966 roku brytyjski jensen FF został pierwszym w historii samochodem z ABS-em oraz autem osobowym z napędem na cztery koła. Koncepcja dwusprzęgłowej skrzyni zrodziła się pod koniec lat 30. XX wieku, a w pełni funkcjonalne rozwiązania zadebiutowały na początku lat 80. w wyścigowych porsche 956 i rajdowych audi sport quattro. Aktualnie system przeciwdziałający blokowaniu kół jest standardem w najtańszych nawet samochodach. Popularność zyskały także dwusprzęgłowe skrzynie oraz napęd na cztery koła. Oba rozwiązania wciąż pozostają jednak wyróżnikiem samochodów z wyższej półki.

W 1990 roku Mazda przedstawiła luksusowe coupé. Model eunos cosmo imponował nie tylko trzycylindrowym silnikiem Wankla z dwiema turbosprężarkami. Równie duże wrażenie robiła wbudowana w deskę nawigacja satelitarna z dotykowym ekranem! Wyświetlacz służył także do obsługi systemu audio, komputera pokładowego, wentylacji oraz klimatyzacji, a wybranymi funkcjami można było sterować za pomocą przycisków na wielofunkcyjnej kierownicy. Po ćwierćwieczu takie rozwiązania są dostępne w popularnych modelach (np. w peugeotie 308), jednak fala krytyki i ergonomiczne niedo-



ciągnięcia pozwalają przypuszczać, że na popularyzację wirtualnej konsoli środkowej będzie im musieli poczekać.

Niektórzy zauważają, że wbudowane w deskę nawigację pracują wolniej od przenośnych urządzeń, a grafika na nich wyświetlana jest w niższej rozdzielczości. Także ekrany komputerów pokładowych nie nadążają za najnowszymi trendami – wprowadzono kolory i animacje, jednak na tle rozwiązań znanych z najprostszych nawet smartfonów prezentują się siermiężnie. Powodem nie jest bynajmniej lenistwo inżynierów. Trzeba pamiętać, że projektowanie samochodu zaczyna się kilka lat przed wprowadzeniem go na rynek. Nim auto zostanie zmodernizowane, pozostaje w produkcji przez trzy – cztery lata. Siłą rzeczy pokładowe rozwiązania multimedialne nie mogą zachwycać nowoczesnością – elektronika ewoluuje błyskawicznie. Istotną rolę odgrywa też stabilność systemów operacyjnych i aplikacji. Telefon czy tablet może się



zawiesić. W samochodzie zawieszenie się elektroniki jest niedopuszczalne, gdyż może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo – wystarczy wyobrazić sobie, jakie konsekwencje mogłyby mieć zawieszenie się wirtualnego panelu wskaźników ze wszystkimi kontrolkami, prędkościomierzem i obrotomierzem.

Świat motoryzacji ewoluuje od przeszło stu lat. Niektóre nowinki przyjmowały się błyskawicznie. Inne, początkowo drogie i skomplikowane, trafiały do sejfów. Musiały poczekać na lepszy czas. Świetnym przykładem jest turbodoładowanie i bezpośredni wtrysk paliwa. Przyrzano się im ponownie, gdy dalsze zwiększanie wydajności wolnossących silników z benzyną podawaną do kolektora stało się niemożliwe. Ostatnich piętnaście lat upłynęło pod znakiem skokowego rozwoju pokładowej elektroniki. Jak wiele zrobiono widać chociażby na przykładzie nawigacji – od monochromatycznych wyświetlaczy, pojedynczych komend na nich oraz niewygodnego sterowania przeszliśmy do kolorowych ekranów z mnogością informacji oraz dotykowym i głosowym sterowaniem. Radykalnie wzmocniono także struktury nadwozia. W latach 90. stal o podwyższonej wytrzymałości była używana jedynie do produkcji pojedynczych wzmocnień. Aktualnie wykonywane są z niej praktycznie wszystkie podłużnice, wzmocnienia i przetłoczenia konstrukcyjne.

Lukasz Szewczyk

# Zakładnicy instrukcji egzaminowania

– Instrukcja ubezwłasnowolnia egzaminatorów, którzy powinni mieć większą swobodę i możliwość oceny sytuacji. Przygotowane przez teoretyków wytyczne nie sprawdzają się w praktyce i nie są właściwym sitem – twierdzi Łukasz Kucharski, dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi oraz szef Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów WORD.



na drodze jest jednak dynamiczna. W konkretnym momencie do oceny sytuacji mogło wystarczyć spojrzenie w lusterka.

Instrukcja egzaminowania nie przewiduje określania wagi popełnianych przez zdających błędów.

– Skrajnie różny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma niewłączenie kierunkowskazu podczas zmiany pasa ruchu na głównej, trzypasmowej arterii od niesygnalizowania omijania przeszkody na ulicy o niewielkim natężeniu ruchu – zauważa Łukasz Kucharski. – Wystarczy dwa infantylne błędy, by nie zdać egzaminu. Zdarza się, że kursant zdaje sobie sprawę z niedociągnięcia, które popełnił ułamek sekundy wcześniej i natychmiast się do niego przyznaje. Egzaminator ma jednak związane ręce. Procedury zapisano w instrukcji, a błąd jest błędem.

## ■ W oczekiwaniu na weryfikację

Jeżeli instrukcja egzaminowania nie zostanie zweryfikowana, w niedalekiej przyszłości może jeszcze poważniej komplikować egzamin, a nawet utrudniać dobór samochodów egzaminacyjnych. Przyszli kierowcy są zobligowani do wykazania się umiejętnością ruszania pod wznieśnięciem. Czy będzie to możliwe do zweryfikowania, skoro standardem nawet w najmniejszych i najtańszych samochodach staje się asystent ruszania pod wznieśnięcia (hill holder)? A czy kierowca, który podczas manewrowania zrobi użytek z lusterek i kamery cofania – homologowanego elementu pojazdu – powinien zakończyć egzamin z wynikiem negatywnym, skoro instrukcja egzaminowania przewiduje tylko wykorzystanie lusterek? Czy próba zmiany położenia lusterek podczas manewrowania powinna dyskwalifikować kursanta, skoro w wielu modelach samochodów są one automatycznie opuszczane w momencie włączenia biegu wstecznego? Wątpliwości jest wiele i dla dobra wszystkich powinny zostać jak najszybciej wyjaśnione.

Łukasz Szewczyk

Przebieg egzaminu na prawo jazdy jest dokładnie opisany. Sprecyzowano nie tylko czas jego trwania. W instrukcji egzaminowania urzędnicy wyszczególnili także obligatoryjne manewry oraz sposoby ich prawidłowego wykonania.

## ■ Kto będzie lepszym kierowcą?

W teorii precyzyjne opisanie przebiegu egzaminu zabezpiecza zarówno egzaminatorów (wyklucza możliwość posądzenia ich o stronniczość), jak i egzaminowanych (zadania i kryteria oceny są jednakowe dla wszystkich). Niestety, instrukcja egzaminowania, która w założeniach miała być strażnikiem poprawności przeprowadzenia egzaminu, sprawia wrażenie kompletnie oderwanej od rzeczywistości.

– Egzamin na prawo jazdy powinien sprawdzać faktyczne predyspozycje do kierowania pojazdami, a nie umiejętność wykonania zadań egzaminacyjnych – zauważa Łukasz Kucharski,

dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Łodzi.

Kursant zdający egzamin za pierwszym razem wcale nie musi być lepszym kierowcą od osoby uzyskującej uprawnienia za szóstym podejściem. Pewne jest jedynie, że od razu wykonał wszystkie zadania egzaminacyjne zgodnie z instrukcją. Osoby, które odbierają uprawnienia do kierowania, często nie potrafią jeździć. Zaczynają się doskonalić pod okiem rodziców czy dziadków.

## ■ Związane ręce egzaminatora

– Niestety, instrukcja ubezwłasnowolnia egzaminatorów, którzy powinni mieć większą swobodę i możliwość oceny sytuacji – twierdzi Łukasz Kucharski. – Przygotowane przez teoretyków wytyczne nie sprawdzają się w praktyce i nie są właściwym sitem. Egzamin może zostać przerwany, jeżeli podczas włączania się do ruchu czy dojeżdżania do skrzyżowania kursant nie wykona wyraźnego ruchu głową. Sytuacja



# Odcinkowy pomiar prędkości.

## Jak to działa?

**W listopadzie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym poinformowało, że został uruchomiony tzw. system odcinkowego pomiaru prędkości. Do końca roku ma działać w 29 miejscach w całym kraju.**



wane w 29 lokalizacjach na terenie całej Polski. Od 19 listopada system działa już w trzech miejscach: na drodze krajowej nr 19 (Zwierki – Zabłudów, województwo podlaskie, niecałe 4 km), nr 94 (Łosiów, województwo opolskie, ponad 2 km) oraz nr 82 (Łuszczów, województwo lubelskie, niecałe 3 km).

Według danych, do których dotarł dziennik.pl, wynika, że OPP w sumie obejmie ponad 81 km dróg na terenie całego kraju. Najkrótszy odcinek wyznaczony do monitoringu mierzy niecałe 900 m (droga krajowa 78 – Gorzyce w województwie śląskim). Najdłuższy przewidziano w biegu drogi krajowej 61 (Kisielnica – Stawiski, Podlaskie) i tam ciągnie się przez ponad 6,2 km. Koszt budowy systemu to 9 mln zł.

W procesie wyboru najbardziej niebezpiecznych miejsc, w których powinny zostać zlokalizowane urządzenia, uczestniczą wiodące ośrodki badawcze, zajmujące się kwestiami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Chodzi o Politechnikę Gdańską oraz Politechnikę Krakowską.

### ■ Kamery na skrzyżowaniach

Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym, którym zajmuje się CANARD, prowadzony jest także za pomocą stacjonarnych fotoradarów. W ramach planowanej do końca 2015 roku rozbudowy infrastruktury Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym będzie nadzorowało 400 fotoradarów. Obecnie obudowy wszystkich sprawnych urządzeń rejestrujących mają jednolity żółty kolor. Lokalizacje instalacji fotoradarów zostały wyznaczone w miejscach, gdzie ze względów bezpieczeństwa konieczne jest ograniczenie prędkości w konkretnym punkcie.

Także 19 listopada CANARD uruchomił urządzenia rejestrujące pojazdy niestosujące się do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach. Docelowo, w ramach centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, monitorowanych zostanie dwadzieścia skrzyżowań na terenie całej Polski. Łącznie na tę rozległą sieć multiwizyjną złożony zostanie ponad 200 kamer wysokiej rozdzielczości.

Jakub Ziębka

Czym w ogóle zajmuje się Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym? To komórka organizacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, która dzięki rejestracji wykroczeń ujawnia naruszenia przepisów w zakresie przekraczania przez kierowców ustalonych limitów prędkości oraz niestosowania się do sygnalizacji świetlnej. Służą temu m.in. odcinkowy pomiar prędkości.

### ■ Średnia prędkość

Jak działa odcinkowy pomiar prędkości (OPP)? Zupełnie inaczej niż fotoradary. Nie mierzy prędkości w jednym konkretnym punkcie, tylko sprawdza średnią na wyznaczonym odcinku drogi. Na jego początku i końcu ustawione są aparaty fotograficzne lub kamery rejestrujące wszystkie pojazdy. Za ich pomocą system automatycznie odczytuje numery rejestracyjne i oblicza czas przejazdu pomiędzy sprawdzanymi punktami. Na tej podstawie obliczana jest średnia prędkość. Gdy jest wyższa od dozwolonej, kierowca otrzymuje mandat na takiej samej zasadzie jak w przypadku zdjęcia z fotoradaru.

Długość odcinka objętego opomiarowaniem nie może być wyższa niż 10 km na obszarze zabudowanym i 20 km poza obszarem zabudowanym. O rozpoczęciu kontroli informuje znak z odpowiednią tabliczką, na której znajduje się napis: „kontrola średniej prędkości na odcinku”.

„Kluczową zaletą OPP jest możliwość nakłonienia kierowców do ograniczenia prędkości na całej długości monitorowanego odcinka, co istotnie wpływa na poprawę poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Rozwiązanie to jest wykorzystywane m.in. we Włoszech, a jego funkcjonowanie zaowocowało zmniejszeniem liczby wypadków o 19 proc., spadkiem liczby rannych o 27 proc. oraz o 51 proc. niższym wskaźnikiem śmiertelności wskutek tragicznych zdarzeń drogowych w miejscach objętych kontrolą” – czytamy na stronie internetowej Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym.

### ■ Pierwsza trójka

Do końca tego roku urządzenia do odcinkowego pomiaru prędkości mają zostać zainstalo-

## Maluch, wskaźnik paliwa i... sześć liczb

**Egzamin na prawo jazdy zdał już w wieku szesnastu lat. Jego pierwszym samochodem była dekawka, ale najwięcej wspomnień wywołują maluchy. Nie jest zarozumiały, dlatego nie uważa się za dobrego kierowcę. Gdy czasami do kontroli zatrzymuje go policja, funkcjonariusze proszą go o podanie sześciu liczb. O kim mowa? Bohaterem kolejnego wywiadu z cyklu „Jazda z gwiazdą” jest Ryszard Rembiszewski.**

**Jakub Ziębka:** Czy jest jakiś samochód, dzięki któremu krew w pana żyłach zaczyna szybciej krążyć?

**Ryszard Rembiszewski:** Nie ma takiego. W swoim życiu byłem właścicielem kilku aut. Najważniejsze jest to, żeby auto nie sprawiało mi kłopotów. Chcę po prostu przekręcić kluczyk i jechać. Nie mam także ochoty stać w oknie i sprawdzać, czy mój samochód jeszcze stoi w miejscu, w którym go zostawiłem. Lamborghini albo ferrari można sobie obejrzeć na wystawie. Nie chodzi przecież o to, żeby kupić bardzo drogi samochód, a potem o niego bez przerwy drzeć. Nie jestem osobą, którą nęca dobre i znane marki. Ani bmw, ani mercedes nie jest mi konieczny.

Samochód ma po prostu ułatwiać życie i sprawiać trochę radości. Zdecydowanie musi być wygodny, niezawodny, bez dużej ilości nowinek technicznych.

**Czym pan teraz jeździ?**

– Poruszam się kią sportage. Jestem z niej bardzo zadowolony. Zresztą mój poprzedni samochód to też była kia, tylko inny model – cee’d. Jest to marka, która produkuje auta o długim, bo siedmioletnim, okresie gwarancji oraz parametrach, które mnie zadowolają. Serwis też zasługuje na uznanie (Malibu Auto – dzięki). Nie można też ukryć faktu, że te samochody są atrakcyjne cenowo, a ich eksploatacja nie jest droga. Za bliźniaczo podobne auto, tylko innej marki, zapłaciłbym o wiele więcej. Nie ma więc sensu przepłacać, chyba że raz za razem wygrywa się szóstkę w Lotto.

**A propos nagród – dwa lata temu prasa rozpisywała się o tym, że osoba, która przez wiele lat prowadziła losowania Lotto, też miała szczęście na loterii i wygrała samochód. Chodziło oczywiście o pana.**

– Prasa lubi sporo dodawać od siebie... Rzeczywiście, na jednym z eventów była tzw. loteria wizytówkowa. Osoba, która wygrała, mogła przez tydzień pojeździć sobie najnowszym modelem infiniti. Trafiło na mnie. Nie wygrałem jednak samochodu, tylko przez tydzień mogłem z niego korzystać. To spora różnica, prawda?

Pojechałem nim w moje ulubione miejsce, do Puszczy Białowieskiej. Bardzo dobrze się go prowadziło, ale miał jedną podstawową wadę. Za dużo palił. A dla mnie ważną kwestią jest

eksploatacja auta. Zwłaszcza teraz, kiedy ceny paliw tak mocno się zmieniają. Poza tym jeżdżę głównie po mieście. Rzadziej wypuszczam się gdzieś dalej. A jak wiadomo – w mieście samochód pali dużo więcej.

**Pamięta pan swoje pierwsze auto?**

– Zacznijmy od tego, że bardzo szybko zdobyłem prawo jazdy. Kiedy miałem szesnaście lat, chodziłem na zajęcia do Pałacu Młodzieży. Miałem tam także możliwość odbycia kursu. Pamiętam, że mój ojciec musiał napisać specjalne oświadczenie. Co z niego wynikało? Jesli doszłoby do jakiegoś wypadku, zniszczyłbym auto szkoleniowe, ojciec musiałby pokryć koszty naprawy. Dodatkowo w tamtych czasach za jednym zamachem robiło się prawo jazdy na samochód i motor. Jednak od momentu egzaminu na motocykl nigdy nie wsiadłem. Nie uważam się za ryzykanta, jestem dość ostrożny, więc nigdy mnie do takich jednośladów nie ciągnęło.

Wracając do pierwszego auta, którym jeździłem – była to taka stara dekawka (popularna nazwa samochodów z niemieckiej wytwórni DKW – przyp. red.). Jednak moja radość trwała krótko. Auto było mocno zdezelowane, długo nie pożyło. Jak patrzę na to z perspektywy czasu, bardzo żałuję, że ojciec oddał dekawkę na złom. Bo gdyby wtedy zainwestowało się w to auto trochę pieniędzy i czasu, mielibyśmy naprawdę fajny zabytkowy samochód...

**Po DKW nadszedł czas na...?**

– Malucha! Pamiętam dwie zabawne historie, które wiążą się właśnie z tym autem. W pierwszej główną rolę odegrał zepsuty wskaźnik paliwa. W weekend mieliśmy z żoną wyjechać do znajomych na działkę, więc dzień wcześniej pojechałem zatankować auto. Wróciłem i zostawiłem malucha pod domem. Gdy już mieliśmy wyjeżdżać, okazało się, że go nie ma. Mocno mnie to zdziwiło, zacząłem więc malucha szukać. Bez powodzenia. Zadzwoniłem więc na milicję, żeby przekazać, że auto zostało prawdopodobnie skradzione. Okazało się jednak, że złodziej nie ujechał zbyt daleko. Auto stało dosłownie dwie ulice dalej od miejsca, w którym go zostawiłem. Włamywacz myślał, że daleko moim samochodem nie zajdzie, bo spojrzął na wskaźnik paliwa, wskazujący jego niedobór. Dlatego szybko go porzucił. Później wystarczyło tylko wymienić zamek.

Druga historia: zaparkowałem auto w pobliżu domu. Nazajutrz chciałem gdzieś pojechać, więc do niego wróciłem, wsiadłem i chciałem go odpalić. Ale coś mi nie pasowało. Na przednim siedzeniu leżała jakaś gazeta. A przecież ja niczego tam nie zostawiałem! Skonsternowany wysiadłem z auta, zamknąłem je i spojrziałem przed siebie. Co się okazało? Mój maluch stał sobie kilka samochodów dalej. Podszedłem do niego, otworzyłem i pomyślałem sobie: „Boże, dlaczego mój kluczyk pasuje do innego auta?”

**Sentyment do malucha pozostał?**

– To było auto! Moi znajomi byli na tyle odważni, że zabierali rodzinę i jechali nim za granicę! Sam pamiętam, jak kiedyś w piątek po pracy wybrałem się maluchem do żony i dziecka, wypoczywających w Jastarni. Gdy już dotarłem na Hel, od tego szumu, który wywoływało auto, strasznie bolała mnie głowa. No i zima! Pamiętam na przykład, że wyjmowałem akumulator i wkładałem go pod kaloryfer. Takich rzeczy się nie zapomina!

Potem jeździłem już innymi autami: fiatem 127, peugeotem, nissanem, renaultem laguną. To ostatnie też wspominam bardzo miło. Jednak zostało doszczętnie skasowane podczas kraksy, która miała miejsce w pobliżu budynku TVP. Na szczęście nic mi się poważnego nie stało.

**Prawo jazdy ma pan już od kilkunastu lat. Uważa się pan za dobrego kierowcę?**

– Gdybym powiedział, że tak, byłbym zarozumiały. Powinni oceniać to inni. Mogę tylko powiedzieć, że jestem doświadczony, staram się nie szarżować, uważam. Kontaktów z drogówką też za wielu nie miałem. Jednak gdy już mnie zatrzymywali do kontroli, było zazwyczaj bardzo miło. Najczęściej w żartach proszono mnie o podanie sześciu liczb, które zostaną wybrane w najbliższym losowaniu Lotto.

**A co pana najbardziej denerwuje na drodze?**

– Ciśnienie podnoszą mi tzw. niedzielni kierowcy, którzy z samochodu korzystają okazjonalnie. Dlaczego? Boją się podejmować jakiegokolwiek decyzje. A to stwarza przecież duże zagrożenie dla innych kierowców. Nie lubię także ludzi, którzy wiecznie się spieszą, zajeżdżają drogę, wyprzedzają w niebezpiecznych miejscach. ■

### RYSZARD REMBISZEWSKI

to polski aktor, prezenter radiowy i telewizyjny, konferansjer, lektor. Swoją artystyczną drogę zawodową zaczął od Polskiego Radia, gdzie pracował jako spiker. Potem trafił do telewizji. Był tam lektorem wielu programów kulturalnych i publicystycznych oraz prezydentem m.in. „Telewizyjnego Koncertu Życzeń” oraz teleturniejów „Start” i „Wygraj w Lotto”.

Jednak największą popularność zyskał jako gospodarz programu Studio Lotto (losowania Totalizatora Sportowego) w latach 1983 – 2008, początkowo w Telewizji Polskiej, później w Polsacie.

Prowadził wiele festiwali, jak np. Festiwal im. Jana Kiepury w Krynicy, a także wybory Miss Polski, Miss Polonia, Miss Polonia International w Wiedniu oraz gale dla takich firm, jak np. Bosch, Opel czy Rotary Club i Lions Club oraz wiele koncertów charytatywnych.

Wystąpił w kilku reklamach i w filmach oraz przedstawieniach teatralnych. Obecnie jest związany z Radiem Zet Gold.





# Pohamuj się!

**Jakie mogą być skutki bezmyślnego wyprzedzania się tirów na autostradzie? Dobitnie pokazują to dziennikarze motoryzacyjni biorący udział w akcji Autostrady Wielkopolskiej SA „Bezpieczna Jazda2. Lubię to!”.**

Maciej Wiślawski i Juliusz Szalek prawidłowo rozpoczynają manewr wyprzedzania. Wtedy zajeżdża im drogę samochód ciężarowy, który nagle postanawia wyprzedzić pojazd jadący przed nim. Dziennikarze zmuszeni są do gwałtownej reakcji i ostrego hamowania. Czasu mają jednak za mało, a droga hamowania jest zbyt długa. Ulegają więc groźnemu wypadkowi.

## ■ To tylko film, ale...

Na szczęście nie jest to realne wydarzenie, tylko czarny scenariusz filmu, który powstał na potrzeby kampanii przebiegającej pod hasłem „Pohamuj się!”. Kolejne już wydanie akcji porusza zjawisko bezmyślnego i groźnego w skutkach wyprzedzania się tirów na autostradzie. Wykonując ten manewr wielokrotnie spowalniają ruch i doprowadzają do sytuacji niebezpiecznych.

Według danych KRBRD, w 2014 roku doszło do 1890 wypadków z udziałem samochodów ciężarowych, w których zginęło 218 osób. Kierowcy tirów doprowadzali do wypadków niemal dwa razy częściej niż motocykliści i pięć razy częściej niż kierowcy autobusów.

– Samochody ciężarowe, z uwagi na długi czas wyprzedzania, stwarzają niebezpieczne sytuacje na autostradzie – mówi Zofia Kwiatkowska, rzeczniczka prasowa AWSA. – To jeden z częściej zgłaszanych problemów na Twitterze i infolinii autostradowej. W obecnie prowadzonej kampanii „Bezpieczna jazda2. Lubię to!” apelujemy do kierowców o powstrzymanie się od ma-



nowrów, które mogą tamować ruch innych pojazdów. Hasło „Pohamuj się” jest punktem wyjściowym do komunikacji nie tylko tego problemu, ale też promowania poprawnych i bezpiecznych zachowań na drodze.

## ■ Brak czasu na reakcję

Właśnie w ramach tej akcji powstał film z udziałem dwóch znanych dziennikarzy motoryzacyjnych: Juliusza Szalka i Macieja Wiślawskiego. Produkcję wzbogacono o animację, pokazującą w drastyczny sposób skutek bezmyślnego wyprzedzania na autostradzie. Choć na autostradach jest znacznie bezpieczniej niż na drogach wojewódzkich czy powiatowych, nie są to tra-

sy bezkolizyjne, głównie z uwagi na dużą prędkość. Według statystyk Komendy Głównej Policji, w 2014 roku na polskich autostradach doszło do 352 wypadków, w których zginęło 58 osób, a 530 zostało rannych.

– Niestety, nadal wielu kierowców ma problem z prawidłowym zachowaniem się na autostradzie – mówi Juliusz Szalek. – Główne przyczyny wypadków to m.in. niedostosowanie prędkości podczas jazdy i nieprawidłowa zmiana pasa ruchu. Ciężarówki jadą zazwyczaj 90 km/h, samochód osobowy z kolei może poruszać się z prędkością 140 km/h. Gdy tir rozpocznie nagle manewr wyprzedzania, nie pozostawia kierowcy osobówki czasu na reakcję, a gwałtowne hamowanie może tylko pogorszyć sprawę.

**Juliusz Szalek**

Dziennikarz motoryzacyjny, od 1998 roku związany z poznańskim oddziałem „Gazety Wyborczej”, następnie dodatkiem motoryzacyjnym „GW” „Auto moto”, później „Wysokie Obroty” i „Wysokie Obroty – magazyn”. Od 2009 roku odpowiedzialny za rozwój serwisu Moto.pl. Obecnie redaktor naczelny magazynu „Auto motor i sport”.

Zdecydowaliśmy się na udział w filmie i w animacji, w której giną nasze awatary, by pokazać, do czego może doprowadzić brak wyobraźni i poszanowania dla innych uczestników ruchu. Mamy nadzieję, że kontrowersyjny tytuł i drastyczne sceny sprawią, że z naszym przesłaniem trafimy do szerokiej grupy odbiorców.

**■ Nie wyprzedzaj bezmyślnie!**

– W animacji dosłownie wjeżdżamy pod tira, nie jest to jednak sytuacja, do której trzeba było specjalnie pisać scenariusz – dodaje Maciej Wisławski. – Niestety, to codzienność na polskich drogach. Wiele niebezpiecznych sytuacji można uniknąć, jeśli zachowamy zdrowy rozsądek, dlatego hasło „Pohamuj się! Nie wyprzedzaj bezmyślnie” jest ze wszech miar aktualne.

Film można obejrzeć na kanale YouTube Autostrady Wielkopolskiej. Ponadto w ramach akcji w połowie listopada w punktach poboru opłat Łądek oraz Gołuski na autostradzie A2 (odcinek Świecko – Konin) kierowcy otrzymali naklejki, przypominające o właściwym zachowaniu na drodze, z hasłem przewodnim #pohamujsie. Kampania informacyjna potrwa do połowy grudnia.

*Jakub Ziębka*

**Maciej Wisławski**

Dziennikarz motoryzacyjny, jeden z najbardziej utytułowanych rajdowców w Polsce. Przygodę z motosportem rozpoczął w 1973 roku. Od 1975 roku pilot rajdowy. Wraz z Krzysztofem Hołowczycem zdobył w 1997 roku tytuł rajdowego mistrza Europy. Od lat zaangażowany w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Za propagowanie w mediach problematyki BRD oraz osobiste zaangażowanie w działania Fundacji Kierowca Bezpieczny otrzymał w 2014 roku „Tarczę Bezpieczeństwa”. Jest także członkiem rady Programowej Fundacji „Amber”, która działa na rzecz ofiar wypadków drogowych.

# Łamie cię? Nie jedź!

**Siadanie za kierownicą po spożyciu alkoholu jest niebezpieczne i niezgodne z prawem. Podobnie groźne jest prowadzenie auta, kiedy dopadnie nas choroba. Brytyjskie badania pokazują, że chorując na grype i przeziębienie znajdujemy się w podobnym stanie mentalnym, co osoby pod wpływem alkoholu, a nasza koncentracja spada o ponad 50 proc.**



Jazda samochodem wymaga od kierowcy przede wszystkim odpowiedzialności. Dlatego pod wpływem choroby, złego samopoczucia czy w przypadku zażywania leków, które bezpośrednio wpływają na sprawność motoryczną, kierowca powinien zrezygnować z podróży lub np. przesiąść się na transport publiczny. Tym sposobem może uniknąć niebezpiecznych sytuacji, wynikających ze spadku koncentracji, zaspania czy podenerwowania – mówi Zbigniew Weseli, dyrektor Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

**■ Dłuższy czas reakcji**

Prowadzenie pojazdu wymaga od kierowcy pełnej koncentracji na tym, co dzieje się wokół niego. Typowe objawy przeziębienia lub grypy mogą jednak ją obniżyć nawet o 50 proc. Bóle głowy, mięśni i stawów, gorączka, kaszel, katar, zmęczenie, a nawet dreszcze uniemożliwiają kierowcy bezpieczne prowadzenie samochodu.

Ponadto w utrzymaniu skupienia na drodze przeszkadzają takie czynności towarzyszące chorobie, jak czyszczenie nosa, ziewanie czy odruch kichania. Wówczas chwila nieuwagi pro-

wadzi do częstego gwałtownego hamowania czy dużo poważniejszych konsekwencji. Niebezpieczeństwo wypadku w takim stanie powinno zmobilizować chorego kierowcę do pozostania w domu – ostrzegają trenerzy Szkoły Bezpiecznej Jazdy Renault.

Badania pokazały, że czas reakcji osób z przeziębieniem i grypą znacznie się wydłuża, gwałtowne hamowania są częstsze, a kierowcy znacznie mniej uważają na to, co dzieje się na drodze.

**■ Prawda zawarta w ulotce**

Zażywane leki także mogą mieć negatywny wpływ na zdolności motoryczne kierowcy. Niektóre z nich powodują bowiem senność, osłabienie czy łzawienie oczu. Kierowca przed zażyciem leku powinien uważnie zapoznać się z informacjami zawartymi w ulotce i sprawdzić, czy nie ma on negatywnego wpływu na zdolność prowadzenia pojazdów mechanicznych. Aktywny środek leku może pozostawać w organizmie przez bardzo długi czas i wpływać negatywnie na kierowcę, który w takim przypadku powinien pozostać w domu albo jechać w samochodzie jako pasażer.

*Jakub Ziębka*



# Wyższa półka

**V40 nie należy do najtańszych czy najbardziej przestronnych kompaktów. Mimo to Volvo nie narzeka na brak zamówień. W czym tkwi haczyk?**

Rozpiętość cen nowych samochodów jest ogromna. W Europie najpopularniejsze są auta segmentu C. Najtańsze kupimy za 55 – 60 tysięcy złotych. Ceny modeli z półki premium zaczynają się od 80 – 90 tys. zł, a wybranie lepiej wyposażonej wersji bądź zamówienie dodatków podnoszących komfort winduje ją o kolejne dziesiątki tysięcy złotych. Czy ceny produktów prestiżowych marek są bezpodstawnie wygórowane? A może płacimy za aspekty, których nie widać w pierwszej chwili? Sprawdźmy na przykładzie volvo V40.

Szwedzki kompakt pojawił się na rynku w 2012 roku. W motoryzacji czas płynie szybko. Zwykle po trzech latach przychodzi czas na face lifting. Volvo uznało, że V40 jest na tyle udane, że jeszcze nie potrzebuje kuracji odmładzającej. Dokonano natomiast zmian pod maską, gdzie pojawiły się dwulitrowe jednostki z rodziny Drive-E. Silniki zaprojektowane przez szwedzkich inżynierów są zoptymalizowane pod kątem masy, oporów wewnętrznych i bilansu termicznego. Ciekawostką jest częściowe zunifikowanie architektury jednostek benzynowych i wysokoprężnych, które upraszcza produkcję i obsługę serwisową. Dla wielu osób w zupełności wystarczająca będzie bazowa wersja 2.0 T2. Na papierze 122 KM nie imponują, jednak 220 Nm w szerokim zakresie 1100 – 3500 obr./min jest gwarancją wysokiej elastyczności. Nie rozczarowuje



także dynamika. W razie potrzeby V40 przyspiesza od 0 do 100 km/h w 9,8 sekundy. To duża różnica w porównaniu z najtańszymi wersjami popularnych kompaktów, które na osiągnięciu

setki potrzebują nawet 13 sekund. Lepsza dynamika korzystnie wpływa na komfort i bezpieczeństwo jazdy.

Wnętrze wykończono przyjemnymi w dotyku i estetycznymi materiałami. Ilość miejsca w pierwszym rzędzie jest optymalna. Duży zakres regulacji kolumny kierownicy i fotela ułatwia znalezienie idealnej pozycji. Mocną stroną V40 są świetnie wyprofilowane fotele, które nie zmęczą kręgosłupa nawet na długich trasach. Standard obejmuje półautomatyczną klimatyzację, komputer pokładowy, centralny zamek, nagłośnienie i przyciemniane szyby. Drogie wyposażenie opcjonalne może być kompletowane w pakietach lub według uznania klienta. To spora różnica względem popularnych marek. Część z nich łączy dodatki w pakiety lub przypisuje opcje do wersji silnikowych lub wyposażeniowych, ograniczając klientowi pole manewru. V40 można wyposażyć w sporą liczbę ciekawych dodatków – w tym wysokiej klasy system audio, tuner telewizyjny, cyfrowy panel wskaźników, system rozpoznawania znaków i ostrzegania od zbyt małej odległości od poprzedzającego pojazdu czy listwy wykończeniowe z prawdziwego drewna bądź aluminium. O skandynawskich korzeniach modelu przypominają podgrzewane siedzenia i ogrzewanie postojowe – idealne opcje na mroźne dni.

Volvo słynie z produkcji bezpiecznych samochodów. W 2012 roku V40 okazało się naj-

# Jak jeździć?

## Praktyczne porady Stiga

**Tysiące godzin wyrafinowanej jazdy pozwoliły mu niemal do perfekcji opanować ekonomię ruchu. Teraz w swojej książce „Jak prowadzić. Niezrównany poradnik napisany przez byłego Stiga” Ben Collins dzieli się doświadczeniami i wiedzą, umożliwiając czytelnikom doskonałe umiejętności za kółkiem.**

wyżej ocenionym modelem w historii testów zderzeniowych EuroNCAP. Standard obejmuje siedem poduszek powietrznych – czołowe, boczne, kurtynowe i airbag chroniący kolana kierowcy. Standardem jest też system city safety. Laserowy czujnik analizuje sytuację przed maską. Jeżeli wykryje, że kolizja z innym pojazdem bądź pieszym jest nieunikniona, a prędkość nie przekracza 50 km/h, samodzielnie rozpocznie awaryjne hamowanie. Wisienką na torcie stanowi poduszka powietrzna dla pieszego. Została ukryta w podszybiu. Po wypełnieniu unosi maskę oraz zakrywa przednią szybę i słupki dachu. Rekordowy wynik w teście potrącenia pieszego (88 procent) trudno uznać za zaskakujący. Warto wspomnieć o zagłówkach. Przednie zostały zintegrowane z oparciami foteli. Są odpowiednio wysokie i wyprofilowane, by potylicy zawsze znajdowała się w optymalnej odległości od nich. Tylne również zostały przytwierdzone do oparcia. Składają się wraz nim – do przodu, by wykluczyć sytuację, w której ktoś podróżuje ze złożonym zagłówkiem.

Istotny wpływ na bezpieczeństwo ma charakterystyka układu jezdnego. Im samochód prowadzi się pewniej i bardziej przewidywalnie, tym większe prawdopodobieństwo uniknięcia zderzenia. Niezależne zawieszenie obu osi zapewnia dobrą trakcję i ciche, a zarazem skuteczne wybieranie nierówności.

Decydując się na zakup kompaktu z wyższej półki płacimy nie tylko za prestiżowy znaczek na masce. Otrzymujemy w zamian lepiej wykończony, przyjemniejszy w prowadzeniu i bezpieczniejszy owoc setek tysięcy prac badawczo-rozwojowych. Jeżeli dysponujemy odpowiednim budżetem, można zamówić wiele ciekawych opcji – jeszcze do niedawna zarezerwowanych dla najdroższych limuzyn.

**Lukasz Szewczyk**

**B**en Collins to brytyjski kierowca wyścigowy i człowiek doskonale znany w motoryzacyjnym świecie. Karierę wyścigową rozpoczął w 1994 roku, startując w zawodach Formula First i Formula Vauxhall Junior. Później występował w międzynarodowych wyścigach Formuły 3, gdzie zajął drugie miejsce w zawodach Marlboro Masters w 2000 roku. Brał także udział w wyścigach 24h Le Mans i ASCAR.

Jednak największą popularność zyskał występując w popularnym brytyjskim magazynie motoryzacyjnym „Top Gear” w scenach kaskaderskich, a także jako ekspert. W styczniu 2009 roku brytyjska gazeta „The Times” ujawniła, że Ben Collins od wielu lat wcielał się w rolę tajemniczego Stiga. Co to za postać? Kierowca wyścigowy testujący samochody na torze w programie „Top Gear”, który zawsze występuje zamaskowany.

Collins potwierdził ten fakt dopiero w swojej biografii, która pojawiła się w brytyjskich księgarniach we wrześniu 2010 roku. Za to został zwolniony z BBC, gdzie można było oglądać program „Top Gear”. Dodatkowo stacja wytoczyła mu proces. Sąd jednak orzekł, że autor zgodnie z prawem może publikować swoje wspomnienia. Biografia Bena Collinsa „Człowiek w białym kombinezonie. Stig,

Le Mans i moje życie na wysokich obrotach” ukazała się także w Polsce.

Teraz wydawnictwo Insignis postawiło wydać kolejną książkę Collinsa. Jej tytuł to „Jak prowadzić. Niezrównany poradnik napisany przez byłego Stiga”. Brytyjczyk dzieli się w książce doświadczeniami i wiedzą, umożliwiając czytelnikom doskonałe umiejętności za kółkiem. Pozycja warta zauważenia!

**red**



# Do pracy i zabawy

**Pikapy, czy jak niektórzy wolą o nich mówić – półciężarówki, sprawdzają się w każdej sytuacji. W USA i Kanadzie są podstawowym środkiem transportu wielu rodzin. W Polsce boom na pojazdy z powiększoną przestrzenią bagażową rozpoczął się wraz z wprowadzeniem przychylniej ich użytkownikom polityki fiskalnej.**

Kiedy uporządkowano przepisy dotyczące odliczania VAT-u od samochodów firmowych i paliwa do nich, zainteresowanie pikapami spadło do naturalnego poziomu.auta z powiększoną przestrzenią bagażową mają szerokie spektrum zastosowań. Nadają się do transportu maszyn budowlanych, bez trudu przewieziemy nimi sprzęt sportowy, a większe modele pomieszczą nawet motocykl czy quada. Przestrzeń ładunkową można dowolnie aranżować. Standardem są odkryte paki. Za dopłatą mogą zostać wykończone odpornymi na uszkodzenia materiałami i osłonięte nadbudówką. Amatorzy wypraw w nieznaną mogą zainwestować w aneks mieszkalny czy tańszy i lżejszy namiot. Granice wyznaczają więc tylko potrzeby, zasobność portfela i fantazja właściciela pikapa.

Można wyróżnić dwa typy pikapów. Najtańsze powstają na bazie popularnych samochodów osobowych. Droższe i solidniejsze przypominają terenówki – mają ramę, sztywne mosty i reduktor. Najlepszą propozycją dla początkujących kierowców będą przednionapędowe pikapy – tanie, zwrotne i przewidywalne w prowadzeniu. Na rynku wtórnym są m.in. fiat strada, dacia logan pickup oraz skoda felicia pickup.

## ■ Skoda felicia pickup (1995 – 2001; od 1,5 tys. zł)

Użytkowa wersja felicii jest jednym z najtańszych pikapów. Spora przestrzeń ładunkowa i nawet

605 kilogramów ładowności są niepodważalnymi atutami modelu. Za czeską półciężarówką przemawiają też niskie koszty eksploatacji. Z naprawami silników (czeskie 1.3; 1.6 oraz wysokoprężne 1.9 z magazynów Volkswagena) poradzi sobie każdy mechanik. Łatwe jest także usuwanie innych usterek. Części nie brakuje, bo są identyczne ze stosowanymi w osobowych feliciach.

Zainteresowani zakupem używanej felicii pickup powinni pamiętać, że model powoli schodzi ze sceny. W najtańszych egzemplarzach głównym problemem jest suma wszystkich zaniedbań serwisowych – trzeba wymienić napęd rozrządu, opony, tarcze i klocki oraz usunąć luzy z zawieszenia. Koszt usprawnienia samochodu w złym stanie będzie wyższy od zakupu serwisowanej felicii. Trzeba przygotować się też na konieczność walki z korozją. Pocięszający jest jedynie fakt, że w pierwszej kolejności rdza dobiera się do krawędzi błotników, drzwi i tylnej klapy, a nie elementów konstrukcyjnych.

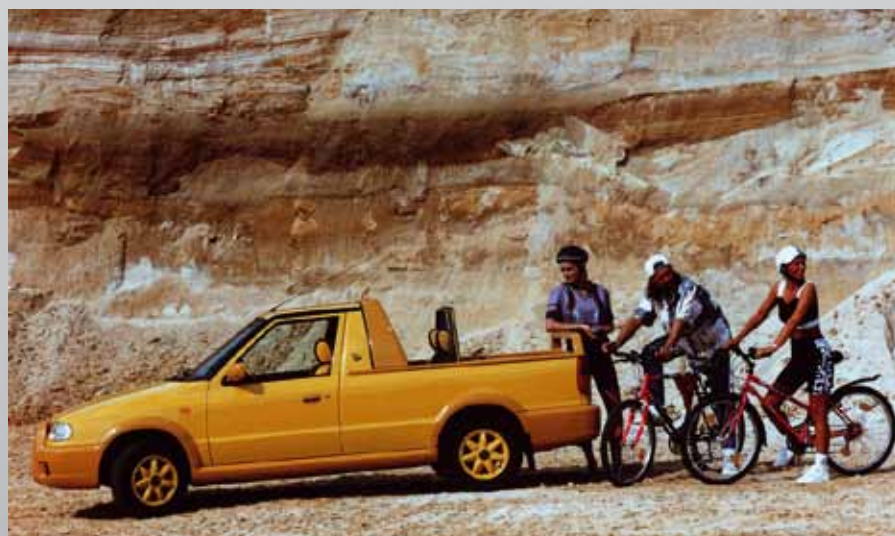
Najciekawszą, a zarazem najbardziej funkcjonalną wersją felicii pickup jest odmiana fun. Oferowane wyłącznie w żółtym kolorze auto ma przesuwaną ścianę grodziową między kabiną pasażerską i skrzynią ładunkową. Jej odsunięcie odkrywa dwa dodatkowe miejsca siedzące, które znajdują się pod... gołym niebem! Funkcjonalność wersji fun istotnie zwiększa akcesoryjny brezentowy pokrowiec. Dzięki niemu zabieranie dwóch dodatkowych pasażerów jest możliwe także, gdy pogoda nie dopisuje. Na ry-

nek trafiły zaledwie cztery tysiące felicii pickup w wersji fun. Aktualnie są wyceniane nawet na kilkanaście tysięcy złotych.

## ■ Toyota hilux VI (1997 – 2005; od 14 tys. zł)

Mimo że wszystkie modele Toyoty słyną z niezawodności, to chyba żaden nie powinien stawać w szranki z hiluksem. Prezenterzy „Top Gear” udowodnili, że samochód jest w stanie znieść niemalże wszystko – od podpalania, poprzez topienie w oceanie na upadku z dachu burzonego wieżowca skończywszy. Kto chciałby cieszyć się w miarę świeżym hiluksem, powinien poszukać egzemplarza szóstej serii. O solidność konstrukcji nie trzeba się martwić. Oparta na ramie toyota dzielnie znosi próbę czasu. Przestrzegamy jednak przed egzemplarzami po poważniejszych wypadkach czy noszących ślady regularnych wypadów w trudny teren – doprowadzenie ich do ładu może być kosztowne.

Teoretycznie paleta jednostek napędowych jest spora, ale w praktyce najłatwiej o turbodiesle 2.4 i 2.5. Nie imponują mocą, ale są trwałe i wystarczająco oszczędne. Hilux jest spartański. Kabina nie rozpieszcza ani materiałami wykończeniowymi, ani wyposażeniem, a zawieszenie projektowane z myślą o jeździe w terenie mizerne filtruje drobne nierówności. Wpływ na komfort oraz właściwości jezdne ma też obciążenie przestrzeni ładunkowej – im większe, tym lepiej.





Samochód z odciążonym tyłem staje się nerwowy na nierównościach, a po ostrzejszym potraktowaniu gazu wykazuje tendencję do nadsterowności. Kierowca powinien brać też poprawkę na wysoko położony środek ciężkości i szosowo-terenowe czy terenowe opony wielu egzemplarzy, które na mokrym asfalcie są bardzo zdradliwe – tracą przyczepność bez ostrzeżenia. Brakuje centralnego mechanizmu różnicowego, więc napęd na przednie koła można dołączać jedynie na luźnych nawierzchniach. W terenie hilux jest trudny do zatrzymania.

### ■ Subaru baja (2002 – 2006; od 24 tys. zł)

Jednym z najbardziej oryginalnych pikapów jest subaru baja. Czterodrzwiowe auto z odkrytą przestrzenią bagażową zostało zbudowane na bazie subaru legacy. W rezultacie znalezienie części zamiennych do modelu baja nie stanowi problemu. Przed zakupem należy jednak uważnie obejrzeć elementy nadwozia, które z racji ograniczonej popularności modelu są towarem deficytowym.

Od strony technicznej baja jest dopracowaną i trwałą konstrukcją. Ceny części zamiennych, wbrew obiegowym opiniom, nie należą do wyśrubowanych – bez trudu można znaleźć markowe zamienniki. Oczywiście nie wszystkie naprawy uda się przeprowadzić niskim kosztem. Ponad tysiąc złotych trzeba przygotować na wymianę paska rozrządu. Kto chciałby obniżyć koszty eksploatacji poprzez montaż instalacji LPG, powinien szukać subaru z wolnossącym silnikiem 2.5 (165 KM). W turbodoładowanym 2.5 (210 KM) bardziej rozbudowane głowice z podwójnymi wałkami rozrządu utrudniają regulację luzów zaworowych – konieczny jest demontaż silnika.

Baja jest wyposażona w specjalność Subaru, czyli skuteczny układ przeniesienia napędu na cztery koła. Co ważne, jest to permanentny system. Kierowca nie musi pamiętać o dołączaniu



niem napędu ani obawiać się nagłej utraty przyczepności. Niezależne zawieszenie wszystkich kół i optymalnie dobrana charakterystyka elementów resorujących gwarantują pewne prowadzenie w każdej sytuacji. Korzystny wpływ na trakcję ma też silnik w układzie bokser – jest niski i szeroki, więc obniża położenie środka ciężkości. Nieszablone subaru jest rzadko spotykane na rynku wtórnym. Kto zdecyduje się na zakup, nie powinien żałować. Pod warunkiem, że zaakceptuje drugi rząd z miejscami dla jedynie dwóch pasażerów.

### ■ Dodge ram 1500 (1994 – 2001; od 19 tys. zł)

Legenda amerykańskich dróg i bezdroży ma w Polsce grono oddanych fanów. Nic dziwnego. Ram to niezwykle solidny, a do tego trwały samochód. Oczywiście kto oczekuje szlachetnie wykończonego wnętrza, powinien omijać rama z daleka. Amerykanie po mistrzowsku podporządkowali formę funkcji. Prosty kokpit jest odporny na zużycie i łatwy do utrzymania w czystości, a niezbędną dawkę luksusu zapewniają elektrycznie sterowane szyby i lusterka oraz klimatyzacja.

Za rozsądną cenę uda się kupić rama drugiej generacji z lat 1994 – 2001. Amerykanie dołożyli starań, by każdy klient był w stanie znaleźć coś dla siebie. Dostępne były wersje 1500, 2500 i 3500 o ładowności wynoszącej odpowiednio 500, 750 i 1000 kg. Nabywca samochodu mógł wybierać między 3-, 5- i 6-osobową kabiną, skrzynią ładunkową o różnych długościach oraz silnikami – benzynowymi 3.9 V6, 5.2 V8, 5.9 V8 i 8.0 V10 oraz wysokoprężnym 5.9 R6. W polskich realiach aż nadto wystarczający będzie ram 1500 z bazowym 5.2 V8 oraz instalacją LPG.

Napęd, jak przystało na samochód do jazdy w trudnym terenie, ma reduktor. Brak centralnego mechanizmu różnicowego oznacza jednak, że przednią oś można dołączać tylko na luźnych i śliskich nawierzchniach. Poszukiwanie wymarzonego egzemplarza może zająć dłuższą chwilę. Ram nie był oficjalnie oferowany w Europie, a skromny rynek wtórny tworzą indywidualnie importowane samochody. W dobie internetu problemem nie będzie zdobycie części zamiennych. Można zamawiać je na własną rękę w USA bądź skorzystać z pomocy wyspecjalizowanych pośredników.

*Lukasz Szewczyk*



# Wyższe kary za brak OC

**O 6 proc. więcej niż obecnie zapłacą kierowcy za brak polisy OC w 2016 roku. Właściciel samochodu osobowego musi liczyć się z karą w wysokości 3,7 tys. złotych, a ciężarówki – 5,55 tys. zł. Dlaczego kierowcy decydują się na jazdę bez obowiązkowego ubezpieczenia? To najczęściej – bo aż w 40 proc. przypadków – wynik nieopłacenia którejś raty składki za tę polisę i w efekcie wygaśnięcia umowy – wskazuje najnowszy raport Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego.**

## WYSOKOŚĆ OPŁAT KARNYCH ZA BRAK KOMUNIKACYJNEGO OC W 2016 ROKU

OKRES BEZ OCHRONY UBEZPIECZENIOWEJ	GRADACJA OPŁATY/ROK	RODZAJ POJAZDU MECHANICZNEGO					
		SAMOCHODY OSOBOWE		SAMOCHODY CIĘŻAROWE		POZOSTAŁE POJAZDY	
		2015	2016	2015	2016	2015	2016
powyżej 14 dni	100%	3 500	3 700	5 250	5 550	580	620
od 3 do 14 dni	50%	1 750	1 850	2 630	2 780	290	310
poniżej 3 dni	20%	700	740	1 050	1 110	120	120

Warto zapłacić dwieście czy trzysta złotych kolejnej raty składki za OC, niż wpadać w pułapkę rozwiązania umowy ubezpieczenia. Zgodnie z przepisami, polisa OC nie przedłuża się bowiem automatycznie, gdy właściciel pojazdu nie uregulował pełnej składki – zwraca uwagę Hubert Stoklas, wiceprezes Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. – Szczególnie że od nowego roku rosną również kary za brak tego ubezpieczenia, a i sam Fundusz – udoskonalając własne narzędzia analityczne oraz informatyczne – coraz skuteczniej identyfikuje właścicieli pojazdów bez OC.

### ■ Sprawdzaj daty

Opracowanie UFG pokazuje też, że w 33 proc. wykrytych przypadków braku OC powodem jest wygaśnięcie ubezpieczenia zbywcy pojazdu. Polisa poprzedniego właściciela auta ważna jest bowiem tylko do końca okresu, na jaki została zawarta. Nie przedłuża się automatycznie na kolejnych dwanaście miesięcy. Inne powody to: wykupienie OC już po dacie pierwszej rejestracji pojazdu w Polsce (13 proc.) oraz przekonanie, że dla niesprawnego technicznie i nieużytk-

owanego pojazdu nie jest potrzebne ubezpieczenie (11 proc.). Należy zatem zwrócić szczególną uwagę na ważności ubezpieczenia, przede wszystkim przy płaceniu za polisę w ratach czy przy zakupie używanego pojazdu.

### ■ Wyższe kary

Dopilnowanie terminów ważności ubezpieczenia jest istotne, szczególnie że od początku 2016 roku właściciele pojazdów czekają wyższe sankcje za brak OC. Wysokość opłat karnych ustalana jest w relacji do minimalnego wynagrodzenia za pracę w Polsce. Podstawowa kara dla właściciela auta osobowego to dwukrotność tego wynagrodzenia w danym roku; z kolei dla posiadacza ciężarówek – trzykrotność. Przy braku polisy tylko przez kilka dni sankcja jest niższa. Gdy przerwa nie przekracza trzech dni – 20 proc., a do czternastu dni – 50 proc. kary podstawowej.

Z szacunków UFG wynika, że około 1 procent pojazdów poruszających się po polskich drogach może nie mieć obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Warto pamiętać, że polisa OC chroni posiadacza pojazdu i kierowcę przed

koniecznością oddawania z własnej kieszeni odszkodowania dla ofiar wypadku spowodowanego nieubezpieczonym pojazdem. Świadczenia te wypłaca ofiarom Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny, który następnie występuje z tzw. regresem (zwrot wypłaconych kwot) do sprawcy wypadku i nieubezpieczonego posiadacza.

*Jakub Ziębka*

Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny pilnuje szczelności systemu ubezpieczeń komunikacyjnych OC. Poza ściganiem kierowców bez tej polisy zajmuje się również wypłatą odszkodowań osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych, spowodowanych przez nieubezpieczonych lub niezidentyfikowanych sprawców. UFG administruje także ogólnopolską bazą ubezpieczycieli wykorzystując m.in. do wylizania wysokości składki za OC i AC, w zależności od jego historii ubezpieczenia (m.in. liczby wypadków).

# Chwila prawdy

**Bohaterowie naszego cyklu zakończyli już kurs, spotkali się w ośrodku egzaminowania. Emocje sięgają zenitu...**

**M**łody człowiek, dla którego kurs miał być formalnością, a okazał się wielkim stresem i porażką, czeka przed salą egzaminacyjną. Jest pełen obaw. Podręcznika nie przeczytał. Nie miał na to czasu. Z kolei płytę z testami przerobił pobieżnie.

## ■ Nieudana próba

W szkole zawsze udawało mu się zaliczać kolejne sprawdziany i klasówki. Jest więc dobrej myśli. Jednak z nerwów bardzo boli go brzuch, czuje, jak robi mu się niedobrze. Rodzice czekają na niego na zewnątrz budynku egzaminacyjnego. Nie chciał, żeby przyjechali, ale oni się uparli. Skoro zapłacili za kurs, to chcą zobaczyć, jak ich syn dzisiaj zda egzamin. Egzaminator zaprosił wszystkich kandydatów na kierowców na salę i objaśnił zasady egzaminu.

Chłopak zaczyna rozwiązywać test. Ku swojemu zdziwieniu nie zna odpowiedzi na pytania. Czas ucieka bardzo szybko. W końcu skończył i poznał wynik. Negatywny. Jest zaskoczony, uzyskał tylko 52 punkty. Rodzice są wściekli, jemu zrobiło się głupio, że nie zdał egzaminu teoretycznego za pierwszym razem, tak jak jego znajomi.

## ■ Szybki koniec

Drugi bohater naszego cyklu już w trakcie kursu był zapisany na egzamin, od dawna więc znał jego datę. Teorię zdał bez żadnego problemu. Teraz jednak przed nim praktyka, a on nie czuje się dobrze przygotowany. Na kursie szło mu bardzo źle, instruktorzy nie zwracali na niego uwagi. Nie miał szans na jazdy uzupełniające, ponieważ skończył kurs i od razu poszedł na egzamin. Zmusiła go do tego groźba utraty pracy. Szkoła jazdy zgodziła się na jego warunki i wystawiła dokumenty o ukończeniu kursu przed jego faktycznym końcem. Mężczyź nie wydawało się, że takie postępowanie jest właściwe. Do czasu. Teraz doszedł do wniosku, że popełnił błąd.

Każdą kolejną godzinę jazd zaczynał na placu manewrowym. Tam się nie bał, ale ruch miejski go przerażał. W centrum był tylko kilka razy. Jeździł właściwie tymi samymi ulicami, więc niczego się nie nauczył. Nie ćwiczył także parkowania równoległego tyłem, bo podobno nie ma takiego zadania na egzaminie. Jeżeli chodzi o prostopadłe, też nie idzie mu to za dobrze. Zdążył wykonać je ledwie dwa razy.



Rozpoczął się egzamin. Egzaminator poprosił mężczyznę o wykonanie manewru jazdy pasem ruchu. Mężczyzna tak się zestresował, że zgasał mu samochód. Miał jednak jeszcze jedną szansę. Nic z tego, auto ponownie zgasało. Egzamin się zakończył. Mężczyzna jest przerażony, bo szef groził mu, że oblanie egzaminu będzie skutkowało wyrzuceniem z pracy.

Poprawka została zaplanowana dopiero za trzy tygodnie. Mężczyzna postanowił, że w tym czasie wykupi w innym ośrodku szkolenia dodatkowe jazdy. Musi się przecież dobrze przygotować.

## ■ Duma

Kolejna bohaterka naszej opowieści została z kolei przez swojego instruktora solidnie przygotowana. Czuje się pewnie. Wie, że wszystko teraz zależy od niej. Egzamin teoretyczny ma już za sobą. To nastawiło ją bardzo pozytywnie. Przed nią część praktyczna.

Instruktor uczył ją, żeby pod żadnym pozorem nie słuchała przed egzaminem opowieści innych kandydatów na kierowców, tylko skupiała się na sobie.

W poczekalni na egzamin czekało około dwudziestu osób. Każda z nich miała do powiedzenia

jakąś historię. Tematami były głównie rzekomo niesprawne samochody egzaminacyjne i zdradliwe miejsca. Jednak dziewczyna starała się nie przejmować tymi opowieściami. Przecież instruktor zapewniał ją, że egzaminatorzy są mili, a autom również nie można nic zarzucić. Wierzyła mu, więc siedziała spokojnie na swoim miejscu.

W końcu nadeszła chwila prawdy. Plac został zaliczony, nie miała żadnych problemów z zadaniami egzaminacyjnymi. Na mieście było podobnie. Egzamin trwał godzinę, dostała ocenę pozytywną. Dziewczyna jest z siebie bardzo dumna. Od razu zadzwoniła do swojego instruktora, żeby mu podziękować.

Czwarta bohaterka naszego cyklu rozłożyła sobie egzamin na dwa etapy. Teorię ma już za sobą. Zdała ją trzy tygodnie wcześniej. Miała dzięki temu więcej czasu na przeciwczenie części praktycznej. Teraz czuje, że jej się uda!

Egzaminator wyjaśnił dziewczynie zasady egzaminu. Dał jej czas na ochłonięcie i nakazał spokojnie jechać. Jej egzamin trwał ponad godzinę, ale dała radę. Egzaminator zakończył egzamin wynikiem pozytywnym i pochwalił jej jazdę. Czowała, że rozpiera ją duma.

**Marcin Zygmunt,**  
instruktor nauki  
i techniki jazdy

# Mądry Polak po szkodzie...

Stare przysłowie mówi „mądry Polak po szkodzie”. Jaki z tego wniosek? Zmiana mentalności następuje u większości z nas za późno. Jak zwykle.



Albin Sieczkowski,  
autor bloga  
StrefaKulturalnejJazdy.pl

po każdej stłuczce, kolizji czy innym przykrym wydarzeniu, do którego doszło z naszej winy, zawsze powtarzamy sobie, że to ostatni raz. Człowiek przecież uczy się na błędach. Bywa potem tak, że przejeżdżając przez miejsce, gdzie uczestniczyliśmy w kolizji lub byliśmy jej świadkami, zdejmujemy nogę z gazu i zaczynamy myśleć, bo wiemy, co się tam może wydarzyć. I bardzo dobrze. Jest jednak jedno ale...

## ■ Na pewno

Myślenie włączamy tylko w tych miejscach, gdzie przypominamy sobie traumatyczne zdarzenia. Gdy tylko się od nich oddalimy, znowu powracamy do starych, złych nawyków. Jedziemy jak automat, zapominając o tym, że wszędzie może się zdarzyć coś niespodziewanego. O nieszczęście nie jest znowu tak trudno.

Ciągły pośpiech, szybka jazda, grafik wypełniony po brzegi sprawiają, że przestajemy się skupiać na jeździe. Nie myślimy o tym, jak w danej chwili powinniśmy się poruszać, co będziemy robić, gdy już dotrzemy do wcześniej obranego celu.

Na pewno. To dwa słowa, które często powtarzają kierowcy jeżdżący jak automaty. Gnąją codziennie z punktu A do punktu B, nie wierzą, że na drodze może stać się coś niespodziewanego, bo znają ją jak własną kieszeń. Jednak wystarczy mały remont, zmiana oznakowania, a taki kierowca głupieje, nie wie, co ma robić...

## ■ Pojemność skarbonki

Są też kierowcy szarżujący. Jadą nieprzepisowo, szaleją, robią głupoty na drodze. Ich podejście zmienia się w momencie otrzymania mandatu. Punkty karne przywołują ich do porządku. Czasem na dłużej, zdarza się jednak, że tylko na chwilę. Często zależy to od pojemności skarbonki.

Zmiana następuje nie tylko w momencie, gdy policjant wypisuje druk. Dwa miesiące temu byłem nad morzem. Niedaleko Trójmiasta natkną-



tem się na kierowcę corys. Szalał, bez przerwy zmieniał pasy, ale i tak spotykaliśmy się co kilkadziesiąt metrów na światłach. Aż tu nagle na wylotówce z miasta, na prostej drodze błysnął bezwzględny, niedobry i niepotrzebny nikomu fotoradar. Kierowca corys stał się jakiś osowiały. Zwolnił aż do 50 km/h, choć mógł jechać szybciej. Trochę za późno na taką ostrożność. Ale pomyślałem sobie, że dobrze i to. Jednak taka sytuacja nie trwała długo. Po przejechaniu odcinka o długości 3 km kierowca corys zmienił się nie do poznania. Wrócił do wcześniejszych zachowań.

## ■ Technika idzie do przodu, myślenie w zaniku

Zdarza się, że mądrzejemy dopiero po wypadku. Nawet najmniejsza stłuczka daje niektórym do myślenia. Podczas analizy stwierdzamy, że można było tego przecież uniknąć. Niestety, są i tacy, którzy nigdy nie czują się winni. To nic, że jechałem z prędkością 120 km/h po mieście na zakręcie. Przecież miałem pierwszeństwo! Niech uważają inni! Będą uważać, jednak taki delikwent będzie żył, dopóki jakiś kierowca ciężarówki go nie zauważy.

Jakiś czas temu zapinanie pasów bezpieczeństwa było modne. Powód? Nie każdy samochód był w nie wyposażony. Teraz jest odwrotnie. Skoro obowiązek zapinania pasów jest obligatoryj-

ny, coraz częściej się tego nie robi. Technika idzie do przodu, myślenie w zaniku...

## ■ Podróż, nie wyścig!

Gdy jedyną opcją na umilenie sobie jazdy było słuchanie odgłosów silnika czy piosenek z radia lub kasy, których nikomu się nie chciało przewijać, wszyscy byli skupieni na jeździe. Dzisiaj jest inaczej. Kierowca błędzi ręką po całym kokpicie, żeby w sprzęcie grającym znaleźć piosenkę, która wydaje się najbardziej odpowiednia do jazdy. Nie wszyscy mają podzielną uwagę...

Nie zmieniamy tego, co działa dobrze. Czego uczono nas na kursie prawa jazdy? Ręce powinno trzymać się na kierownicy, wzrok należy skupić na wszystkim, co znajduje się dookoła samochodu. Nie przejeżdżaliśmy na późnym żółtym, dodając przy tym gazu. Po prostu zwalnialiśmy. Stosowanie się do znaku „stop” to też była podstawa.

Zastanówcie się teraz, czego was uczono, do czego kiedyś przywiązywaliście uwagę. Działo dobrze? Jest sens to zmieniać? Odpowiedzialny kierowca szanuje nie tylko siebie, ale również swoich pasażerów oraz wszystkich pozostałych uczestników ruchu drogowego. Jazda samochodem to podróż, a nie wyścig, więc poświęć czas na to, żeby bezpiecznie ją wykonać! ■



# Prawo jazdy w roli głównej

**Do 6 grudnia w bydgoskim Muzeum Wodociągów (Hala Pomp, ul. Gdańska 242) można oglądać wystawę „Historia prawa jazdy na ziemiach polskich”, której autorem jest Jerzy Kociszewski.**

Na inaugurację wystawy odbyła się 20 listopada. Znajdują się na niej wzory dawnych praw jazdy i dokumentów uprawniających do prowadzenia różnych pojazdów. To kolekcja, która była już prezentowana w sejmowej Sali Kolumnowej z okazji wydania milionowego prawa jazdy.

– To tylko część mojej kolekcji, która liczy ponad tysiąc egzemplarzy – mówił wtedy Kociszewski. – Wszystko zaczęło się od tego, że znalazłem trochę starych dokumentów rodzinnych. Zaczęłem dekorować nimi ściany swojego mieszkania, potem kolekcja się mocno rozrosła.

Kociszewski opowiedział też bardzo ciekawą historię, która ma związek z jego zbiorami.

– Kiedyś przyszedł do mnie młody człowiek ze starym dokumentem prawa jazdy. Ciekawe było to, że były w nim dwie dziury. Okazało się, że należało do jego dziadka, który podczas wojny został postrzelony. Kula trafiła jednak w dokument, który nosił w kieszeni munduru. Tym samym prawo jazdy uratowało mu życie.

Wystawa w Bydgoszczy została zorganizowana przez fundację Cooperatio wspólnie ze stowarzyszeniem KIEROWCA.PL oraz Polską Wytwórnią Papierów Wartościowych. **red**



# Co rozprasza polskich kierowców?

**Ogólnopolskie badanie kierowców dla Ergo Hestii wykazało, że ponad połowa kierowców lubi podczas prowadzenia auta słuchać muzyki. Natomiast większość z nich deklaruje, że w trakcie jazdy nigdy nie sprawdza poczty e-mail.**

**B**adanie zostało przeprowadzone we wrześniu przez TNS Polska na zlecenie Sopockiego Towarzystwa Ubezpieczeń Ergo Hestia.

## ■ Muzyka, telefon i... kawa

Wykazało ono, że ponad połowa kierowców zawsze podczas prowadzenia auta słucha muzyki. Tylko 2 proc. respondentów przyznało, że nie robi tego nigdy. Co trzeci respondent przynajmniej czasami prowadzi rozmowy przez zestaw głośnomówiący. Z kolei 13 proc. kierowców rozmawia, trzymając telefon w ręku. To jednak niejedyna czynność, którą kierowcy wykonują za pomocą telefonu podczas jazdy. W ramach badania respondenci przyznali się m.in. do korzystania z aplikacji na smartfony (12 proc. robi to przynajmniej czasami), 9 proc. czyta SMS-y, a co 20 respondent oświadczył, że zdarza się mu pisać krótkie wiadomości tekstowe podczas prowadzenia auta. Tylko trzech na 100 ankietowanych potwierdziło, że podczas prowadzenia auta sprawdza pocztę e-mail.

Część kierowców przyznaje się do słabości do kawy. Okazało się, że 12 proc. kierowców pije ją podczas jazdy. Mało tego, u miłośników małej czarnej zdecydowanie wzrasta ryzyko wypadku! Wśród osób, które spowodowały wypadek, dwa razy częściej niż wśród kierowców bezwypadkowych pojawiała się deklaracja o picciu kawy za kierownicą.

## ■ Wskazana krótka przerwa

– Kierowcy są przeświadczeni, że konsumpcja za kierownicą nie zwiększa ryzyka wypadku, ale te badania pokazują, że jest dokładnie odwrotnie – tłumaczy Sandra Jedynek, ekspert ds. mediów społecznościowych Ergo Hestii. – Do najbardziej niebezpiecznych zachowań za kierownicą kierowcy zaliczają wszelkie czynności związane z telefonem, takie jak pisanie i czytanie SMS-ów, sprawdzanie poczty e-mail czy rozmowa bez zestawu głośnomówiącego. Tymczasem picie kawy czy spożywanie posiłków może tak samo dekoncen-



trować za kierownicą. Warto o tym pamiętać zwłaszcza podczas dłuższych podróży. Wtedy zawsze lepiej się zatrzymać i zrobić sobie krótką przerwę, podczas której możemy nie tylko rozprostować nogi, ale również zjeść lekki posiłek czy napić się. O tym, jak przygotować się do takiej podróży, kierowcy mogą przeczytać w Niecodziennym Poradniku Codziennej Jazdy, który Ergo Hestia przygotowała we współpracy z Michałem Kościuszką i najpopularniejszymi polskimi motoblogerami.

Jednym z nich jest Albin Sieczkowski, który prowadzi bloga StrefaKulturalnejJazdy.pl oraz ma stałą rubrykę w naszym miesięczniku.

## ■ Dobre chęci

Badanie, które zostało przeprowadzone na zlecenie Ergo Hestii, dotyczyło także kursów doszkalających. Okazało się, że co dziesiąty kierow-

ca brał udział w kursach doszkalających, a ponad połowa chciałaby to zrobić. Zapytani o najbardziej pożądane umiejętności, które chcieliby nabyć lub rozwinąć, kierowcy wskazali na: jazdę w trudnych warunkach atmosferycznych, na śliskiej nawierzchni (36 proc.), opanowanie samochodu podczas poślizgu (34 proc.), naukę pierwszej pomocy (11 proc.)

Dodatkowym szkoleniem są zainteresowani przede wszystkim regularni kierowcy (w ciągu roku przejeżdżają średnio ponad 16 tys. km). Natomiast 14 proc. tzw. niedzielnych kierowców (średnio w roku przejeżdżają ok. 5 tys. kilometrów) zdecydowanie nie chciałoby brać udziału w tego typu kursach. Jednocześnie to oni, decydując się na dodatkowe szkolenie, chcieliby poprawić umiejętności z jazdy po rondach, skrzyżowaniach i w dużym ruchu miejskim.

Jakub Ziębka

# Od teorii do praktyki

**Wszystkim instruktorom życzę pomyślności, powodzenia w rozwijaniu swoich OSK. Twórzmy profesjonalne firmy, nie bójmy się zmian, przyznawajmy się do błędów, a może wówczas nasza branża będzie ceniona, reprezentatywna i autorytatywna. Wierzę, że damy radę.**



**Paweł Żuraw**

**K**ażda nauka ma tę wspólną cechę, że zaczyna się od podstaw teoretycznych. Teoria jest niezbędna, żeby móc poznać nową dla nas dziedzinę wiedzy. Trudno jest coś praktykować, nie czytając wcześniej na ten temat, nie dowiadując się z książek czy z internetu, jak coś działa, pracuje, funkcjonuje. Teoria jest zatem konieczna, żeby się czegoś porządnie nauczyć.

Nauka nie ma jednak większego sensu, jeżeli poprzestaniemy wyłącznie na teorii. Można być świetnym teoretykiem, ale mieć niekiedy problemy we wdrażaniu określonej wiedzy w praktyce. Osobiście czasami doświadczam specyficznej sytuacji, kiedy mając wiedzę na konkretny temat nie potrafię jej praktycznie zastosować. Może nie zdarza się to nazbyt często, jednak takie okoliczności występują, ucząc mnie dystansu do siebie, a także do różnych życiowych wydarzeń.

## ■ Nowe wyzwania

Dlatego chyba najbardziej modelowym rozwiązaniem jest to, kiedy dzięki teorii świetnie sobie radzimy z praktyką. Ale czy tak się da? Mój przykład, a raczej moje doświadczenia pokazują, że nie zawsze jest to możliwe. Nie oznacza to oczywiście, że nie należy się starać, rozwijać czy walczyć o słuszne sprawy. Całkowite zaniechanie tych przedsięwzięć byłoby przecież czymś nieodpowiedzialnym.

W życiu dojrzewamy do pewnych decyzji, wyzwań, zmian i realizacji nowych możliwości. Przychodzą takie chwile, kiedy chcemy też od czegoś odpocząć, może zapomnieć o sprawach związanych z funkcjonowaniem branży, w której pracujemy. Tak też zadziało się w moim przypadku. Nadszedł moment, kiedy chciałbym – z jednej strony – doświadczyć wielu opisywanych przeze mnie w „Szkole Jazdy” rzeczy na tzw. żywym organizmie, czyli swojej firmie, z drugiej zaś – zdystansować się do różnych proble-



mów związanych z polskimi OSK. To wszystko wymaga czasu, może nawet zaangażowania w coś nowego, może i wyczerpania, żeby konsekwentnie dążyć do bardzo upragnionego spokoju.

## ■ Podziękowania

Niektórzy mawiają, że dla higieny psychicznej trzeba wycofać się z pewnych dotychczasowych przedsięwzięć. Może nie na zawsze, ale na pewien czas jest to jak najbardziej wskazane. Dzięki temu nabiera się pewnej świeżości. Mogą zrodzić się wówczas nowe pomysły, idee, które z powodzeniem można śmiało wdrażać w przyszłości.

Pisząc przez ostatnich pięć lat artykuły do miesięcznika „Szkola Jazdy” mam świadomość wystąpienia z mojej strony pewnych niedociągnięć, może nawet niekompetencji. Przez te lata wspólnie z Państwem uczyłem się wielu rzeczy, m.in.: zarządzania, organizacji, etyki, przepisów, określonych regulacji prawnych. Są to ważne dla naszej branży obszary, może jeszcze do końca całkowicie nieodkryte, niezgłębione, może jeszcze kryjące jakieś tajemnice.

Przepraszam tych czytelników, których być może moje teksty denerwowały, może nawet smuciły. Dlatego dziękuję za głosy krytyki, ale również za wielkie słowa uznania. To bardzo budujące, uczące i rozwijające.

## ■ Pomyślności!

Cieszę się, że niejednokrotnie moje słowa były dla wielu instruktorów inspiracją do lepszych działań. Stanowiły realną motywację do zmiany nawyków i czasami złych przyzwyczajzeń. Dlatego dziękuję redakcji „Szkoly Jazdy” za to, że umożliwiła mi zamieszczanie moich tekstów na łamach swojego czasopisma.

Z wielką przyjemnością pozostanę wiernym czytelnikiem „Szkoly Jazdy”. To bardzo profesjonalny miesięcznik – doskonała baza wiedzy dla każdego instruktora. Naprawdę polecam.

Wszystkim instruktorom życzę pomyślności, powodzenia w rozwijaniu swoich OSK. Twórzmy profesjonalne firmy, nie bójmy się zmian, przyznawajmy się do błędów, a może wówczas nasza branża będzie ceniona, reprezentatywna i autorytatywna. Wierzę, że damy radę. Serdecznie pozdrawiam. ■



# Wypadek czy kolizja?

**Opisując zdarzenia drogowe, najczęściej używamy pojęć „wypadek” i „kolizja”. Stosuje się je często zamiennie albo intuicyjnie. Pojęcia te mają jednak swoje miejsce w przepisach i zostały dla nich stworzone definicje prawne, które nie tylko treściwie je opisują, ale również wskazują osobom uczestniczącym w tych zdarzeniach katalog zachowań.**

Warto w tym miejscu zapoznać się z systematyką zdarzeń drogowych. Głównym kryterium podziału jest ciężar skutków. Dzielą się one na wypadki drogowe i kolizje. W kategorii wypadków drogowych istnieje również pojęcie katastrofy drogowej.

## ■ Jakie skutki, taka kara

Definicja wypadku drogowego, wywodząca się kodeksu karnego, opisuje go jako „zdarzenie drogowe w ruchu lądowym w postaci nieumyślnego naruszenia obowiązujących zasad bezpieczeństwa, czego skutkiem jest zniszczenie mienia oraz śmierć jednego z uczestników lub obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, trwające dłużej niż siedem dni”. O długości naruszenia zdrowia decyduje lekarz – biegły sądowy.

Spowodowanie wypadku, nawet nieumyślnie, powoduje konsekwencje prawne. Ich ciężar uzależniony jest od skutków wypadku. Jeśli w jego wyniku osoba poszkodowana doznała tak zwanego średniego uszczerbku, to sprawca podlega karze pozbawienia wolności do trzech lat. Jeśli poszkodowany poniósł śmierć, kara pozbawienia wolności może wynieść nawet osiem lat.

– W przypadku, gdy zdarzenie drogowe miało charakter umyślny, czyli uczestnik był świadomy konsekwencji i mimo to doprowadził do zdarzenia, wtedy takie zdarzenie określane jest już jako przestępstwo przeciwko życiu lub zdrowiu – tłumaczy instruktor Škoda Auto Szkoła, Radosław Jaskulski.

Definicja funkcjonująca w systemie SEWIK (System Ewidencji Wypadków i Kolizji) opisuje wypadek drogowy jako zdarzenie drogowe, które spowodowało ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy.

## ■ Katastrofa, czyli najcięższe pojęcie

Z pojęciem wypadku drogowego łączą się bezpośrednio kolejne: śmiertelna ofiara wypadku oraz osoba ciężko i lekko ranna. Za śmiertelną ofiarę wypadku uznaje się osobę, która zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu trzydziestu dni, licząc od dnia wypadku, na skutek doznanych obrażeń ciała. Z kolei osoba ciężko ranna to ta, która m.in. doznała ciężkiego kalectwa, całkowitej lub znacznej, trwałej niezdolności do pracy, trwałej choroby psychicznej. Ale nie tylko. Może to być również osoba, która doznała obrażeń w postaci złamań lub uszkodzeń powodujących

naruszenie czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia na okres trwający dłużej niż siedem dni. Za osobę lekko ranną uznaje się tę, która poniosła uszczerbek na zdrowiu inny niż osoba ciężko ranna na okres dłuższy niż siedem dni.

W hierarchii zdarzeń drogowych najmniejszy ciężar ma kolizja drogowa. Jest to zdarzenie w ruchu lądowym, spowodowane poprzez nieumyślne naruszenie obowiązujących zasad bezpieczeństwa, którego skutkiem są wyłącznie straty materialne. Najszerszym i najcięższym pojęciem jest katastrofa drogowa.

Odnosi się do niej kodeks karny. Katastrofą drogową jest takie zdarzenie w ruchu, które spowodowało znaczne szkody w mieniu, a równocześnie groziło w momencie jego przebiegu życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach, tym bardziej gdy nastąpiła śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu wielu osób lub szkody w mieniu w wielkich rozmiarach.

Za każdym wymienionym pojęciem kryją się konkretne cyfry, a za każdą cyfrą konkretny człowiek. Nie tak szybko uda się nam całkowicie wyeliminować wszystkie zdarzenia drogowe. Należy jednak zrobić wszystko, by pozycja „wypadek drogowy” była jak najrzadziej obecna w policyjnych statystykach.

Jakub Ziębka



# Kiedy należy wymieniać opony?

## Radzą eksperci

**Okazuje się, że większość polskich kierowców decyduje się na wymianę opon letnich na zimowe. Często robią to jednak za późno. Zdarza się też, że sporo do życzenia pozostawia jakość opon, są zużyte do granic możliwości – oceniają mechanicy z sieci serwisowej Premio Opony – Autoserwis.**



ry jest zjawiskiem groźniejszym i trudniejszym do opanowania zimą. I najważniejsze: dokrecajmy koła!

Z doświadczeń Marcina Tokarka wynika, że wielu kierowców zmienia opony samodzielnie, zapominając, iż wizyta w warsztacie jest wskazana. Także po to, żeby wyważyć nowo zamontowane koła.

### ■ Pęknięcia, guzy i wybrzuszenia

Warto w warsztacie skorzystać z pomocy profesjonalnego doradcy, zwłaszcza jeśli mamy jakiegokolwiek wątpliwości, czy opony nadają się jeszcze do użytku.

– Zużyty bieżnik, pęknięcia na boku opony, dziwne zachowanie na drodze, w tym brak trzymania i zbyt długa droga hamowania, nierówne zużycie ogumienia, guzy i wybrzuszenia. To wszystko świadczy o tym, że czas pomyśleć o zakupie nowego kompletu – mówi Paweł Karpiński z serwisu Premio Auto Express w Łęcznej.

Według serwisantów Premio, średni czas korzystania z kompletu opon zimowych przez klientów wynosi trzy – cztery lata i taki jest najbardziej optymalny. Chociaż nie brakuje też kierowców, którzy jeżdżą na tych samych oponach pięć lat, a nawet i dłużej. Trzeba jednak pamiętać, że wówczas należy regularnie sprawdzać stan opon w serwisie.

### ■ Na co zwracać uwagę?

Początek sezonu jesienno-zimowego to dla wielu kierowców czas decyzji o zakupie opon zimowych. Tylko czym się kierować, kiedy na rynku jest tak wiele marek i modeli? Zdaniem serwisantów Premio, przede wszystkim należy wziąć pod uwagę styl jazdy oraz to, czy opona nadaje się do danego samochodu. Co trzeci ekspert Premio wskazuje na parametry jezdne, a zwłaszcza przyczepność na mokrej nawierzchni. Istotne znaczenie ma też dostosowanie opon do miejsc, do których zamierzamy podróżować. Z kolei co piąty mechanik Premio uważa, że warto zafuaf sprawdzonym markom, bo gwarantują one wysoką jakość produktu.

Jakub Ziębka

**W** Polsce, w przeciwieństwie do wielu krajów europejskich, nie ma obowiązku wymiany opon na zimowe. Ta swoboda wyboru ogumienia powoduje, że są ryzykanci, którzy zimą nadal jeżdżą na letnich. Na szczęście jest ich coraz mniej. Mechanicy oceniają, że opony wymienia już ok. 90 proc. polskich kierowców.

### ■ Dwie nowe, dwie stare

Jednak sporo problemów stwarza sam termin wymiany opon.

– Wielu kierowców zwleka do pierwszego śniegu. Myślą, że w ten sposób zaoszczędzą, a to tylko pozory – mówi Agata Bolek z serwisu Premio Atol w Trzebnicy.

Co ciekawe, szybciej na wymianę opon decydują się panie. W ocenie mechaników Premio są ostrożniejsze i rzadziej przeceniają swe umiejętności za kierownicą.

Częstą nieprawidłowością wśród kierowców obu płci jest zaś utrzymywanie niewłaściwego ciśnienia w oponach. Kolejny błąd to użytkowanie opon do granic możliwości, nawet przy zużyciu bieżnika poniżej dopuszczalnej normy 4 mm. Zdarzają się nawet tacy, którzy jeżdżą na oponach z drutami wystającymi z podsta-

wowej konstrukcji. Nie brakuje też właścicieli aut, którzy zakładają dwie nowe w zestawieniu z dwiema starymi, już zużytymi. Jest to poważny błąd, mogący destabilizować tor jazdy pojazdu.

Mechanicy mówią też o kierowcach, którzy jeżdżą na oponach w niewłaściwym rozmiarze. Lekko myślni są też kierowcy, którzy chcą wymienić opony już w sierpniu albo wrześnie, bo akurat mają na to czas. Inni zgłaszają się o wymianę z powrotem na letnie, gdy temperatura zimą podniesie się delikatnie powyżej +5° C.

### ■ Jak montować?

Wymiana opon wbrew pozorom wcale nie jest prosta. Zwłaszcza jeśli chcemy przeprowadzić ją samodzielnie. Jakimi zasadami warto się wtedy kierować?

– Najlepszym rozwiązaniem jest montaż nowego kompletu – radzi Marcin Tokarek z serwisu Premio Auto-Perfect w Piotrkowie Trybunalskim. – Jeśli chcemy wykorzystać opony z poprzedniego sezonu, trzeba pamiętać o ich rotacji. W przypadku wymiany tylko dwóch, co często się zdarza, lepsze zakładamy na tył lub na oś napędową. Dlaczego? Zmniejsza to ryzyko wystąpienia poślizgu nadsterownego, któ-

# Przegląd legislacyjny

**Końcówka poprzedniej kadencji była bardzo pracowitym okresem dla rządu. Nowe projekty aktów prawnych pojawiały się jak grzyby po deszczu. Mimo to w dniu oddania do druku niniejszego wydania „Szkoły Jazdy” pewne jest kolejne przesunięcie przepisów ustawy o kierujących pojazdami, które miały wejść w życie 4 stycznia...**



**Radosław Biernat,**  
specjalista ds. prawnych

W związku z powyższym nie będziemy w tym miesiącu analizować wszystkich niedokończonych projektów rozporządzeń. Zapewne jeszcze do nich wrócimy, zwłaszcza że wśród nich znajdują się takie pozycje, jak nowy taryfikator punktów karnych. Z niedokończonych projektów przyjrzymy się na razie tylko propozycji zmian w taryfikatorze mandatów – niezależnej od przepisów ustawy o kierujących pojazdami.

## ■ Wyższe mandaty

Zmiany w taryfikatorze mandatów to przede wszystkim dostosowanie do zmian w Prawie o ruchu drogowym i dyrektywach unijnych w zakresie obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach, a także rekomendacji Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, dotyczących zwiększenia liczby osób stosujących pasy bezpieczeństwa. Projekt zakłada również podniesienie wysokości mandatów za niektóre wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu pieszych i rowerzystów. W uzasadnieniu zwrócono uwagę, że poziom bezpieczeństwa tej grupy niechronionych uczestników ruchu drogowego na polskich drogach należy do najniższych w Europie, piesi stanowią ok. 33 – 35 proc., a rowerzyści – ok. 10 proc. śmiertelnych ofiar wypadków drogowych.

W związku z powyższym w projekcie:

- podniesiono ze 100 do 300 zł wysokości mandatu karnego za naruszenie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa
- podniesiono ze 150 do 500 zł wysokość mandatów za wykroczenia związane z nieprawidłowym przewożeniem dzieci
- podniesiono mandat za przewożenie pasażera, który nie korzysta z pasów bezpieczeństwa – ze 100 do 300 zł, a jeśli niezapięty jest więcej niż jeden pasażer, mandat ma wynieść 500 zł
- rozróznilo odpowiedzialności za naruszenie zakazu wyprzedzania na przejściach dla pie-



- zych i przejazdach dla rowerzystów oraz bezpośrednio przed nimi w zależności od tego, czy wyprzedzany pojazd jest wielo- czy jednośladowy i podniesiono z 200 do 500 zł wysokość mandatu za naruszenie zakazu wyprzedzania w wymienionych miejscach pojazdów wielośladowych
- zamiast dotychczasowych 350 zł wprowadzono widełki 350 – 500 zł za wykroczenia polegające na nieustąpieniu pierwszeństwa
- zamiast dotychczasowych 250 zł wprowadzono widełki 250 – 500 zł za jazdę wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych pojazdem silnikowym
- zamiast dotychczasowych 200 zł wprowadzono widełki 200 – 500 zł za zatrzymanie się i postój na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem, a na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu – także za nimi
- zamiast dotychczasowych 100 zł wprowadzono widełki 100 – 200 zł za zatrzymanie się i postój na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów lub w służbie rowerowej, z wyjątkiem oczywiście roweru

- zamiast dotychczasowych 100 zł wprowadzono widełki 100 – 300 zł za naruszenie warunków dopuszczalności zatrzymania się lub postoju pojazdu na chodniku
- zamiast dotychczasowych 200 zł wprowadzono widełki 200 – 500 zł za wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery lub wózki rowerowe.

Z jednej strony, zwiększenie stawek mandatów uzasadniono kwestiami bezpieczeństwa, możliwością dostosowania wysokości mandatu do okoliczności, z drugiej zaś – stwierdzono wprost, że wdrożenie projektowanych przepisów powinno zwiększyć dochody budżetu państwa. W uzasadnieniu przewiduje się, że po trzech latach liczba ujawnianych naruszeń objętych zmianami powinna zacząć spadać, co zmniejszy wpływ.

Zmieniony taryfikator mandatów powinien wejść w życie w ciągu czternastu dni od ogłoszenia ostatecznego tekstu rozporządzenia w Dzienniku Ustaw – jeśli oczywiście nowy minister doprowadzi prace nad nim do końca. Należy zaznaczyć, że nie jest to projekt uzależniony od zmian w ustawie o kierujących pojazdami i CEPIK.

## Prawko za łapówkę

Podlascy policjanci zatrzymali sześć osób podejrzanych o przyjmowanie korzyści majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy. Wszyscy usłyszeli już zarzuty płatnej protekcji, czworo z nich – udziału w zorganizowanej grupie przestępczej. Dwie osoby zostały tymczasowo aresztowane. Sprawa ma charakter rozwojowy, a policjanci nie wykluczają kolejnych zatrzymań.

Zatrzymani (czterech mężczyzn i dwie kobiety) to mieszkańcy Łomży, Wysokiego Mazowieckiego i Serocka. Są podejrzani o przyjmowanie korzyści majątkowych w zamian za pośredniczenie w załatwianiu egzaminów na prawo jazdy w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w Białymstoku, Łomży i Warszawie. Wszyscy usłyszeli już zarzuty popełnie-

nia w latach 2011 – 2012 przestępstw płatnej protekcji.

Ponadto czterem osobom przedstawione zostały zarzuty działania w zorganizowanej grupie przestępczej. Wobec czterech zatrzymanych prokurator zastosował środki zapobiegawcze (poręczenie majątkowe, zakaz opuszczania kraju oraz dozór policji). Dwie zostały doprowadzone do Sądu Rejonowego w Białymstoku, który zdecydował o ich tymczasowym aresztowaniu na trzy miesiące.

Już od pewnego czasu sygnały w sprawie nieprawidłowości przy egzaminach na prawa jazdy, odbywających się we wspomnianych WORD-ach, docierały do funkcjonariuszy Wydziału do Walki z Korupcją KWP w Białymstoku. Sprawa ma charakter rozwojowy, nie wyklucza się kolejnych zatrzymań. jaz

### ■ Opłaty za wydanie prawa jazdy niezgodne z konstytucją?

Tak uważa rzecznik praw obywatelskich dr Adam Bodnar, który złożył w tej sprawie wniosek do Trybunału Konstytucyjnego. Nie chodzi jednak o podważanie legalności pobierania od obywatela opłaty za wymianę prawa jazdy w jakichkolwiek okolicznościach. Ustawa o kierujących pojazdami zobowiązuje kierowców do wymiany prawa jazdy między innymi, jeśli zmianie uległy dane w nim zawarte, w tym informacja o adresie zamieszkania kierowcy. Jak jed-

na adresu zamieszkania. To właśnie takich sytuacji dotyczy wnioski do Trybunału Konstytucyjnego, bowiem zdaniem RPO, decyzje organów władzy publicznej, które zapadły bez udziału samych zainteresowanych, nie powinny skutkować dla obywateli konsekwencjami finansowymi. Rzecznik zaskarżył do Trybunału Konstytucyjnego art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami jako niezgodny z wynikającą z art. 2 Konstytucji RP zasadą zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa. Zasada ta wyraża się m.in. w zakazie stanowienia takiego prawa, które staje się swo-

istą pułapką dla obywatela, którą jest, zdaniem rzecznika, regulacja przewidująca odpłatność za wymianę dokumentu prawa jazdy, gdy konieczność jego wymiany wynika z całkowicie niezależnych od woli jednostki działań organów władzy publicznej. Ewentualne stwierdzenie przez Trybunał

niezgodności z ustawą zasadniczą w tym zakresie nie będzie miało wpływu na pozostałe przepisy ustawy. ■

### Coraz więcej mówi się ostatnio o rozpoczęciu odcinkowego pomiaru prędkości. Warto się tym tematem zainteresować, bowiem zgodnie z deklaracjami odpowiedzialnych instytucji, ma zacząć działać do końca roku.

nak zauważa RPO, zmiana tych danych może wynikać z decyzji posiadacza prawa jazdy, ale zdarza się również, że jest ona skutkiem decyzji podjętych bez jego udziału przez władze gminy, a związanych ze zmianą nazwy ulicy, przy której mieszka kierowca, lub zmiany numeracji porządkowej na tej ulicy. Tymczasem przepisy ustawy o kierujących pojazdami nakazują pobieranie opłaty za wymianę prawa jazdy niezależnie od tego, czym spowodowana była zmia-

## BMW, VW i JAPŃCZYKI bez tajemnic!



nowości



testy



historia



porady

trends

Magazyny prawdziwych miłośników samochodów.

Już w sprzedaży!

# Co dalej?

**W interesie wszystkich oczekujących na zwrot umożliwiający równy rozwój gospodarczy leży jak najszybsze wprowadzenie niezbędnych z naszego punktu widzenia zmian w ustawie o kierujących pojazdami. Uważam, że nie tylko możemy, ale musimy to zrobić. Trzeba umieć wyciągać wnioski z popełnionych błędów. Pracować dalej w innych okolicznościach gospodarczych i politycznych.**



■ Wojciech Szemetyła

Polskie społeczeństwo po raz kolejny dało dowód dojrzałości i wielkiej mądrości politycznej. W jednoznaczny sposób wyraziło opinię na temat rządów byłej koalicji. Zdecydowana większość wyborców opowiedziała się za programem proponującym radykalne i zdecydowane reformy w dotychczasowym systemie funkcjonowania państwa. Zapowiadana w czasie kampanii wyborczej zmiana polityki gospodarczej stwarza nową, niespotykaną dotychczas szansę na podniesienie z zapaści, w jakiej znalazły się tradycyjne ośrodki szkolenia kierowców oraz ich pracownicy. To właśnie rządząca ekipa wpisała na swoje wyborcze sztandary hasło zwiększenia zarobków nie tylko właścicieli wielkich korporacji handlowych i przemysłowych, ale także pracowników.

## ■ Komisje i rady

Pisałem na ten temat już wcześniej, ale powtórzę: tylko odbudowa całego systemu szkolenia i egzaminowania oparta na wysoko wykwalifikowanej kadrze instruktorów może zapewnić osiągnięcie wysokiego, oczekiwanego od dawna standardu jakości naszej pracy. Szkoda, że zmiany poszły w zupełnie innym kierunku. Wprowadzenie w życie kolejnych nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami cementuje tworzony od ponad dziesięć lat system szkolenia i egzaminowania.

Nieźmiennie uważam, że podstawową i dyskwalifikującą wadą przyjętego przez kolejnych ministrów z tej samej opcji politycznej rozwiązania jest jego niesprawność i generacja nikomu i niczemu niesłużących kosztów. Zbiurokratyzowanie do szczytów absurdu procedur służących do opisanego przebiegu szkolenia i egzaminowania, związana z tym sprawozdawczość, stworzenie nigdzie nieznanego modelu funkcjonowania OSK z jego podziałami zadań i zakre-

sem monopoli określających kierunki przepływu ogromnych pieniędzy były już powszechnie i wielokrotnie omawiane i opisywane krytycznie, choćby na stronie internetowej „Szkoły Jazdy”.

**Nieźmiennie uważam, że podstawową i dyskwalifikującą wadą przyjętego przez kolejnych ministrów z tej samej opcji politycznej rozwiązania jest jego niesprawność i generacja nikomu i niczemu niesłużących kosztów.**

Czy w dalszym ciągu są nam potrzebne tworzone z partyjnego klucza kosztowne komisje, rady i inne podobnie działające gremia, których głos miał za zadanie głównie wspieranie jedynie słusznych poczynań? Czy porównując wyniki, czyli sprawność działania takiego systemu, w którym tylko ok. 15 proc. uczestników szkoleń na najpopularniejszą kategorię B uzyskuje pozytywny wynik egzaminu państwowego za pierwszym razem, z liczbą tragicznych ofiar na drogach możemy spokojnie i bez wyrzutów sumienia udawać zadowolonych i bezkrytycznie przyjmować buńczuczne jeszcze dzisiaj wypowiedzi autorów tych wszystkich genialnych w ich mniemaniu rozwiązań?

## ■ Zrealizujmy w końcu marzenia

Czy możemy spokojnie przyjmować zarzuty, z których wynika, że to społeczeństwo nie dojrzało do poziomu intelektualnego przywódców i w praktycznym działaniu zaprzepięło dobre intencje?

Nie. Wyniki wyborów dobrze to udowodniły. Mam wielkie nadzieje. Chciałbym, żeby realizacja naszych prostych marzeń o życiu w państwie prawa z normalnie funkcjonującą gospodarką stała się faktem. Jestem pewien, że obecny zwrot, przewartościowanie priorytetów i celów, które stawia przed sobą państwo, wpłynie korzystnie na rodzinne ośrodki szkolenia kierowców.

Ale jest także nieliczna, lecz dobrze zorganizowana grupa przedstawicieli potężnych i czer-

piących zyski przedsiębiorców, którzy stali się beneficjentami wprowadzonych dotychczas rozwiązań. To właśnie dotychczasowa skompromitowana polityka gospodarcza i ekonomiczna pozwoliła na ich rozwój. Właśnie takie nieobywatelskie działania byłego już rządu są od dawna nie do zaakceptowania przez ogół. W interesie wszystkich oczekujących na zwrot umożliwiający równy rozwój gospodarczy leży jak najszybsze wprowadzenie niezbędnych z naszego punktu widzenia zmian w ustawie o kierujących pojazdami.

Uważam, że nie tylko możemy, ale musimy to zrobić. Trzeba umieć wyciągać wnioski z popełnionych błędów. Pracować dalej, w innych okolicznościach gospodarczych i politycznych.

## ■ Koalicyjny monopol

Po ponaddwudziestoletniej działalności stowarzyszeniowej dosyć łatwo ocenić nasz udział w kształtowaniu i przygotowywaniu kończącego się etapu formowania rynku szkoleniowego. Praktycznie na terenie całej Polski znajdują się dobrze już wrośnięte, doskonale działające i integrujące środowisko w swoich regionach stowarzyszenia ośrodków szkolenia kierowców. Dyskusje na temat zalet i wad przyjętych rozwiązań oraz koniecznych zmian toczą się od dawna. Skupiły one aktywnych i zaangażowanych działaczy związanych z regionalnymi stowarzyszeniami instruktorów, wykładowców i

**Po ponaddwudziestoletniej działalności stowarzyszeniowej dosyć łatwo ocenić nasz udział w kształtowaniu i przygotowywaniu kończącego się etapu formowania rynku szkoleniowego.**

egzaminatorów. Istnieje więc ogromny obywatelski potencjał skupiony w doskonale działających organizacjach, które mają przedstawicielstwa na szczeblu krajowym. Gdzie zatem popełniony został błąd, który spowodował, że nastąpiło rozminięcie się intencji z wynikami? Jedną

z istotnych z mojego punktu widzenia pomyłek było przyjęcie założenia, że można uczestniczyć w budowie nowego na miarę czasowy modelu szkolenia i egzaminowania, pozostając jako ogólnopolska organizacja samorządowa poza strukturami politycznymi. Chcieliśmy być światopoglądowo neutralni, nie wikłać się w doraźne działania partii. Takie założenie sprawiło, że pozostawiając pełną swobodę regionalnym zarządom i ich prezesom w wykonywaniu ich zadań statutowych władze federacji mogły dobierać sobie sojuszników do realizacji określonych celów. Jednak trwający od prawie dziesięciu lat koalicyjny monopol stworzył struktury w pionach rządowych i samorządowych, bez decyzji i udziału których o jakichkolwiek zmianach nie można było marzyć, a co dopiero myśleć.

### ■ Czysta polityka

Siłą rzeczy uczestnictwo działaczy organizacji szkoleniowych i współpraca na każdym etapie z udziałem przedstawicieli administracji musiało być wplecione w programy gospodarcze akceptowane przez komitety polityczne. Truizmem jest powtarzanie, że wprowadzanie zmian do działającego systemu gospodarczego może nie być działalnością polityczną lub

**Truizmem jest powtarzanie, że wprowadzanie zmian do działającego systemu gospodarczego może nie być działalnością polityczną lub pozostawać na jej marginesie.**

pozostawać na jej marginesie. Tak więc uczestnicząc w tworzeniu nowych rozwiązań, chcąc lub nie chcąc musimy się zawsze opowiedzieć po stronie proponowanych rozwiązań lub pozostać w opozycji do wniesionego projektu. A to jest już czysta polityka! Dzisiaj, kiedy obserwujemy, jak w całym kraju dokonują się zmiany w administracji, sejmikach, jak zostają zrywane dotychczasowe lokalne sojusze, odwraca się rola dotychczasowej opozycji, która zaczyna przejmować władzę w całym kraju, zmieniając się po przegranych wyborach władze dotychczasowych i wszędzie dominujących partii, warto postawić sobie proste pytanie: jak rozmawiać z ludźmi, o których istnieniu jeszcze nie tak dawno w ogóle nie słyszeliśmy? Ludźmi byłej opozycji, z którymi z politycznych powodów wypadało dotąd rozmawiać. Czy opowiadając się po stronie dotychczasowych krytykowanych rozwiązań, a więc przechodząc do opozycji, mamy szansę na aktywne uczestnictwo w naprawie naszej branży?

Życie idzie do przodu, nic i pewnie nikt nie może zatrzymać nieuchronnych przemian. Powoli zaczynają docierać do publicznej świadomości

informacje o przekształceniach w ministerstwach i wielu zmianach kadrowych. Również jako przejaw i reakcja na powstałą, powszechnie przez wielu z nas nieakceptowaną sytuację pojawiają się inicjatywy i pomysły organizacyjne, mające na celu budowę na nowo relacji z obecną kadrą przejmującą władzę na wszystkich szczeblach. Pierwsza z nich powinna wyeliminować lukę w przepływie informacji i utworzeniu prawidłowego oraz bardzo oczekiwanego od dawna dialogu pomiędzy ośrodkami szkolenia kierowców, instruktorami i starostwem odpowiedzialnym poprzez nadzór za ich kondycję.

### ■ Ważne pytania

Nie jest chyba kwestią przypadku, że zaniepokojenie spowodowane przez opóźnienie i bałagan związany z wprowadzaniem w życie nowego CEPIK-u zmotywowało do zabrania głosu prezesa zarządu Związku Powiatów Polskich, Ludwika Węgrzyna, i sprecyzowania przez starostę poznańskiego Jana Grabkowskiego krytycznego stanowiska wobec zaistniałych zjawisk. Padła też propozycja stworzenia komitetu sterującego dla przygotowania i wdrożenia systemu. Bez względu jak wielka będzie liczba i jakość tych nowych obywatelskich propozycji, na pewno nie może i nie powinno zabraknąć w naszym środowisku podsumowania. Chodzi o zbilansowanie korzyści i strat, wad oraz zalet, czy-

li dokonania uczciwego bilansu. Trzeba to zrobić, jeśli mamy nadal być aktywnymi uczestnikami, pracującymi w dobrej wierze, w imieniu naszych koleżanek i kolegów, którzy już niejednokrotnie obdarzali nas swoim zaufaniem. Nie wolno zamykać oczu na zmieniającą się rzeczywistość.

Z radością oczekuję na pojawienie się nowych młodych i zaangażowanych działaczy, umiających w sposób nowoczesny artykułować zadania i – co o wiele ważniejsze – sposoby ich realizacji. Jednak ciągle i niezmiennie trzeba pamiętać, komu i czemu mają służyć często proste, ale rewolucyjne pomysły. Polacy dzisiaj zdecydowali, że zmiany w funkcjonowaniu państwa są niezbędne! W jaki sposób możemy się przyczynić do zrealizowania tych powszechnych marzeń? W ogromnym stopniu zależy już od nas samych i wpływu na rozpoczynającą działalność ekipę. Czy uda się nam nawiązać skuteczny i trwały dialog? Czy uda się nam sformułować spójny i do zaakceptowania przez ogół program zmian?

Mam świadomość, że życie stawia wciąż te same ważne pytania. Chciałbym, żeby ułatwiały młodym i wchodzącym w życie działaczom i poli-

**Z radością oczekuję na pojawienie się nowych młodych i zaangażowanych działaczy, umiających w sposób nowoczesny artykułować zadania i – co o wiele ważniejsze – sposoby ich realizacji.**

tykom znalezienie na nie trafniejszych niż nam się udało odpowiedzi. Każdej władzy należy zawsze patrzeć na ręce!

### ■ Portki pętałów

Kończąc podsumowanie wieloletnich zmagania oraz wdrażania nie zawsze zgodnego z naszymi oczekiwaniami modelu funkcjonowania szkolenia i egzaminowania kierowców uważam, że jednak jesteśmy w o wiele lepszej sytuacji niż na początku drogi. Polska to zupełnie inny niż kilkanaście lat temu kraj. Rozwój motoryzacji, wolny, lecz wyraźny wzrost infrastruktury drogowej, wielomilionowe migracje związane z wyjazdami turystycznymi i zarobkowymi w połączeniu ze swobodnym (poprzez internet) dostępem do informacji na temat gospodarek oraz szczególnie nas interesującego systemu szkolenia tworzy bazę do tworzenia i formułowania wniosków dotyczących naszych często ułomnych rozwiązań. Tak szczęśliwie się składa, że koniec roku i tego bogatego w wydarzenia etapu naszego życia jest jednocześnie początkiem całkiem nowego, jeszcze niezapisanego rozdziału w historii naszego państwa.

Zbliżające się święta Bożego Narodzenia wniosą do wszystkich polskich domów chwilę wytchnienia i spokoju od wielkiej polityki. Życzę czytelnikom i ich rodzinom spokojnych i wesołych świąt, a nowej ekipie rządzącej powodzenia i determinacji w realizacji celu, jakim jest osiągnięcie europejskich standardów. Życzę dużo szczęścia w doborze urzędników odpowiedzialnych za realizację tego zadania. Bo to również

**Tak szczęśliwie się składa, że koniec roku i tego bogatego w wydarzenia etapu naszego życia jest jednocześnie początkiem całkiem nowego, jeszcze niezapisanego rozdziału w historii naszego państwa.**

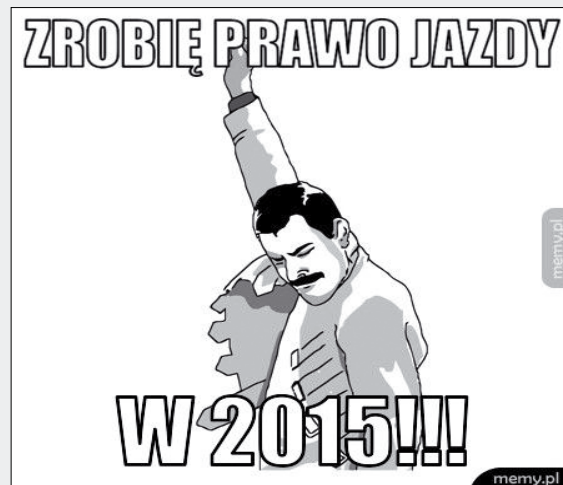
i od ich postawy oraz zaangażowania zależą losy naszej branży oraz indywidualne kariery. Przypomnę jeszcze słowa klasyka i wielkiego wizjonera, Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego. Brzmiały one tak: „Gdy wieje wiatr historii,/ ludziom, jak pięknym ptakom/ rosną skrzydła, natomiast/ trzęsą się portki pętałom”. ■



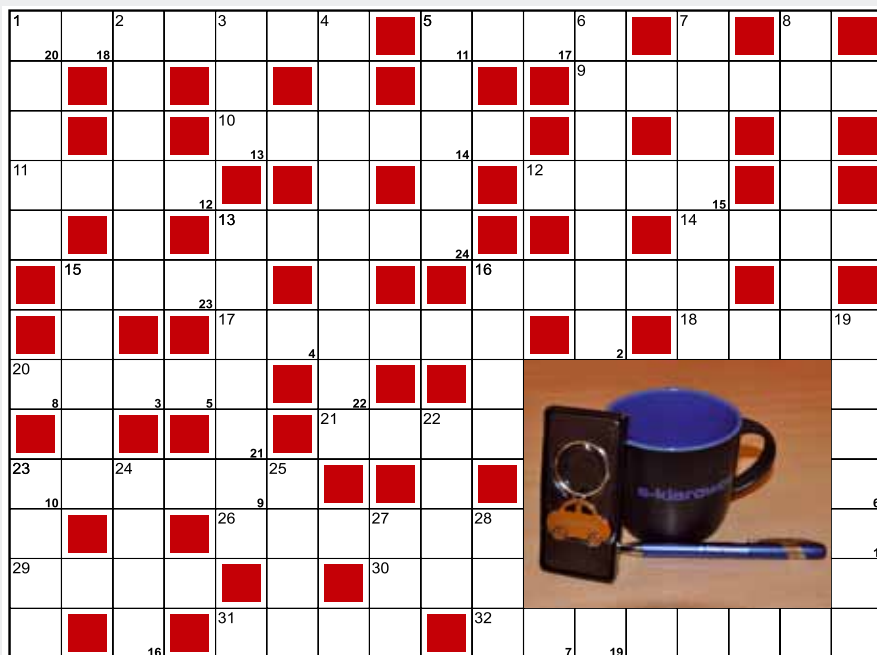
Uśmiechnij się



Znalezione w internecie



Krzyżówka z nagrodami



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 24 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązaniem ostatniej krzyżówki było hasło „W listopadzie goło w sadzie”. Nagrodę wyślemy pocztą.

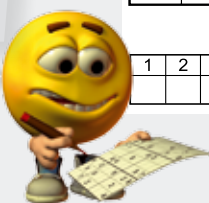
**P**ierwsze trzy osoby, które prześlą na adres [redakcja@szkola-jazdy.pl](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl) prawidłowe rozwiązanie wraz z adresem, otrzymają zestaw upominków ufundowanych przez firmę e-kierowca.

**POZIOMO:**

- 1) ... rowerowa. 5) czynnik przenoszący ciśnienie hydrauliczne w układach hamulcowych. 9) uszkodzenie urządzenia. 10) jon dodatni. 11) najdłuższa rzeka w Hiszpanii. 12) sztuczna skóra. 13) chaos, rozgardiasz. 14) przed sędzią. 15) wydanie opinii. 16) spokrewniony z dynią. 17) pali się w rękach pracusia. 18) zmora wielkich miast. 20) podawane przed odzewem. 21) niejeden w baku. 23) napędza pojazd. 26) graniczy z Azją. 29) składnik powietrza. 30) szklarska masa. 31) choroba zakaźna. 32) opuszcza swój kraj z przyczyn politycznych lub religijnych.

**PIONOWO:**

- 1) topnieje wiosną. 2) węgierski autobus. 3) polski samochód dostawczy. 4) pojazd pradziadka. 5) Alain, kierowca wyścigowy, jedna z legend Formuły 1. 6) chroni błotnik przed korozją. 7) karciana układanka. 8) narzędzie skrawające. 13) szlachetne we fraszce. 15) krewniak zyrafy. 16) dawny mieszkaniec Półwyspu Iberyjskiego. 19) kara pieniężna. 22) namiot Indian Ameryki Północnej. 23) szwedzki producent samochodów osobowych. 24) Niemczyk, aktor 25) szkolenie przed egzaminem na prawo jazdy. 27) rzeka z żołnierskiej piosenki. 28) jeden z polonezów.



**SZKOŁA JAZDY**  
MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI  
ISSN 1895-4472

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

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

Redaguje zespół: Jakub Ziębka, Anna Łukaszk, Anita Chudzińska, Marek Rupałta, Paweł Żuraw, Marcin Kukawka, Wojciech Szemetyłto, 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](mailto:redakcja@szkola-jazdy.pl)  
Warunki prenumeraty: tel. 91 441 89 62, [www.sklep.e-kierowca.pl](http://www.sklep.e-kierowca.pl)  
Foto: materiały NIK, Adrian Gryucik/Wikimedia Commons, archiwum Urzędu Miejskiego w Wałbrzychu, Paweł Kula/Kancelaria Sejmu, Jakub Ziębka, NewsPress, Arcadius Mauritz, materiały Autostrady Wielkopolskiej, materiały Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy, Albin Sieczkowski,

Korekta: Dorota Piechna  
Skład: e-kierowca – studio DTP  
Druk: KaDruk, [www.kadruk.com.pl](http://www.kadruk.com.pl), 71-246 Szczecin, ul. Romera 10E  
Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adujstacji 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



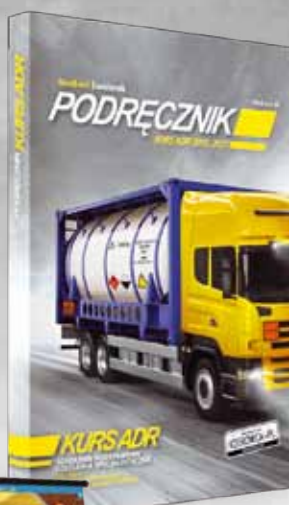
2015-2017

# SYSTEM SZKOLENIA **ADR**

## System szkolenia profesjonalistów

System szkolenia ADR, to zestaw materiałów wspomagających proces szkolenia kierowców zajmujących się międzynarodowym przewozem towarów niebezpiecznych. System jest oparty na trzech elementach, które w różny sposób przekazują tę samą wiedzę. Taki zintegrowany system nauki daje doskonałe efekty, które są widoczne podczas pomyślnego zdawania egzaminu państwowego.

# ADR



## Podręcznik ADR

Kursant poznaje treści z podręcznika ADR, przedstawione jasno, czytelnie i zrozumiale.



## E-kurs

Kursant w domu, przez internet, powtarza materiał i rozwiązuje testy.



## Vademecum Wykładowcy

Na zajęciach w Ośrodku, wykładowca korzystając z Vademecum Wykładowcy ADR prezentuje treści, tłumaczy zawłości lub rozszerza niektóre zagadnienia.

## SYSTEM SZKOLENIA ADR E-KIEROWCA, TO 100% POTRZEBNYCH MATERIAŁÓW:

- regulacje prawne podane w przystępnej formie,
- klasyfikacja towarów niebezpiecznych,
- opisy dostępnych sposobów przewozu,
- tabela z kompletnym wykazem materiałów niebezpiecznych,
- zestaw pytań kontrolnych i obowiązkowe instrukcje dla kierowców.

**e-kierowca tel. 91 431 43 95**

# SZKOŁA JAZDY

MIESIĘCZNIK OGÓLNOPOLSKI

## Dobrze poinformowany zajedzie dalej.

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

Zamów prenumeratę!



Szczegóły na [www.szkoła-jazdy.pl](http://www.szkoła-jazdy.pl)  
i pod numerem telefonu 91 441 89 62