

nr 1/2019 (1)



SZKOŁA JAZDY

KWARTALNIK OGÓLNOPOLSKI



WWW.SZKOŁA-JAZDY.PL



Telefon to ostatnie, co widzi twój kursant, zanim pójdzie spać. Niektóre z badań wykazują, że ponad **80%** młodego pokolenia śpi z telefonem obok głowy.

Dlatego stworzyliśmy dla Ciebie nowe możliwości zdobycia kursantów.

1 2 3
✓...○...○

- ▶ W kilku krokach stworzysz **swoją własną mobilną aplikację**.
- ▶ Aplikacja połączy się z Twoją stroną na **Facebooku** i udostępni **wszelkie nowości z życia i oferty Twojego OSK**.
- ▶ **Udostępnisz kursantom komunikator / czat**, na którym będą mogli zadawać pytania lub ustalać szczegóły kursu. To ułatwi komunikację.
- ▶ Z poziomu aplikacji kursant **będzie mógł rozwiązywać udostępnione przez Ciebie testy** oraz uczyć się dzięki **wykładom online**.
- ▶ Jest coś jeszcze! Dzięki tej aplikacji **zdobędziesz więcej kursantów**.
- ▶ Każdy twój kursant **będzie mógł przez aplikację polecać Twój OSK** swoim znajomym. To jedna z **najsukuteczniejszych form reklamy i marketingu**.
- ▶ Badania wykazują, że **92% ankietowanych ufa** poleceniom od znajomych. Dodatkowo wg badań na **50% dokonanych zakupów** ma wpływ opinia znajomych. Natomiast polecenia od znajomych mogą nawet podwoić wyniki **sprzedaży w porównaniu do innych form reklamy!**

- ▶ **Jak widzisz, stworzyliśmy dla Ciebie zupełnie nową i idealną formę zdobywania większej liczby zadowolonych kursantów!**



Polecam!
Włodzimierz
Zientarski

Włodzimierz Zientarski

WYPRÓBUJ ZA DARMO!

Wejdź na biz.prawko.pl i skorzystaj z darmowego okresu próbnego i darmowych kursów.

Bilet do pociągu

Pamiętacie tę piosenkę zachęcającą, by wsiąść do pociągu byle jakiego? Po co? A po to, by wszystko zostawić w tyle i być ze wszystkimi nowymi trendami na bieżąco. Pierwszym numerem naszego kwartalnika zapraszamy Was do podróży takim pociągiem. Dokąd on Was będzie wiózł? Poprzez wszystkie stacje wiadomości najniezbędniejsze w Waszej pracy w zmieniającym się świecie przepisów, supertechnologii, psychologii nauczania, by w rezultacie dowieść do sukcesu w biznesie.

Chcemy być pomocnikiem na tej drodze. Wtajemniczymy OSK w nowoczesne rozwiązania marketingowe i pomożemy wdrażać sprawne technologie, jak np. biz.prawko.pl. Zapraszamy od zaraz do śledzenia rynku kursów w Polsce i zmianach w prawie, by nic Wam nie umknęło, bo przecież **ignorantia juris nocet**, czyli jak czegoś nie wiesz, to tracisz.

Wreszcie będziemy w samym oku cyklonu szalejącej motoryzacji, która pędzi dokądś! Ale dokąd? Chcemy być też potrzebni kierowcom zawodowym i od nich także przekazywać Wam ich doświadczenie. A tak w ogóle to powiem Wam osobiście i na ucho: każda organizacja branżowa i każdy rozsądny człowiek znajdzie tu swoje miejsce. Tu i na portalu szkola-jazdy.pl.

No to odpalamy.

Włodzimierz Zientarski



W NUMERZE

Promuj swoją szkołę jazdy na Facebooku!	4	Zakup kontrolowany	27
Marketing tradycyjny kontra reklama internetowa	6	Dlaczego nie wyłączył silnika?	29
Marketing afiliacyjny – sposób na szybką i skuteczną promocję twojego OSK	7	ODTJ znów na pełnych obrotach	32
Nadchodzą chude lata?	10	Zadbaj o zdrowie – ćwicz! Bądź mobilny za kółkiem!	34
Ile trzeba zapłacić za kurs prawa jazdy?	12	Jak wybrać dobrego specjalistę od ubezpieczeń?	36
Właściwy poziom cen kursów szansą dla branży OSK	14	2018 rok za nami, 2019 przed nami	37
Tryb rozkazujący – skuteczny i szybki komunikat dla kursanta	16	Z ośrodka	38
Podsumowanie: rok 2018 a zmiany w prawie	18	Co instruktor wiedzieć powinien – podsumowanie cyklu	40
Zmiany bez zmian	21	Doświadczony i zapracowany jak polski kierowca?	42
Małe silniki, duży problem?	23	ADR 2019 – już u drzwi naszych stoi	44
Zbędny czynnik ludzki	25	Czy w nowym roku kierowców niesłyszących będzie więcej?	46

SZKOŁA JAZDY

Wydawca:

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

Redaktor naczelny:

Włodzimierz Zientarski

Redaguje zespół:

Łukasz Szewczyk, Tomasz Maciejewski, Marcelina Stohnij, Marcin Kukawka, Marek Kasprzyk, Piotr Rucki, Michał Malinowski, Rafał Matuszak, Robert Kozubek.

Adres redakcji:

ul. Łądy 14a, 71-605 Szczecin,
tel. 509 671 583,
e-mail: redakcja@szkola-jazdy.pl

Korekta: Dorota Piechna

Skład: e-kierowca – studio DTP

Druk: KaDruk, www.kadruk.com.pl,

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo skrótów i adiacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład: 5000 egz.



Promuj swoją szkołę jazdy na Facebooku!

W dzisiejszych czasach, jeśli nie masz profilu na Facebooku, to trochę tak, jakbyś nie istniał dla swojej grupy docelowej. Dowiedz się, jak budować wizerunek swojej marki poprzez najpopularniejszą platformę na świecie.

Prowadzenie fanpage'a na Facebooku wpływa pozytywnie na poprawę wizerunku firmy, wzrost rozpoznawalności marki i wyróżnienie jej wśród konkurencji, co przekłada się ostatecznie na wzrost sprzedaży. Dynamiczny rozwój Facebooka sprawił, że stał się on jednym z najważniejszych kanałów komunikacji marketingowej, stanowiąc jednocześnie idealne miejsce na reklamę szkół jazdy. W Polsce z tej platformy korzysta już ponad 16 mln aktywnych użytkowników, z czego 80 proc. z nich loguje się w nim codziennie. Te dane pokazują potencjał Facebooka, który – stworzony i używany głównie dla rozrywki – daje również nieograniczone możliwości dla twojego biznesu.

■ Uzupełnij swój profil firmowy

Ludzie kupują oczami. Dlatego profil firmowy na Facebooku powinien wyglądać profesjonalnie i zawierać wszelkie niezbędne informacje na temat firmy. Najważniejsze to skupić się na kilku podstawowych aspektach, takich jak nazwa, adres, telefon kontaktowy, godziny otwarcia oraz odnośniki do witryn internetowych. Nie zapomnij także o dodaniu zdjęcia profilowego oraz zdjęcia w tle. Obok nazwy zdjęcia to wizytówka twojej strony. Może to być logo, grafika, zdjęcie siedziby czy flagowego produktu. Jeżeli nie masz profesjonalnych zdjęć, warto zainwestować w fotografa, który stworzy sesję

zdjęciową specjalnie dla twojej firmy. Często jest to niemały wydatek, jednak z pewnością inwestycja się opłaci. Jeżeli wciąż się wahasz, warto odpowiedzieć na pytanie, czy potraktujesz poważnie firmę, która wrzuca na swój fanpage zdjęcia kiepskiej jakości, z niedbałymi kadrami i fatalną kolorystyką. Dobrze uzupełniony profil wzbudza zaufanie obecnych i potencjalnych klientów – jest wiarygodny i po prostu ciekawy.

■ Publikuj ciekawe, regularne posty

Potraktuj facebookową stronę jak bloga i zamieszczaj na niej również wartościowe informacje. Istotny jest nie tylko dobór tematu, ale

i forma. Skup się na aktualnościach i ciekawych informacjach z twojej branży. Aby skutecznie budować markę, wykorzystując Facebooka, nie wystarczy tylko założyć fanpage i publikować coś od czasu do czasu. Komunikacja musi być prowadzona regularnie oraz uczciwie. To, jak często będziesz zamieszczać informacje, będzie również wpływało na popularność twojego profilu. Jaka jest więc optymalna liczba publikowanych postów? Najlepiej, aby pojawiały się one dwa–trzy razy w tygodniu. Ludzie lubią czytać teksty, w których znajdują odpowiedzi na swoje pytania, pogłębiają ich wiedzę lub zaskakują. Dodawaj m.in. posty dotyczące kursów, dat ich rozpoczęcia, cen i liczby wolnych miejsc. Dbaj o wizerunek profilu oraz estetykę postów i nie zapominaj o umieszczeniu logo lub nazwy fanpage'a na publikowanych grafikach. Jednak rób to z umiarem, Facebook nie lubi grafik i zdjęć ze zbyt dużą ilością tekstu. Może wtedy potraktować to jako ukrytą reklamę i ograniczyć zasięgi takiego posta – czyli wyświetli taką informację niewielkiej liczbie osób.

Pamiętaj, że to, jakie treści będą publikowane na fanpage'u, bezpośrednio wpłynie na wizerunek twojej firmy.

■ Nie tylko tekst!

Treść jest bardzo istotnym elementem każdego fanpage'a, jednak nie można pozwolić sobie na rutynę i trzeba pomyśleć o jakimś elemencie zaskoczenia. Kolorystyka, ciekawa grafika, wykresy i wideo z kursu to coś, co przyciąga uwagę i zatrzymuje odbiorcę na dłużej.

Znasz takie chińskie przysłowie: „Jeden obraz wart więcej niż tysiąc słów”? W przypadku FB ma to kolosalne znaczenie. Facebook został stworzony do rozrywki, dlatego ciekawostki i humorystyczne grafiki cieszą się tam bardzo dużym zainteresowaniem. To zainteresowanie sprawia, że ludzie klikają w takiego posta, zatrzymują się na nim na chwilę, udostępniają go innym. Kiedy FB uważa posty za ciekawe, chce je pokazywać swoim użytkownikom, rozszerzając tym samym zasięg fanpage'a. Tak rozprzestrzenia informacje na temat twojej firmy. Mając ciekawe grafiki, zdjęcia, filmy, animacje możemy osiągnąć podobne zasięgi, jak przy korzystaniu z płatnych reklam. Trendem na FB są obecnie filmy wideo. To one są promowane najlepiej. Pamiętaj, że taki film nie musi być produkcją rodem z Hollywood. Obecnie każdy telefon umożliwia nagranie filmu w jakości umożliwiającej wrzucenie go do Internetu i udostępnienie na Facebooku. Pytasz, co można nagrywać? WSZYSTKO! Poważnie wszystko, np. szkolenia, manewry na placu, jazdy po mieście, jazdę w trudnych lub nietypowych warunkach, czynności obsługowe (np. wymiana żarówki), nowe samochody, imprezy w ośrodku, itp. Tak naprawdę do końca nigdy nie wiemy, co zaciekawi użytkownika z naszej grupy docelowej, dopóki tego nie sprawdzimy

– nie udostępnimy jakiegos filmu i nie zweryfikujemy jego zasięgów.

■ Angażuj swoich fanów

Powinieneś wyróżniać się na tle konkurencji, dlatego raz na jakiś czas warto pomyśleć o większym zaangażowaniu ludzi lubiących twój profil. Jak to zrobić? Pomysłów jest kilka, ale największą popularnością zawsze cieszą się konkursy i quizy, w których fani mogą odpowiadać na pytania i wygrywać ciekawe nagrody. Przykładem nagrody może być książka z testami lub bezpłatna godzina jazdy z instruktorem. Mile widziane są również kupony rabatowe, zniżki czy gadżety firmowe z logo twojej szkoły jazdy. Konkursy to bardzo efektywna metoda na zaangażowanie fanów i budowanie zasięgu oraz znajomości marki.

Odpowiadaj na komentarze, dopytuj, dziękuj i staraj się podtrzymywać rozmowę. Responsywność jest bardzo istotna w komunikacji z fanami, dlatego staraj się odpowiadać jak najszybciej! Nie tylko klikając „lubię to”, ale także zostawiając komentarz, nawet w formie uśmiechniętej buźki. Pamiętaj, że twoimi głównymi odbiorcami są młodzi ludzie, dla których emotikony to coś naturalnego i oczywistego.

■ Reklamuj się!

Większą liczbę odbiorców możesz pozyskać również dzięki reklamie. Niewielkim nakładem

finansowym możesz odnieść dość duży sukces na Facebooku. Budżet przeznaczony na działania sponsorowane ustalasz sam, podobnie jak cel, który zamierzasz osiągnąć. Reklamy na Facebooku dają możliwość precyzyjnego określenia grupy odbiorców, do których dotrze dana reklama. Swój przekaz kierujesz tylko do tych osób, które spełniają określone przez ciebie kryteria i potencjalnie mogłyby zostać twoimi klientami. Możesz np. wyświetlać swoją reklamę tym, którzy przebywali w pobliżu twojego WORD-u w określonych dniach i określonym czasie.

Fanpage na Facebook'u może być idealnym narzędziem do promocji oraz pozyskiwania nowych kursantów, jeżeli jest odpowiednio prowadzony. Systematyczność wpisów, unikatowość, korzystanie z narzędzi do planowania wpisów czy umiejętność obustronnej komunikacji to główne elementy, na których powinieneś się skupić, chcąc budować wizerunek swojej marki w Internecie.

Na koniec wróćmy do liczb. Pisaliśmy, że z FB obecnie korzysta ponad 16 mln ludzi w Polsce. Użytkowników w przedziale wiekowym między 18 a 30 rokiem życia jest ok. 6,5 mln. Podział korzystających z Facebooka ze względu na płeć to: 52 proc. kobiet i 48 proc. mężczyzn. Pamiętaj, konkurencja nie śpi i też korzysta z FB. Jeżeli zaniedbasz to narzędzie, to wszyscy ludzie szukający na FB informacji znajdą ją u twojej konkurencji.

Marcelina Stohnij



Marketing tradycyjny kontra reklama internetowa

W dzisiejszych czasach, gdy coraz trudniej się wyróżnić, sposoby rozwoju biznesu zmieniają się jak w kalejdoskopie.



nych na wielkopowierzchniową reklamę czy też okleiny na samochodach. Do marketingu tradycyjnego zalicza się również reklamę prasową, radiową i telewizyjną.

Kolejna różnica, jaką można zauważyć, to koszty. Marketing tradycyjny w porównaniu do internetowego jest bardzo kosztowny. Potrzebujemy dużo czasu i pieniędzy, aby uzyskać upragniony efekt. Reklama w Internecie jest natomiast bardzo ekonomicznym i szybkim sposobem na promocję produktu zarówno w kraju, jak i w świecie. Dzięki reklamie w sieci możemy oddziaływać na różne zmysły naszych przyszłych klientów poprzez multimedialność, czyli jednocześnie wykorzystywanie dźwięku, obrazu i tekstu, tym samym tworząc reklamę jeszcze bardziej atrakcyjną.

Bardzo ważnym aspektem jest także dokładne określenie grupy docelowej, do której dotrze reklama. W formie online jesteśmy w stanie dopasować nasz przekaz marketingowy do tego, czego klient szuka i dokładnie skierować go do osób zainteresowanych naszymi usługami. W formie tradycyjnej każdy klient zobaczy to samo niezależnie od wieku czy potrzeb.

Dzięki reklamom internetowym bardzo łatwo można określić liczbę osób, które zainteresowały dany przekaz. Nie musimy domyślać się, ile osób otworzyło gazetę czy wzięło do ręki naszą ulotkę, tylko od razu mamy podane wszystkie informacje. Dokładnie wiemy, ile osób kliknęło w daną reklamę, a ile weszło na stronę, aby uzyskać więcej informacji. Dzięki takim działaniom jesteśmy w stanie dotrzeć do osób, które zainteresowały się naszym produktem, ale nie zdecydowały na zakup lub kontakt. W takich sytuacjach możemy skierować do nich kolejną, inną reklamę, która zawierać będzie m.in. zniżkę na zakup kursu lub pierwszą godzinę jazdy gratis.

Internet nie uznaje granic, warto więc korzystać z możliwości oferowanych przez najciekawsze i najbardziej kreatywne agencje interaktywne. Tylko współpraca z profesjonalistami ma szansę na rozwój firmy we właściwym kierunku, nie powinno się więc oszczędzać na promocji i konsekwentnym budowaniu strategii reklamowych.

Marcelina Stohnij

Część firm nadal stosuje stare i wciąż skuteczne metody, takie jak ulotki czy banery, jednak gdy aktualnie rozwój technologiczny stwarza firmom możliwości minimalizowania kosztów funkcjonowania, warto byłoby się zastanowić nad rozszerzeniem możliwości działalności marketingowej do Internetu.

■ Idealna forma promocji dla OSK

Prowadząc własny biznes z pewnością zastanawiałeś się, jaka forma promocji jest najskuteczniejsza, aby dotrzeć do swojej grupy docelowej. Czy młodzi ludzie zwracają jeszcze uwagę na klasyczną formę marketingu, taką jak banery, ulotki i plakaty? Z pewnością reklama skiero-

wana do nastolatków to jedno z największych wyzwań dla specjalistów. W zależności od wieku młodzi ludzie są podatni w różnym stopniu na przekaz reklamowy, dlatego tworząc kampanię marketingową dla tej grupy docelowej musisz dostosowywać jej treść oraz format, uwzględniając tym samym jej możliwości poznawcze.

■ Wady i zalety

Marketing tradycyjny i internetowy dzieli przede wszystkim miejsce reklamy – w wypadku tradycyjnego są to wszystkie działania prowadzone w miejscach rzeczywistych, poza Internetem. Mogą to być plakaty, ulotki, banery reklamowe wieszane na budynkach, miejscach przeznacz-

Marketing afiliacyjny

– sposób na szybką i skuteczną promocję twojego OSK

Według raportu „Internet 2017/2018” IAB Polska w pierwszym kwartale 2018 roku wydatki na reklamę online przekroczyły 1 mld zł. Było to o ponad 140 mln zł więcej niż rok wcześniej. Część tego budżetu reklamodawcy przeznaczają na programy poleceń promujące swoje usługi i produkty z pomocą afiliantów – wydawców. Jak wyglądają programy poleceń w praktyce? Na jakich warunkach działają oraz jak można na nich zarobić?

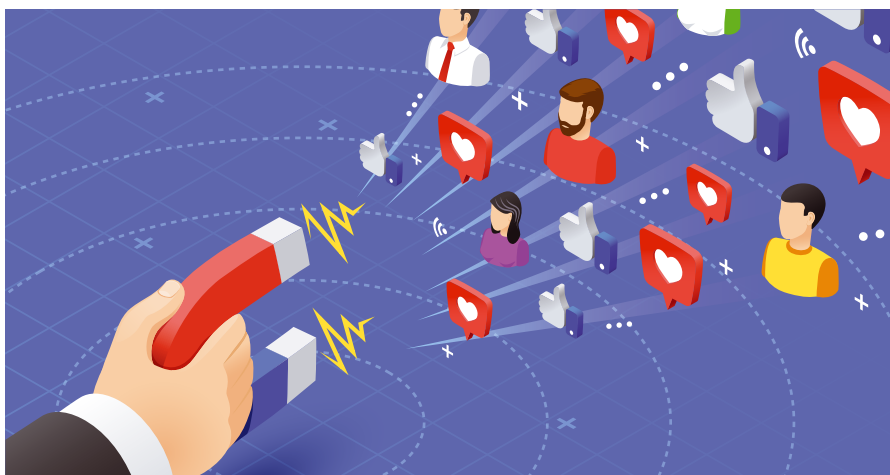
Marketing, w każdej formie, to w dzisiejszych czasach podstawa funkcjonowania przedsiębiorstw prowadzących aktywną sprzedaż w sieci. Firmy, które skutecznie i szybko chcą dotrzeć do swoich przyszłych klientów, z pewnością muszą działać w tym sektorze na wielu płaszczyznach. Jednym z rodzajów tego typu reklamy jest marketing afiliacyjny, znany również jako program poleceń. Jego główną koncepcją jest polecenie OSK przez osoby, które są wynagradzane za każdego klienta, przekierowanego na stronę ośrodka.

■ Pozytywne opinie klientów

Opinie klientów są niezwykle wartościowe. Nie tylko pomagają sprzedawać następnym klientom, ale często są same w sobie motywacją do dalszego działania. Uzyskanie dobrej opinii oraz polecenia od kursanta to wcale nie taka łatwa sprawa. Według badań Uniwersytetu Texas Tech 83 proc. klientów mówi, że poleci produkt/usługę/firmę, ale faktycznie robi to tylko 29 proc. Ludzie niechętnie polecają cokolwiek swoim znajomym, ponieważ boją się o swoją reputację. Zastanów się, co by się z nimi stało, gdyby okazało się, że twoje usługi nie dały oczekiwanego efektu? W takim momencie natychmiast tracą wiarygodność w oczach swoich znajomych.

■ Jak działa marketing afiliacyjny?

Sprzedaż za pomocą programów poleceń odbywa się na podstawie linków polecających (referral link). Są to specjalne linki z konkretnymi identyfikatorami danego partnera, dzięki czemu wiadome jest, kto polecił daną stronę oraz ilu klientów dokonało dzięki tej metodzie zakupu. Każda osoba chcąca polecać szkołę jazdy otrzymuje indywidualny link, który przesyła tym, którzy według niej mogą skorzystać z oferty.



Po przekonaniu określonej liczby ludzi do twojej oferty, twój partner (w tym przypadku kursant) otrzymuje od ciebie korzyść, która musi być wcześniej dokładnie ustalona.

■ Jak przekonać ludzi do polecenia naszej szkoły?

Zazwyczaj ludzie polecają produkty w dwóch sytuacjach. Wówczas, gdy produkt spełnił w 100 procentach ich oczekiwania albo gdy otrzymają coś w zamian. Pamiętaj, że 92 proc. ludzi ufa poleceniom rodziny i przyjaciół, dlatego dobrym pomysłem jest stworzenie aplikacji własnego ośrodka, dzięki której twoi kursanci będą mogli polecać ją znajomym, tym samym dostając w zamian coś dla nich wartościowego, np. godzinę darmowej jazdy lub zwrot określonej sumy pieniędzy. W bardzo podobny sposób działa platforma biz.prawko.pl, która oprócz możliwości nauki przez spersonalizowaną aplikację daje łatwą i szybką możliwość polecenia OSK. Aplikacja to idealne narzędzie nie tylko do promocji ośrodka, ale także do nauki oraz przyswajania wiedzy przez kursantów. Zawiera ona bowiem

kursy i testy na prawo jazdy, które przygotowują do zdania egzaminu teoretycznego.

Jak w praktyce działa program poleceń? Każdy kursant, który udostępni spersonalizowany kod swoim znajomym, otrzyma dwa dodatkowe dni nauki gratis od prawko.pl, a osoba, która skorzysta z danego linku, wybraną przez twój ośrodek nagrodę. Aplikacja biz.prawko.pl to narzędzie marketingowe, którego głównym celem jest budowanie i podtrzymywanie pozytywnych relacji z klientami. Dzięki odpowiednio zaplanowanej strategii programu poleceń można podwyższyć sprzedaż produktów i usług, a przy tym zmniejszyć koszty związane z marketingiem.

Podsumowując, marketing afiliacyjny to tworzenie, utrzymywanie oraz umacnianie dobrych relacji z klientami dzięki dostarczaniu im wartości w długim okresie czasu. Pozwala on zwiększyć świadomość istnienia marki i dotrzeć różnymi kanałami do nowych klientów, którzy dzięki swojej aktywności poznają firmę, a następnie dokonują zakupu. W ramach tych działań wygrywają obie strony, ponieważ zarówno właściciele firm jak i osoby polecające odnotowują zyski.

Marcelina Stohnij

Wiemy, jak sprostać oczekiwaniom nowego pokolenia kursantów. Dlatego stworzyliśmy BIZ.prawko.pl.



Wiesz, że Twój potencjalny kursant należy do pokolenia Z?

To znaczy, że żyje, uczy się, konsumuje głównie przez telefon. Funkcjonuje na wielu ekranach jednocześnie i z łatwością przeskakuje z telefonu na komputer, a potem na tablet.

Jak zdobyć więcej kursantów?

Wejdź na biz.prawko.pl i załóż darmowe konto



Za darmo i w kilku kliknięciach stworzysz aplikację mobilną Twojego OSK.



Nowy kanał sprzedaży!

Łatwo udostępnisz aplikację swoim kursantom, a oni będą mogli polecać Twoje OSK swoim znajomym!

Zyskujesz nowy kanał sprzedaży! Zyskujesz nowych kursantów!

Bądź online, bo Nowoczesne OSK zdobędzie więcej kursantów!



Dlaczego kursanci będą polecać Twoje OSK? Bo sprostasz ich oczekiwaniom!

Poprzez aplikację udostępnisz kursantom testy i wykłady online, z których będą mogli korzystać w każdej chwili i każdym miejscu.

Docenią to!



Vademecum Wykładowcy on-line

Dzięki BIZ.prawko.pl Instruktor poprowadzi wykłady bez konieczności posiadania fizycznego nośnika. Cała wiedza i prezentacje dostępne będą online.



Egzamin wewnętrzny od ręki!

W każdej chwili sprawdzisz postęp kursantów w nauce i wydrukujesz potwierdzenie zdanego egzaminu wewnętrznego.

A w przyszłości:



Dzięki zintegrowanemu kalendarzowi zaplanujesz online jazdy i spotkania z kursantami.



W kilku kliknięciach uruchomisz skuteczne kampanie reklamowe w sieci.



Polecam!
Włodzimierz
Zientarski

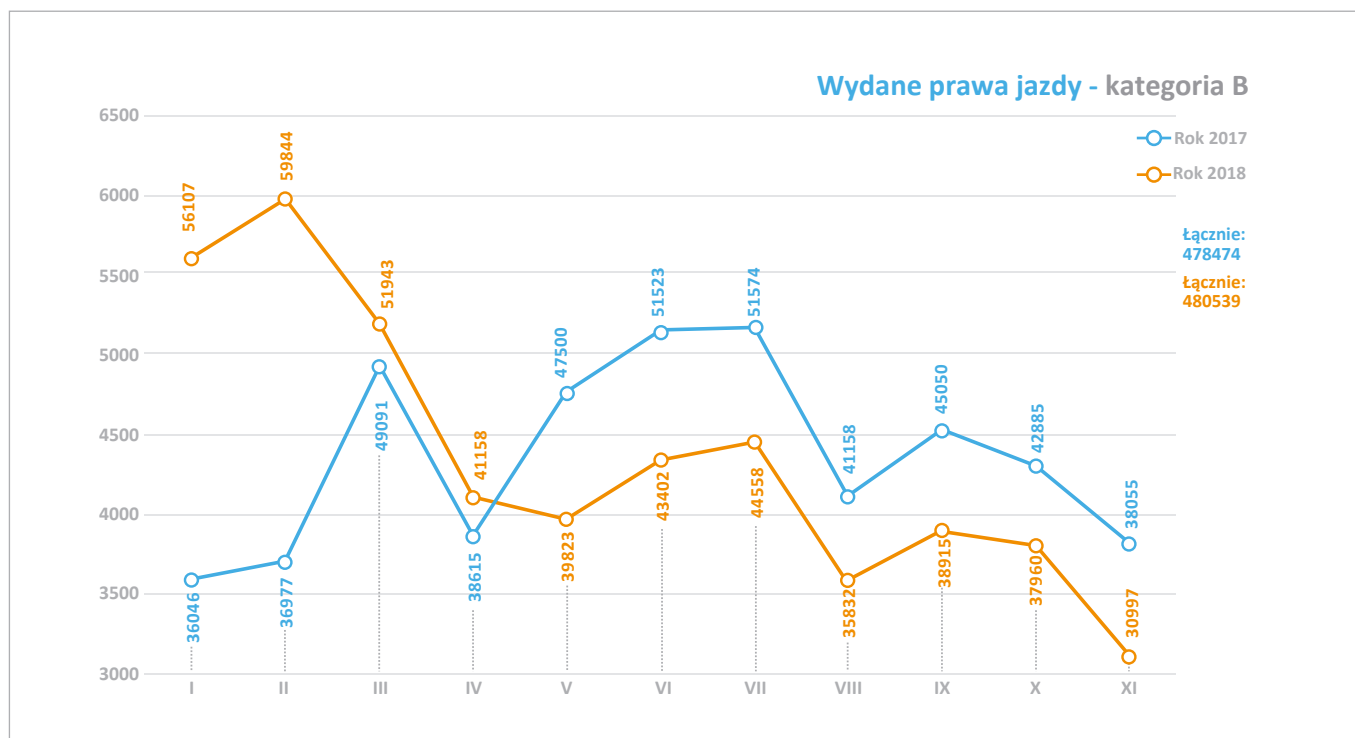
Włodzimierz Zientarski

WYPRÓBUJ ZA DARMO!

Wejdź na biz.prawko.pl i skorzystaj z darmowego okresu próbnego i darmowych kursów.

Nadchodzą chude lata?

„Czas na zmianę cen”, „czas na podniesienie cen”, „teraz albo nigdy”. Takie głosy pojawiają się w branży od lat. Ale dlaczego ten czas nadszedł? Co nas czeka? Przeprowadzimy analizę danych na podstawie wydanych praw jazdy i danych demograficznych GUS. Co z niej wyniknie?



Początek nowego roku to czas podsumowań i planów na przyszłość. Analizujemy to, co wydarzyło się w roku ubiegłym, uczymy się na błędach. W tym artykule analizujemy dane statystyczne z lat 2017–2018, tak aby nasze plany miały również podłoże analityczne.

Niestety, gdy piszemy ten artykuł, nie ma jeszcze informacji o danych z grudnia 2018 roku. Dlatego w celu zachowania koherencji danych analizujemy jedenaście miesięcy w obu okresach.

Historia

Zobaczymy zatem, jak wyglądał nasz rynek przez ostatnie dwa lata.

Kategoria B

Łącznie do listopada 2018 roku wydano 480539 praw jazdy kategorii B w porównaniu z rokiem 2017, kiedy wydano ich 478474. Daje to niecałe 0,5 proc. wzrostu.

Kategoria A

Łącznie do listopada 2018 roku wydano 29974 praw jazdy kategorii A w porównaniu z rokiem 2017, kiedy wydano ich 27170. Daje to ok. 10,3 proc. wzrostu. Biorąc jednak pod uwagę wszystkie kategorie „motocyklowe”, czyli A, A1, A2, wzrost spada i wynosi 8,5 proc.

Kategoria A A,A1,A2

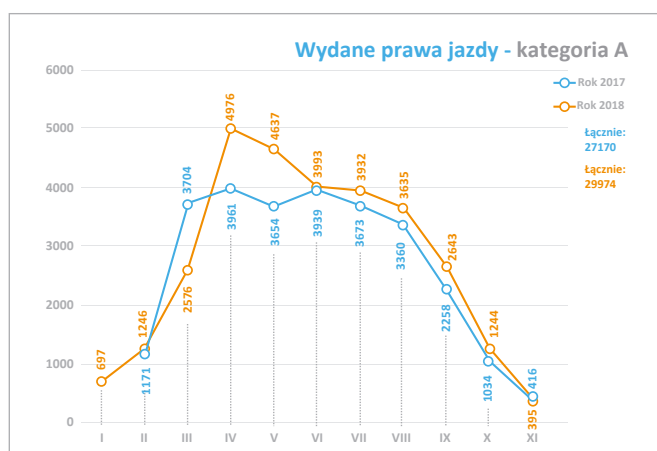
Łącznie do listopada 2018 roku wydano 42790 praw jazdy kategorii A, A1, A2 w porównaniu z rokiem 2017, kiedy wydano ich 39587. W przypadku kategorii A1 było ich 4890, 8,5 proc. więcej niż w roku 2017. W przypadku kategorii A2 było ich 7926, 0,2 proc. więcej niż w roku 2017.

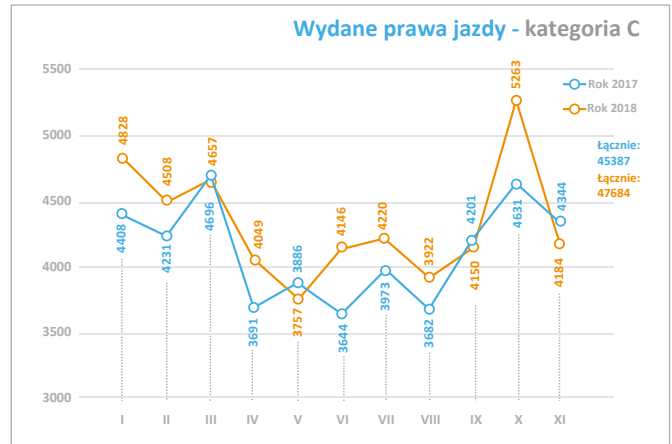
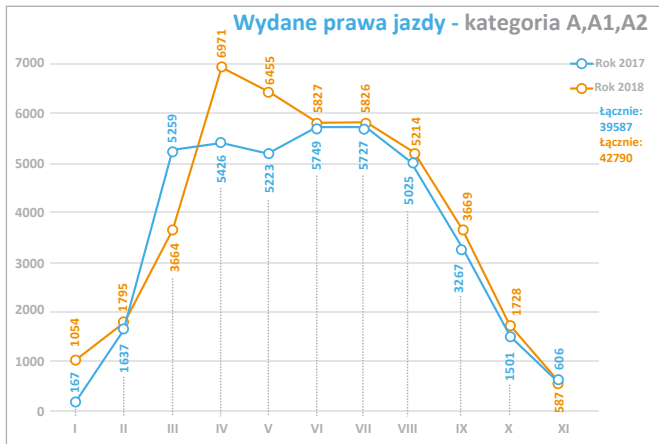
Kategoria C

Łącznie do listopada 2018 roku wydano 47684 praw jazdy kategorii C w porównaniu z rokiem 2017, kiedy wydano ich 45387. Daje to nieco ponad 5 proc. wzrostu.

Kategoria CE

Łącznie do listopada 2018 roku wydano 43197 praw jazdy kategorii CE w porównaniu z rokiem 2017, kiedy wydano ich 40970. Daje to ponad 5,4 proc. wzrostu.





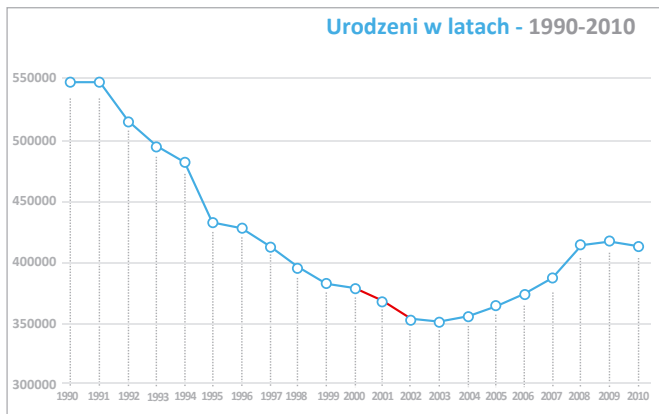
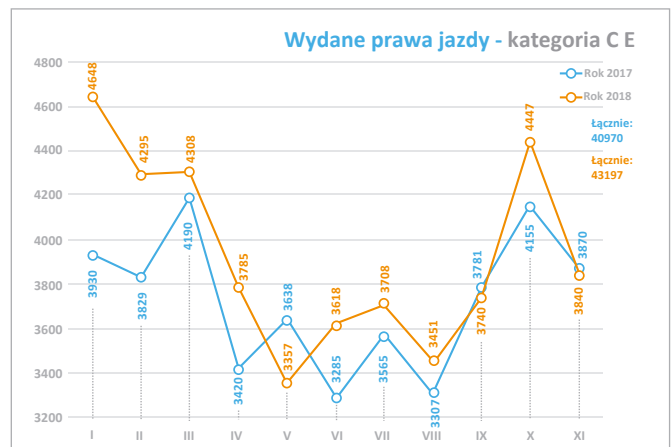
Kategoria D

Łącznie do listopada 2018 roku wydano 6950 praw jazdy kategorii D. Daje to około 4,7 proc. wzrostu.

Na tym etapie wiemy, że mamy na rynku stagnację w kategorii B i paroprocentowe wzrosty w pozostałych kategoriach. Zastanówmy się więc, jak będzie w roku bieżącym i latach następnych.

Demografia

Dane GUS nie są niestety optymistyczne. Zakładając, że na rynek szkoleń wchodzić będą obecnie roczniki 2000–2002 (na wykresie zaznaczone na czerwono), nie osiągniemy jeszcze demograficznego dołka.

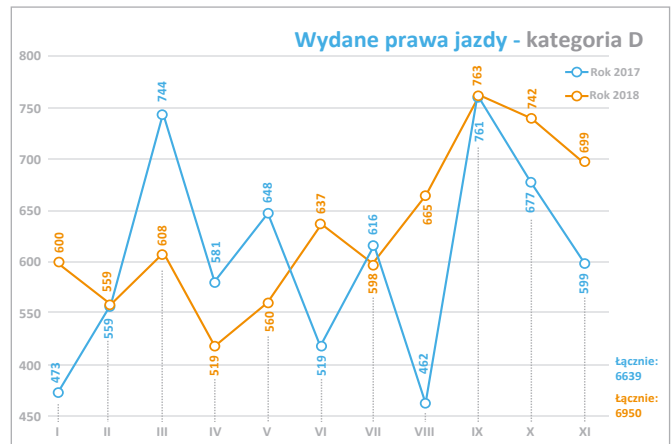


Spadek liczby kursantów potrwa jeszcze dwa lata. Patrząc z perspektywy demografii dopiero w roku 2024 liczba 18-latków na rynku szkoleń osiągnie poziom z roku 2018. Porównując to z ubiegłym 2018 rokiem w „szczyt dołka” (w roku 2020) na rynku będzie o 7,8 proc. mniej kursantów.

Oczywiście można sobie powiedzieć, że powyższe dane to informacja o wydanych prawach jazdy, nie każdy zdaje egzamin od razu, więc zostaje na rynku szkoleń dłużej itd. Mamy też pewnie nieścisłości związane z przesunięciem czasowym od daty szkolenia do daty wydania prawa jazdy. Oczywiście tak jest. Jednak fakty są nieublagane i nie ma się co oszukiwać – kursantów będzie mniej!

W branży od lat pojawiały się hasła wzywające do podniesienia cen. Na łamach „Szkoły Jazdy” również poruszaliśmy ten temat wielokrotnie, piszemy o tym także w tym numerze. Jednak ceny kursów rosły w niewielkim stopniu, nawet biorąc pod uwagę znaczny wzrost kosztów działalności. Teraz dojdzie do tego spadek liczby kursantów.

Młodych kandydatów na kierowców od lat straszły zielony listek i CEPiK. Z tego powodu w okresach poprzedzających wprowadzenie zapowiadanych zmian rynek nagle ożywał i OSK doświadczały kłęski urodzaju. Do tego stopnia, że niektóre nie były już w stanie przyjmować nowych kursantów. Zachodziło wtedy ciekawe zjawisko – ośrodki pod-



nosili ceny, a kursanci i tak przychodzili. Oczywiście zaraz pojawią się głosy – bo się bali zmian, bo nie mieli wyboru. Oczywiście TAK. Jednak po takich sezonowych podwyżkach część ośrodków pozostawiła wyższe ceny i nie dała się wciągnąć w wojnę „na promocje”. Cóż się okazało? Nadal mają kursantów.

Jakość to klucz do sukcesu i przetrwania chudych lat. Pamiętajmy, że rynek się zmienia. Na kursy przychodzą już ludzie urodzeni w XXI wieku. Nie pamiętają starych dobrych czasów. Coraz częściej chcą robić kursy z wykorzystaniem samochodów z automatyczną skrzynią biegów, oczekują indywidualnego podejścia i wyspecjalizowanej oferty. Są również przyzwyczajeni do towarów dobrej jakości. Na naszą korzyść działa to, że wiedzą również, że jakość kosztuje więcej. Wiedzą, że markowe, unikatowe, wyjątkowe produkty są droższe, a takim produktem jest prawo jazdy.

Red. „Szkoły Jazdy”

Ile trzeba zapłacić za kurs prawa jazdy?

Mówimy o tym, że ceny kursów na prawo jazdy są niskie, że czas je podnieść. Ale jakie są faktycznie, gdzie w Polsce płaci się najwięcej, a gdzie najmniej? Te informacje znajdziecie Państwo w naszym raporcie.



są w województwie pomorskim, gdzie mogą kosztować 3 000 zł.

■ Podsumowanie

Jak widzimy, ceny kursów są zróżnicowane. Czasami jednak są tak niskie, że można zadać pytanie, czy za takie pieniądze da się dobrze jakościowo przeszkolić kursanta. Ceny uzależnione są od położenia geograficznego, wielkości miasta czy miejscowości, w której mieści się OSK i odległości od ośrodka egzaminowania.

Szkoły jazdy w dużych miastach mają ten komfort, że działają tam, gdzie są ośrodki egzaminowania, co ułatwia proces szkolenia i czas dotarcia do kursanta. Potencjalni kursanci zarabiają tam też więcej, więc więcej są skłonni zapłacić za kurs. Należy jednak pamiętać, że taki klient jest bardziej wymagający, ma łatwy dostęp do konkurencji i przykłada dużą wagę do jakości oraz indywidualnego podejścia. Szkoły z dużych miast najczęściej też wprowadzają kursy indywidualne, o których wspominaliśmy.

Ośrodki pracujące w małych miejscowościach mają przeważnie najmniejszą konkurencję, jednak sporym problemem dla nich staje się dojazd do miasta, gdzie kursant będzie zdawał egzamin. Dlatego w takich OSK cena kursu często jest wyższa o 100–200 zł niż ceny w ośrodkach z miast średniej wielkości.

W najtrudniejszej sytuacji na rynku są OSK prowadzące działalność w miastach i miejscowościach średniej wielkości. Często również mierzą się z problemem dojazdów do miasta, gdzie znajduje się WORD. Jednocześnie siła nabywcy potencjalnych kursantów jest mniejsza. Nie ma dużej liczby firm przyciągających pracowników spoza miasta, brakuje ośrodków akademickich itp. Ciągłe jest tam jednak duża konkurencja, która np. wymusza obniżanie cen. Walka cenowa to niestety zmora tego rynku. Czasami jedyny pomysł na przyciągnięcie kursantów to obniżanie cen. To powoduje, że ceny kursów nie rosną i nie zmieniają się proporcjonalnie do wzrostu kosztów oraz wzrostu wynagrodzeń w Polsce.

Red. „Szkola Jazdy”

Kwartalnik „Szkola Jazdy” we współpracy z Ogólnopolskim Stowarzyszeniem KIEROWCA.PL oraz ekierowca przygotował raport na temat cen kursów w Polsce. Przebadaliśmy kilkaset ośrodków szkolenia kierowców, analizując ich ceny oraz składowe prezentowanej oferty. W raporcie wzięliśmy pod uwagę tylko najpopularniejsze kategorie prawa jazdy: A, B i C.

■ Kategoria B

Średnia cen kursu na kategorię B w naszym badaniu to 1 552 zł.

Statystycznie rzecz ujmując najtańsze kursy są w województwie świętokrzyskim, gdzie średnia to 1 215 zł. Najwięcej kursanci muszą zapłacić w województwie zachodniopomorskim – 1 691 zł.

Najtańszy kurs na kategorię B kursanci znajdują w województwie świętokrzyskim – 1 000 zł oraz w województwach podlaskim i podkarpackim – 1 100 zł. Najdroższe kursy B znaleźliśmy w województwach zachodniopomorskim i wielkopolskim, gdzie mogą one kosztować 2 000 zł.

Podane na wykresach ceny dotyczą oczywiście tradycyjnych kursów, odbywających się według standardów danego OSK, obejmujących 30 godzin teorii i 30 zajęć praktycznych. Coraz większą popularność zdobywają kursy indywidualne/ekspresowe. Nazywane są różnie, ale ich założenia są takie same. Są dopasowane do potrzeb kursanta i umożliwiają indywidualny tok nauczania, trwają krócej, są bardziej intensywne itp. Nie wszystkie

OSK mają takie kursy w ofercie, jednak okazuje się, że warto, by ją o nie poszerzyły. Są nawet o 50 proc. droższe niż tradycyjne. W województwie pomorskim kurs indywidualny kosztuje 2 500 zł. W warmińsko-mazurskim, gdzie średnia cena wynosi 1 500 zł–2 200 zł. Pokazuje to potencjał cenowy rynku.

■ Kategoria A

Średnia cen kursu na kategorię A w naszym badaniu to 1 471 zł. Statystycznie najtańsze kursy kategorii A są w województwie podkarpackim, średnia to 1 288 zł. Najwięcej kursanci muszą zapłacić w województwie śląskim – 1 736 zł.

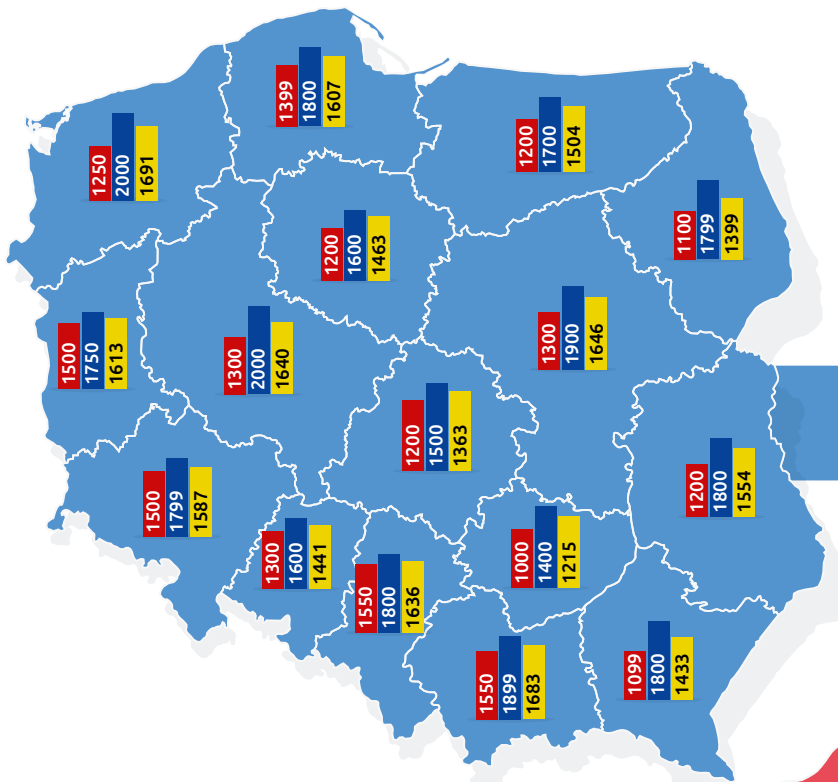
Najtańszy kurs na kategorię A kursanci znajdują w województwach kujawsko-pomorskim, lubelskim i świętokrzyskim – zapłacą zaledwie 900 zł. Najdroższe kursy A znaleźliśmy w województwach śląskim, pomorskim i zachodniopomorskim, gdzie mogą one kosztować 2 000 zł.

■ Kategoria C

Średnia cen kursu na kategorię C w naszym badaniu to 2 238 zł.

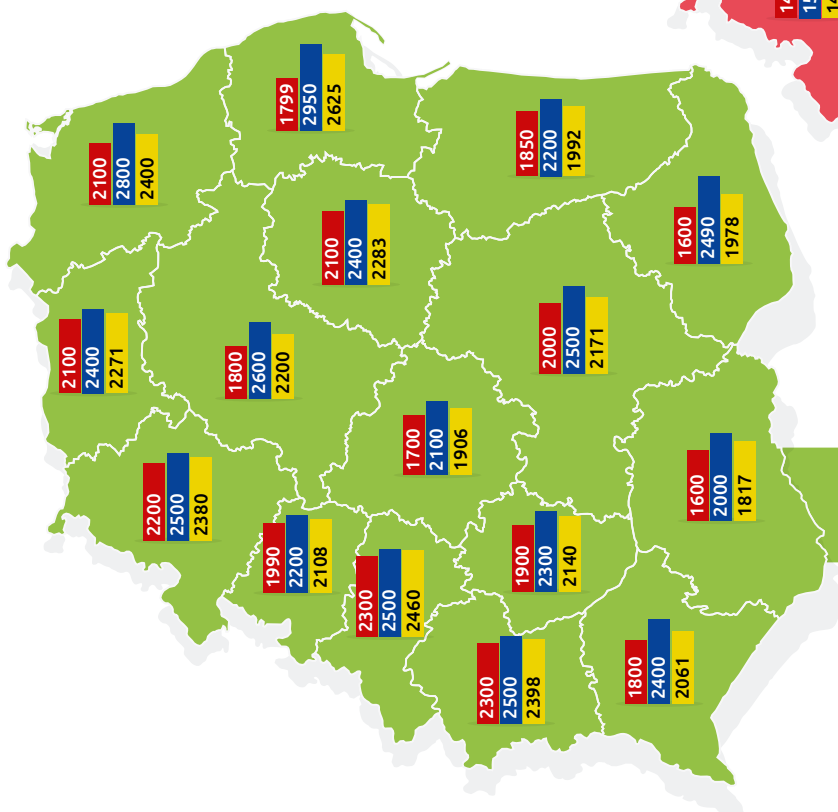
Statystycznie najtańsze kursy kategorii C są w województwie lubelskim, gdzie średnia to 1 817 zł. Najwięcej kursanci muszą zapłacić w województwie pomorskim – 2 625 zł.

Najtańszy kurs na kategorię C kursanci znajdują w województwach lubelskim i świętokrzyskim. Kosztuje 1 600 zł. Najdroższe kursy kategorii C



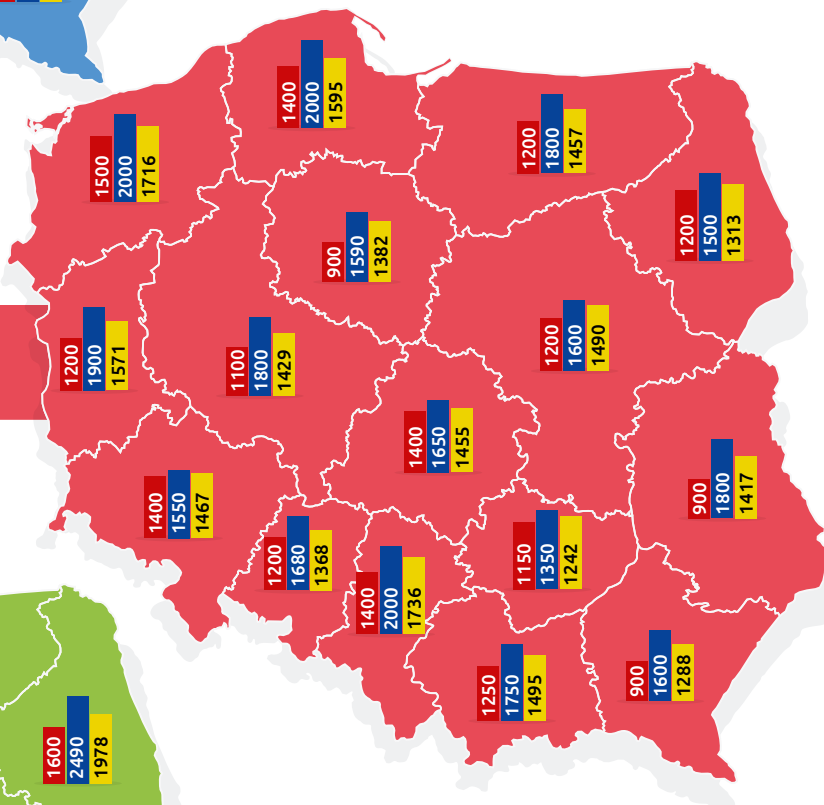
CENY KURSÓW NA

KATEGORIĘ **B**



CENY KURSÓW NA

KATEGORIĘ **A**



CENY KURSÓW NA

KATEGORIĘ **C**



- Najniższa cena kursu
- Najwyższa cena kursu
- Średnia cena kursu



Właściwy poziom cen kursów szansą dla branży OSK

Szkolenie kierowców może przynosić zyski, i to spore. Tym bardziej że przyszli kierowcy coraz bardziej doceniają wysoką jakość kształcenia, a przy wyborze ośrodka nie kierują się tylko ceną.

Kluczem do sukcesu jest rzetelne obliczenie ceny kursu. Dzięki temu można cieszyć się wyższym zyskiem z prowadzonego biznesu bądź, w opcji „dla leniwych”, pracować mniej.

Na ulicach polskich miast, szczególnie w okolicy ośrodków egzaminacyjnych, codziennie dosłownie roi się od samochodów z literą L. Szkoły jazdy przeżywają prawdziwe obłędzenie, ponieważ każdy młody człowiek chce być posiadaczem upragnionego prawa jazdy. Niestety, w każdym mieście znajduje się co najmniej

kilka OSK, więc konkurencja jest spora. Właściciele ośrodków zabiegają o nowych klientów nie tylko za pomocą dodatkowych produktów, jak na przykład możliwość nauki teorii online czy przydatne młodemu kierowcy gadżety, ale przede wszystkim ceny kursu.

Doprowadziło to do tego, że niektóre ośrodki, aby pozyskać klienta, manipulują informacją na temat ceny, często kosztem jakości szkolenia (np. 45 min jazdy zamiast 60 min). Kursant, często nieświadomy swoich praw oraz rzeczywistych

wymogów, jakie nakłada na OSK program szkolenia, poddaje się tej praktyce, która może mieć negatywne w skutkach konsekwencje. Kierowca po takim kursie może stanowić realne zagrożenie w ruchu drogowym.

Bardzo często słyszy się, szczególnie na spotkaniach i konferencjach branżowych, że w wielu przypadkach prowadzenie ośrodków szkolenia kierowców jest nieopłacalne, szkolenie kierowców jest relatywnie drogie, a zyski minimalne bądź żadne. Jak zatem jest w rzeczywistości? Czy

można tak skalkulować cenę kursu, by była ona atrakcyjna rynkowo, a jednocześnie opłacalna?

Przyszli kierowcy przy wyborze szkoły jazdy nie zawsze kierują się tylko ceną kursu. Coraz częściej są świadomymi konsumentami, którzy podejmują decyzję w oparciu o jakość kształcenia. Stawiają na sprawdzone ośrodki, które mają dobre opinie wśród byłych kursantów. Wiedzą, że jakość kosztuje. Dlatego najwyższy czas, by właściciele OSK zweryfikowali dotychczasowe założenia i uczciwie konkurowali jakością, a nie ceną, zawsze w trosce o kursanta i jak najwyższy poziom kształcenia.

Przyjrzyjmy się zatem bliżej, jak rzetelnie obliczyć cenę kursu, by z jednej strony była ona atrakcyjna dla przyszłego kierowcy, a z drugiej pokrywała nie tylko wszystkie koszty działania ośrodka, ale pozwalała też nieźle zarobić.

Na ostateczną cenę kursu wpływa wiele czynników i danych. Należy wziąć pod uwagę lokalizację OSK i jego odległość od WORD-u, w którym odbywają się egzaminy. Większość jazd z kursantami odbywa się bowiem w okolicy ośrodka egzaminacyjnego, a więc im dalej, tym koszty są wyższe. Na koszt kursu wpływ mają też takie zmienne, jak łączna liczba kursów w roku, średnia liczba kursantów w grupie, liczba dodatkowych godzin jazd, które wykupuje przyszły kierowca, liczba samochodów w szkole i instruktorów, którzy prowadzą codzienne szkolenie czy wreszcie utrzymanie pracowników administracyjnych, dbających o funkcjonowanie szkoły.

Ale to nie wszystko. Należy pamiętać również o koszcie pracy samochodów. Niezwykle istotne są zużycie paliwa, amortyzacja (a więc i cena zakupu auta), roczne koszty materiałów eksploatacyjnych, przeglądów i napraw czy w końcu ubezpieczenia. To wydatki, które stanowią rocznie co najmniej kilkanaście, jak nie kilkadziesiąt tysięcy złotych. Trzeba na nie po prostu zarobić.

Niezwykle istotne są również koszty pracy instruktorów. Wszystko zależy nie tylko od ich liczby, ale przede wszystkim od formy rozliczenia (umowa o pracę, umowa-zlecenie ze składką ZUS lub bez czy własna, jednoosobowa działalność gospodarcza) oraz stawki godzinowej, która różni się nie tylko w obrębie województwa, ale też poszczególnych miast. To jedna z tych wielkości, które bardzo wpływają na ostateczną cenę jednej godziny szkolenia i całego kursu.

Koszty administracyjne prowadzenia ośrodka są zauważalne dla właścicieli, ale zwykle trudno je uwzględnić w ostatecznym koszcie. A pamiętać należy o wielu czynnikach, w tym m.in. dzierżawie placu manewrowego, sali wykładowej i biura, pełnym wyposażeniu (wartość zakupionego sprzętu, amortyzacja oraz ich bieżąca konserwacja), miesięcznych opłatach za media, formie zatrudnienia pracowników administracyjnych czy wreszcie kosztach materiałów i pomocy dydaktycznych. Wszystkie te koszty mogą sięgać rocznie niemal 100 tys. zł.

Bardzo istotne z punktu widzenia pozyskiwania nowych kursantów są też koszty promocji i reklamy. Wiadomo, że najlepszym źródłem jest rekomendacja naszych byłych kursantów, jednak to nie wystarczy. Należy rozważyć zainwestować w zróżnicowane działania marketingowe. Koszty nie zawsze się jednakowe. Różnią się nie tylko ze względu na kanały dotarcia (Internet, outdoor, ulotki), ale też zasięgi czy dotarcie do określonej grupy docelowej. Koszt ulotek, plakatów i wizytówek to około 1 tys. zł miesięcznie. Warto jednak wesprzeć się Internetem, którego dostępność wśród młodego pokolenia jest powszechna. Dlatego warto mieć stronę internetową i zadbać o jej pozycjonowanie czy aktywny profil w mediach społecznościowych (Facebook, Instagram). Na tego typu działania można wydać 300 zł miesięcznie albo 3 tys. zł, w zależności od potrzeb.

Nie można także zapomnieć o rentowności OSK. Przecież prowadzenie szkoły jazdy to po prostu biznes, na którym właściciel musi zarabiać. Inaczej cała praca po prostu nie ma sensu. Dlatego tak istotne jest określenie procentowe

oczekiwanego zysku ośrodka, które powinny wynieść co najmniej 20 proc.

Jak widać zmiennych, które mają wpływ na ostateczną cenę kursu jest sporo i niezwykle trudno jest je wszystkie uwzględnić w kalkulacji i właściwie policzyć. Warto jednak sprawdzić czy aktualna cena, za którą sprzedajemy cały kurs nauki jazdy jest adekwatna do ponoszonych przez nas kosztów i naszego zaangażowania.

Właściwie obliczona cena kursu gwarantuje zyski na odpowiednim poziomie dla właścicieli ośrodka, dobrze wynagradzanych instruktorów, którzy chętniej i lepiej pracują, a przede wszystkim zadowolonego kursanta, który wie, za co płaci, cieszy się z wysokiej jakości szkolenia i chętniej poleci konkretny OSK swoim znajomym. Często zweryfikowanie, podniesienie ceny kursu zaledwie o kilka czy kilkanaście procent spowoduje zauważalne zwiększenie rentowności prowadzonego biznesu. Inni z kolei będą mogli pozwolić sobie na ograniczenie pracy przy zachowaniu dotychczasowego poziomu zysku.

Michał Malinowski





#English4DrivingInstructors

Tryb rozkazujący – skuteczny i szybki komunikat dla kursanta

Tryb rozkazujący to podstawowe narzędzie językowe w pracy instruktora i egzaminatora nauki jazdy. Używamy go do wydawania poleceń, instrukcji, nakazywania, zakazywania. Na szczęście w języku angielskim jest bardzo prosty – wystarczy znać odpowiedni czasownik i przestrzegać kilku zasad.

Zdanie w trybie rozkazującym budujemy wykorzystując czasownik w najbardziej podstawowej formie: jest nią bezokolicznik. Na przykład w języku polskim: włączyć, zatrzymać, ruszać. Takiej formy w zdaniu w języku polskim właściwie nie używamy, ponieważ jako język koniugacji i deklinacji, polski wymaga właściwej odmiany rzeczownika rzeczownika przez przypadki, a czasownika przez osoby. Czyli np. włącz, nie włączaj, włączcie, nie włączajcie. To meandry koniugacji w języku polskim. W trybie rozkazującym języka angielskiego odmianą czasownika nie przejmujemy się w ogóle, bo... po prostu stosujemy bezokolicznik.

■ Do it – Zrób to

Check – sprawdź, np. check the level of the coolant – sprawdź poziom płynu chłodzącego, check the level of the windscreen washer fluid – sprawdź poziom płynu do spryskiwaczy
Adjust – ustaw, dopasuj, dostosuj, np. Adjust the mirrors – ustaw lusterka

Make sure – upewnij się, np. Make sure that the vehicle doors are closed – upewnij się, że drzwi pojazdu są zamknięte

Fasten – zapnij, np. Fasten the seatbelt – zapnij pas bezpieczeństwa

Sporym ułatwieniem jest także to, że forma trybu rozkazującego w języku angielskim jest taka sama zarówno dla drugiej osoby liczby pojedynczej, jak i mnogiej. I dlatego:

Fasten the seatbelt before you start the motor w zależności od kontekstu będzie oznaczać: zapnij pas bezpieczeństwa przed włączeniem silnika, gdy instruktor zwraca się do kursanta w kabinie samochodu lub zapnijcie pas przed włączeniem silnika, gdy wykładowca zwraca się do całej grupy kursantów w sali wykładowej.

■ Don't do it – Nie rób tego

Oczywiście, tryb rozkazujący stosujemy także w formie negatywnej, np. Nie włączaj silnika przed zapięciem pasa bezpieczeństwa, w języku angielskim wystarczy na początku zdania

dodać formę don't i mamy gotowy komunikat zakazujący określonej czynności:

Don't start the engine before you fasten the seatbelt – Nie włączaj silnika przed zapięciem pasa bezpieczeństwa.

Don't be so absent-minded. You need to focus more – Nie bądź tak rozkojarzony, musisz się bardziej skoncentrować.

■ Do it, please – Zrób to, proszę

Tryb rozkazujący to bardzo bezpośrednia forma zwracania się do innej osoby. Aby złagodzić nieco jego ton, możemy zastosować słowo please – zawsze na początku lub na końcu zdania, np. Please, drive more carefully lub Drive more carefully, please. Nie przesadzajmy jednak – znajdujemy się w sytuacji, gdy komunikacja musi być szybka, bezpośrednia i skuteczna. Poza tym to oczywiste, że wydajecie instrukcje kursantom. Zupełnie spokojnie, w naturalnej sytuacji komunikacyjnej „instruktor – kursant” możemy pominąć słowo please. I nie zabrzmiacie obcesowo lub niekulturalnie. Po prostu czytelnie i szybko



wydajecie polecenia, aby uniknąć niebezpiecznej sytuacji na drodze.

■ Przykłady z webinarów #DriveMoreEnglish

W czasie webinarów #DriveMoreEnglish ćwiczyliśmy tryb rozkazujący w kontekście manewrów parkowania, spójrzcie proszę na przykłady:

Perform the parallel parking between the third and the fourth vehicles – Wykonaj manewr parkowania równoległego pomiędzy trzecim a czwartym pojazdem.

Make sure that you can enter the traffic safely – Upewnij się, że możesz bezpiecznie włączyć się do ruchu.

Don't collide the kerb – Nie uderz w krawężnik.

Perform the perpendicular parking between the blue and the red cars – Wykonaj manewr parkowania prostopadłego pomiędzy niebieskim i czerwonym samochodem.

Drive out and drive on in the same direction – Wyjedź i kontynuuj jazdę w tym samym kierunku.

Park the car diagonally – Wykonaj manewr parkowania skośnego.

Slow down before driving in – Zwolnij przed wjazdem.

Warto nauczyć się przykładów na pamięć! Gdy będą wam potrzebne podczas lekcji nauki jazdy, natychmiast będziecie w stanie ich użyć.

Szymon Janicki

Nauczyciel i autor programów nauczania specjalistycznego języka angielskiego (biznes, medycyna, technologia, prawo, lotnictwo). Autor treści #DriveMoreEnglish oraz e-learningu języka angielskiego w lotnictwie: icao4u.pl. Założyciel ilcs.eu – pierwszego polskiego portalu do nauki języka angielskiego specjalistycznego



CHECK – sprawdzić (Check the level of the windscreen washer fluid

– Sprawdź poziom płynu do spryskiwacza)

ADJUST – dopasować, ustawić (Adjust the head-rest properly

– Ustaw odpowiednio zagłówek)

MAKE SURE – upewnić się (Make sure that the vehicle doors are

closed – Upewnij się, że drzwi pojazdu są zamknięte)

FASTEN – zapiąć (Fasten the seatbelt immediately – Natychmiast

zapij pas bezpieczeństwa)

FOCUS/CONCENTRATION – skupienie

PARALLEL PARKING – parkowanie równoległe

PERPENDICULAR PARKING – parkowanie prostopadłe

DIAGONAL PARKING – parkowanie skośne

TRAFFIC – ruch uliczny

DRIVE OUT – wyjechać/wyjeżdżać

DRIVE ON – kontynuować jazdę

SLOW DOWN – zwolnić

ACCELERATE – przyspieszać

TRAFFIC LIGHTS/TRAFFIC SIGNAL – sygnalizacja świetlna

COLLIDE – uderzyć/zderzyć się

KERB – krawężnik

MANEUVRE – manewr (słowo pochodzi z języka francuskiego,

znajdziecie wiele odmian pisowni, ja proponuję najprostszą)



Podsumowanie: rok 2018 a zmiany w prawie

Poprzedni rok przyniósł wiele zmian w naszym systemie prawnym. Po dokonaniu ich analizy pragnę zasygnalizować niektóre z nich, na które warto zwrócić szczególną uwagę.



Dnia 30 kwietnia 2018 roku weszło w życie Prawo przedsiębiorców, którym uchylono ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. Prawo przedsiębiorców, zgodnie z uzasadnieniem projektu, jest elementem przebudowy i reformy prawno-instytucjonalnego otoczenia przedsiębiorców oraz wykonywanej przez nich działalności gospodarczej i ma za zadanie całościowo i spójnie regulować ogólne zasady wykonywania działalności gospodarczej oraz tworzyć korzystne, przejrzyste i stabilne warunki do prowadzenia działalności gospodarczej. Prawo przedsiębiorców wchodzi w skład tzw. pakietu „Konstytucji biznesu”. Obecnie prowadzenie działalności, wszelkie związane z nią formalności, jak również kontrola działalności prowadzone są w oparciu o przepisy niniejszej

ustawy, a zatem warto zapoznać się z jej regulacjami. Jeżeli jednak w kontakcie z urzędem pojawiłyby się jakieś problemy czy niedogodności, można skorzystać z pomocy rzecznika małych i średnich przedsiębiorców, powołanego w ramach wspomnianego wyżej pakietu „Konstytucji biznesu” ustawą o takim samym tytule.

Od 25 maja 2018 roku ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, zwane rozporządzeniem o ochronie danych osobowych, czyli RODO, oraz weszły w życie przepisy krajowe w tym zakresie. Jak wynika z daty niniejszego

rozporządzenia oraz regulacji krajowych, wymóg ochrony danych osobowych istniał już wcześniej, a zatem pewne ogólne zasady były, a przynajmniej powinny być już stosowane. Warto w tym miejscu podkreślić, że po 25 maja każdy, kto przetwarza dane osobowe, powinien określić cele i zakres ich przetwarzania, powiadomić kontrahentów i pracowników o tym, jakie dane i w jakim celu są przetwarzane oraz o prawie do bycia zapomnianym. Ponadto wprowadzono obowiązek zgłaszania naruszeń, prowadzenia rejestru czynności przetwarzania oraz wyznaczania przez niektóre podmioty inspektora ochrony danych osobowych.

4 czerwca 2018 roku weszła w życie zmiana do ustawy Prawo o ruchu drogowym, która obowiązywać zaczęła od 1 października po wy-

daniu komunikatu przez Ministerstwo Cyfryzacji. Niniejszą zmianą uchylono obowiązek posiadania przy sobie i okazywania przez kierującego pojazdem podczas kontroli drogowej dowodu rejestracyjnego pojazdu i potwierdzenia zawarcia umowy obowiązkowego ubezpieczenia w przypadku pojazdów zarejestrowanych w kraju. Dane te przez służby kontrolne sprawdzane są w CEPIK-u (Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców). Możliwość sprawdzenia niektórych danych w bazie CEPIK ma również obecnie każdy obywatel. Przez stronę www.obywatel.gov.pl można m.in. dokonać sprawdzenia liczby punktów karnych oraz poznać historię pojazdu, który planujemy zakupić. Konsekwencją ww. zmiany jest zmiana Rozdziału 1a, dotyczącego centralnej ewidencji kierowców w zakresie gromadzonych danych, ich usuwania i zmiany oraz dostęp do nich, dlatego obecnie zatrzymanie dowodu rejestracyjnego odnotowane zostanie w CEPIK-u, zamiast jego fizycznego zatrzymania. Niniejsza nowelizacja wpłynęła także na zmianę art. 39 e ustawy o transporcie drogowym, zgodnie z którym kierownik ośrodka szkolenia przekazuje do centralnej ewidencji kierowców dane osób, którym wydał świadectwo kwalifikacji zawodowej, potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego. Wprowadzono również regulacje dotyczące udostępniania podmiotom zagranicznym danych ewidencyjnych, a zatem należy mieć świadomość, że również za wykroczenia popełnione za granicą poniesiemy odpowiedzialność.

Zmianą obowiązującą od **18 lipca 2018 roku** w art. 11 ust. 1 ustawy o kierujących w katalogu pozytywnych przesłanek dla wydania prawa jazdy, dodano pkt 6a) – 6c), zgodnie z którymi prawo jazdy wydawane jest osobie, która poza innymi wymogami, dodatkowo uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy, oświadcza, że:

- a) nie został orzeczony w stosunku do niej prawomocnym wyrokiem sądu zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych
- b) nie ma zatrzymanego prawa jazdy ani pozwolenia na kierowanie tramwajem
- c) nie ma cofniętego uprawnienia do kierowania pojazdami.

Od **18 sierpnia 2018 roku** w wyniku dodania w art. 129 ust. 4 aa. Prawa o ruchu drogowym kontrolę ruchu drogowego mogą przeprowadzać także inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy mogą prowadzić kontrole w zakresie:

- 1) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu
- 2) sprawdzania wymaganych dokumentów
- 3) weryfikacji danych o pojeździe, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów
- 4) wydawania poleceń kontrolowanemu uczestnikowi ruchu co do sposobu jego zachowania



5) uniemożliwienia korzystania z pojazdu, którego stan techniczny, ładunek, masa lub nacisk osi zagrażają bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu, powodują uszkodzenie drogi albo naruszają wymagania ochrony środowiska.

3 września 2018 roku weszła w życie nowelizacja ustawy o transporcie drogowym. Po raz kolejny dokonano zmiany zasad odpowiedzialności poszczególnych uczestników przewozu za popełnione naruszenia lub niedopełnienie obowiązków. W załącznikach do ustawy, poza liczbą porządkową, wykazem naruszeń, wysokością kary pieniężnej/grzywny dodano grupę oraz wagę naruszeń, gdzie PN oznacza poważne naruszenie, BPN – bardzo poważne naruszenie, natomiast NN – najpoważniejsze naruszenie. Grupa oraz waga naruszenia są bardzo istotne dla oceny dobrej reputacji przedsiębiorcy – jej utrata może stanowić podstawę do uchylenia posiadanego uprawnienia przewozowego. Jak dotychczas kierujący pojazdem za stwierdzone naruszenia odpowie w trybie mandatowym zgodnie z załącznikiem nr 1 do ustawy o transporcie drogowym. Przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność zgodnie z załącznikiem nr 3, natomiast m.in. osoby zarządzające transportem, zgodnie z załącznikiem nr 4 do ustawy. Kary z załączników nr 3 i 4 nakładane są obecnie w trybie postępowania administracyjnego. Zmianie uległo wiele naruszeń, zmieniły się także wysokości kar. Podwyższona została górna granica kary nakładana na przedsiębiorcę z 10.000 zł do 12.000 zł za stwierdzone podczas jednej kontroli drogowej naruszenia. Suma kar za naruszenia popełnione przez zarządzającego transportem nie może przekroczyć 3.000 zł. Maksymalna wysokość kary dla kierującego pojazdem pozostała taka sama i wynosi maksymalnie 2000 zł za jedno naruszenie. Z uwagi na szereg pytań o czas pracy kierowców w porze nocnej warto podkreślić, że przepisy w tym zakresie nie uległy zmianie i w sytuacji, gdy kierowca wykonywał pracę w godzinach nocnych chociażby przez minutę, w danej dobie może pracować nie więcej niż

dziesięć godzin. Zmiana, która weszła w życie 3 września, dotyczy wyłącznie możliwości nałożenia kary za przekroczenie ww. czasu pracy.

Od 11 września 2018 roku możemy posługiwać się podpisem zaufanym, co wynika ze zmiany ustawy o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej. Uzyskanie podpisu zaufanego w odróżnieniu od podpisu elektronicznego jest proste i bezpłatne. Posiadanie podpisu zaufanego umożliwia załatwienie większości spraw urzędowych, nie daje jednak możliwości podpisywania dokumentów, do czego niezbędny jest podpis elektroniczny.

1 października 2018 roku weszła w życie zmiana do ustawy o kierujących pojazdami. W art. 3 dodano ust. 3a., zgodnie z którym całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanką jego cofnięcia z wyjątkiem:

- 1) uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D
- 2) uzyskania prawa jazdy kategorii C1 lub C przez osobę, która nie posiada prawa jazdy kategorii B albo posiada je przez okres krótszy niż dwa lata
- 3) cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych przez rok od tego zdarzenia. W art. 56 ustawy dodano zapisy dotyczące udziału tłumacza języka migowego lub systemu językowo-migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy na wniosek osoby składającej egzamin.

Od **22 grudnia 2018 roku** w wyniku zmiany art. 6 ust. 4 pkt a) i b) ustawy o kierujących, prawo jazdy kategorii B uprawnia również do kierowania motocyklem trójkołowym. Pod warunkiem, że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat.

Monika Łaski



Twój kursant żyje online i na wielu urządzeniach jednocześnie.

Docenia możliwość, swobodę i wolność wyboru.

Uczy się w biegu i w przerwach, dlatego tak ważna jest możliwość dostępu do nauki 24h/7d.



- ✓ Jeśli korzystał z **Prawko.pl** zanim pojawił się u Ciebie, możesz zaimportować postępy w nauce i ukończone egzaminy do **BIZ.prawko.pl**.
- ✓ Na **Prawko.pl** kursant może uczyć się zarówno na smartfonie, tablecie i komputerze.
- ✓ Kursant otrzyma dostęp do wykładów i testów na wszystkie kategorie!
- ✓ Przygotowując się do egzaminu, kursant będzie mógł przeprowadzić symulację egzaminu państwowego.
- ✓ Każdy kursant otrzymując dostęp do naszych materiałów może być pewny, że to oficjalne testy i pytania z bazy ministerstwa.
- ✓ Wszystkie zalety **Prawko.pl** możesz udostępniać swoim kursantom z poziomu swojego panelu **Biz.prawko.pl**.

AB
CD



polecam
Włodzimierz
Zientarski



WYPRÓBUJ ZA DARMO!

Wejdź na **biz.prawko.pl** i skorzystaj z darmowego okresu próbnego i darmowych kursów.

Zmiany bez zmian

W ubiegłym roku media co rusz podawały informacje na temat rządowych planów dotyczących kierowców. Z perspektywy czasu wiemy, że zrobiono znacznie mniej niż obiecywano lub zapowiadano. Niestety, gdyż w życie nie weszły tym samym pozytywne zmiany.



Dla branży szkoleniowej największym rozczarowaniem, choć z pewnością już nie zaskoczeniem, było kolejne odroczenie terminu wejścia w życie regulacji dotyczących zajęć z doskonalenia techniki prowadzenia pojazdu po zdaniu egzaminu na prawo jazdy. Temat jest zawieszony w próżni od 2012 roku, a sprawcą zamieszania ma być trudny we wdrożeniu system CEPIK 2.0. Po kilku odroczeniach zarządzonych dosłownie w ostatniej chwili, chyba już mało kto wierzy, że wzorem krajów zachodu Europy Polska w najbliższym czasie weźmie pod lupę początkujących kierowców. Na wszystkim cierpią także właściciele ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Podmioty zarówno prywatne, jak i związane z WORD-ami zainwestowały milionowe kwoty w stworzenie wymaganej prawem infrastruktury. Szczęście w nieszczęściu, że udaje się ją wykorzystywać, choć nie do końca z głównym przeznaczeniem – do różnego rodzaju imprez motoryzacyjnych, zwykle sportowych.

W ramach nowelizacji ustaw załatwiono jedną z luk, umożliwiając posiadaczom prawa jazdy kategorii B jazdę trzykołowymi motocyklami. Co dosyć zaskakujące rozszerzenie dotyczy nie tylko maszyn z silnikami o pojemności 125 ccm i mocy 15 KM, ale również większymi.

Nowelizacje prawa otworzyły natomiast buspasy dla samochodów z napędem elektrycznym, które zostały także zwolnione z opłat za parkowanie. Również ta zmiana nie weszła w życie bez niepotrzebnych zgrzytów. W pierwszych dniach obowiązywania ustawy nawet funkcjonariusze mieli problem z interpretacją przepisów, a odmienne stanowiska pojawiały się na oficjalnych kanałach komunikacji policji na mediach społecznościowych. Doszła do tego kwestia oznakowania, którą w wielu miastach dostosowano do nowych regulacji po fakcie. I wciąż nie wszystko udało się zrobić. Nie wszystkie buspasy mają formę ciągłą – zdarzają się takie, które przecinano pasami do skrzyżowania. Na znaku zabrakło

jednak dopisku, że właściciel auta elektrycznego może pojechać na wprost jak uwzględniony na nim autobus. W efekcie użytkownik pojazdu zasilanego prądem, chcąc postępować zgodnie literą prawa, nierzadko musiałby wielokrotnie opuszczać buspas.

Zmiany w prawie otworzyły drogę do stworzenia tzw. stref czystego transportu. Posiadacze aut z konwencjonalnym napędem nie będą upoważnieni do wjeżdżania do nich lub będą musieli uiścić opłaty. Z danin zostaną zwolnieni użytkownicy samochodów elektrycznych i zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG). W praktyce będzie to oznaczało, że zapłacą praktycznie wszyscy, gdyż auta elektryczne nie są nawet promilem w całkowitej liczbie zarejestrowanych w Polsce pojazdów. Dokładnie to samo można powiedzieć o samochodach zasilanych metanem. Jest ich może kilkaset, gdyż sieć tankowania liczy ok. 30 punktów, które znajdują się głównie w największych miastach Polski.

Plany rządowe zakładają rozbudowę zarówno sieci tankowania metanu, jak i ładowania akumulatorów. W tej drugiej kwestii dzieje się już sporo, gdyż przy głównych szlakach tranzytowych rozmieszczono szybkie ładowarki. W efekcie nic nie stoi na przeszkodzie, by z Warszawy wybrać się „elektrykiem” o zasięgu ok. 200 km nad morze. Wystarczy zaplanować jeden postój na ładowanie, które potrwa ok. 30 min. Stawki za prąd podawany w szybkim tempie są jednak wysokie – kosztuje on nawet czterokrotnie więcej niż uzupełnienie takiej samej ilości energii z domowego gniazda 230 V, które trwałoby jednak kilkanaście godzin.

Bardzo dużo mówiono na temat uszczelnienia systemu przeglądów w celu wyeliminowania z dróg niesprawnych pojazdów. Pomysły były różne – włącznie z koniecznością nagrywania lub fotografowania przed diagnostą elementów auta, które dotarło na badanie. Praca diagnostów podlegałaby wyrывkowej kontroli, a element niepewności w postaci możliwości sprawdzenia rzetelności dokonania przeglądu danego pojazdu mogłaby motywować personel SKP do bardziej skrupulatnej pracy. Duży nacisk chciano położyć na kontrolę obecności filtrów cząstek stałych w silnikach wysokoprężnych – wzorem państw europejskich kary za wycięcie DPF miały być liczone w tysiącach złotych. Z projektu wyszło jednak niewiele, podobnie jak z pomysłu na ukrócenie procederu przekręcenia licznika – karana miałyby być już sama czynność (nawet wymiana uszkodzonego licznika), która nie zostałaby zgłoszona w SKP i wpisana

do systemu CEPiK. Obecnie wskazania licznika kilometrów można w dowolny sposób modyfikować, o ile nie służy to wprowadzeniu w błąd kupującego pojazd w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Projekt ugrzązł w Sejmie. Co było czynnikiem hamującym? Wszyscy zainteresowani tematem doskonale wiedzą, że zmagania z plagą kręcenia liczników przypominają walnę z wiatrakami. W Niemczech proceder został zdelegalizowany w 2005 roku. Mimo to w 2017 roku ADAC podał, że co trzecie auto ma zmniejszony przebieg – trzeba podkreślić, że mowa o kraju, gdzie mało kto tak panicznie boi się samochodów, które pokonały 200–300 tys. km jak w Polsce. Wiele samochodów z Niemiec trafia na sprzedaż na wschód Europy. ADAC postuluje, by producenci samochodów stworzyli barierę uniemożliwiającą zmienianie wskazań drogomierza.

Niewykluczone, że czerwone światło dla planowanych zmian zapalono z powodu zapisu o wpisywaniu stanu licznika do systemu CEPiK przy każdej kontroli policyjnej. Obecna wersja systemu jest tak niewydolna, że próby zapisania wprowadzonych danych przez stacje kontroli pojazdów czy urzędy komunikacji bardzo często kończą się niepowodzeniem albo informacje są wolno przetwarzane. Dodatkowe obciążenie bazy CEPiK mogłoby nasilić problemy, a nawet prosta interwencja drogowa mogłaby trwać kilkadziesiąt minut. Można spotkać się z opiniami, że uruchomienie systemu CEPiK 2.0 jest kwestią kolejnych dwóch – trzech lat. Nikt nie chce podawać już konkretnych terminów.

Niestety, wiadomo już, że 2018 rok był drugim z rządu, w którym odnotowano wyższą liczbę zabitych na drogach. I to pomimo stale odświeżającego się parku maszynowego w Polsce (gros importowanych pojazdów to roczniki 2005 – 2007, które nierzadko uzyskiwały 4 – 5 gwiazdek w testach Euro NCAP) oraz oddawania do użytku nowych odcinków dróg (dzięki inwestycjom drogą ekspresową możemy już pokonać m.in. większość trasy z Warszawy do Gdańska).

Co zawiódło? Można odnieść wrażenie, że zbyt duże stało się poczucie bezkarności kierowców. Ustawianie w przypadkowych miejscach fotoradarów straży miejskiej odeszło do przeszłości, urządzenia ITD są wyraźnie oznakowane i obecne w pamięci wszystkich elektronicznych „ostrzegaczy”, a o spotkanie z patrolem, szczególnie na drodze ekspresowej lub autostradzie, jest trudno. Nie brakuje więc przypadków skrajnego łamania ograniczeń prędkości, wyprzedzania pasem awaryjnym czy jeździe „na zderzaku”, która stała się prawdziwą plagą. Także wysokość mandatów nijak ma się już do zasobności portfeli Polaków – niezmieniane od lat stawki należą do najniższych w krajach Unii Europejskiej. Na razie nic nie wskazuje jednak, żeby wzorem Litwy, Łotwy, Estonii czy Słowacji prowadzić dużo bardziej surowy taryfikator. Decyzja, która mogłaby doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa, jest ryzykowna z politycznego punktu widzenia, więc w latach wyborczych żadna partia nie próbuje jej przeforsować. Szkoda, bo zmiany mogłyby zostać przyjęte jednogłośnie, z potencjalną korzyścią dla każdego obywatela.

Łukasz Szewczyk





Małe silniki, duży problem?

Downsizing, czyli pomniejszanie pojemności silników przy zachowaniu ich parametrów, nie jest niczym nowym. Czy rzeczywiście ma tak negatywny wpływ na trwałość jednostek napędowych, jak się powszechnie uważa?

Dla parametrów pracy silnika spalinowego najważniejsza jest ilość trafiającej do tłoka mieszanki paliwowo-powietrznej. Można ją zwiększyć poprzez optymalizację konstrukcji jednostki napędowej – chociażby wprowadzając 16-zaworowe głowice czy układy dolotowe o zmiennej długości. Najlepsze efekty daje to w połączeniu z dodatkową pojemnością skokową. Jest też inna metoda – skutecznie rozwijana w popularnych samochodach od przeszło 20 lat. Mowa oczywiście o turbodoładowaniu. Napędzany gazami spalinowymi wirnik turbosprężarki tłoczy do cylindrów dodatkowe porcje powietrza, umożliwiając podanie większych porcji pali-

wa, gdy jest to konieczne dla uzyskania lepszych osiągnięć. W teorii silnik z turbo to dwie jednostki w jednej. Na niskich obrotach i przy niewielkim obciążeniu powinien być oszczędny. Pod obciążeniem daje natomiast z siebie wszystko, zapewniając świetną elastyczność i dynamikę.

Stosowane od lat 70. turbo nie jest nowym rozwiązaniem, ale przez lata pozostawało wyróżnikiem drogich sportowych samochodów. Duże zasługi w popularyzacji turbodoładowania ma koncern Volkswagen. Wprowadził on doskonały silnik 1.8 Turbo, który pomimo sporego wysilenia (nawet 225 KM) i nietypowych rozwiązań (pięć zaworów na cylinder) okazał się zaskakująco

trwały i zdolny do długotrwałej pracy nawet na LPG. Wizerunkową klęską okazały się natomiast awaryjne jednostki 1.4 TSI z podwójnym doładowaniem (turbo i kompresor), które wymieniano nawet w okresie gwarancyjnym (np. z powodu pękających tłoków). Wzrosty i spadki formy miały kolejne generacje silnika 2.0 TSI – pierwsza była trwała, druga potrafiła spalać ogromne ilości oleju, trzecia została znacznie poprawiona. Na razie z dobrej strony pokazują się też trzycylindrowe silniki 1.0 TSI. Jeżeli trend się utrzyma, zadadzą kłam twierdzeniu, że downsizing to zło, gdyż zastąpiły problematyczne 1.2 TSI z czterema cylindrami.



Niektórym markom udaje się od razu stworzyć doskonałą jednostkę po downsizingu. Przykładem jest 1.0 EcoBoost Forda, który pokonuje bez większych problemów ponad 250 tys. km, a jedyne poważne problemy dotyczyły układu chłodzenia obciążonego wadą fabryczną. Tak samo żywotne są silniki 1.4 T-Jet grupy Fiata, z których w zależności od wersji wyciśnięto od 120 do blisko 200 KM. Jak na ironię to właśnie włoski koncern jest autorem jednego z najmniej udanych pomysłów na downsizing – dwucylindrowym silnikiem 0.9 TwinAir, który ma niską kulturę pracy i wcale nie jest specjalnie oszczędny.

Konstrukcja nowoczesnych samochodów zaczyna przypominać klocki lego. Inżynierowie otrzymują do dyspozycji pulę zunifikowanych elementów, z których muszą budować kolejne modele. Dotyczy to nie tylko płyt podwoziowych, elementów zawieszni czy elektroniki. Uspólnia się także silniki. W przypadku BMW trzonem stały się trzycylindrowe jednostki o pojemności 1,5 litra. Dodając kolejny cylinder otrzymuje się dwulitrowkę, a zestawiając dwa trzycylindrowe silniki – jednostkę 3.0 R6. Jakby tego było mało, dążono do uwspólnienia możliwie dużej liczby podzespołów w silnikach benzynowych i Diesla. Nieco inną drogą, ale również przypominającą postawienie wszystkiego na jedną kartę, poszły Mazda i Volvo, opierając ofertę na dwulitrowym motorze, którego parametry różnią się w zależności od nastawów elektroniki i użytego osprzętu. Przy daleko posuniętej unifikacji podzespołów nawet niewielki błąd może być oplatany w skutkach, gdyż da o sobie znać we wszystkich samochodach z felernym rozwiązaniem. Producenci aut muszą więc być przekonani o jakości nowych komponentów, skoro decydują się na ich szerokie stosowanie. Jeszcze do niedawna silniki BMW istotnie różniły się rozwiązaniami technicznymi, a jednocześnie w salonach były dostępne modele z jednostkami należącymi do różnych rodzin.

Przekonanie o całkowitej bezawaryjności silników o dużej pojemności jest nadużyciem – wystarczy wspomnieć o montowanym do Renault, opli i saabów diesla 3.0 V6 konstrukcji

Isuzu, który z powodu wad fabrycznych tracił szczelność na cylindrach i jego naprawa była właściwie niemożliwa (ASO wymieniały silnik na nowy), silniku 4.4 V8 BMW, który z powodu lejących paliwo wtryskiwaczy tracił smarowanie i zaczynał spalać ogromne ilości oleju na skutek wytarcia gładzi cylindrowych albo turbodoładowanym bokserze Subaru, który po powiększeniu z 2,0 do 2,5 litra stracił nieprzeciętną trwałość i podatność na tuning, a zaczął wypalać uszczelki pod głowicą przed pokonaniem 100 tys. km z powodu naprężeń pojawiających się z powodu zbyt małej grubości ścian cylindrów.

We współczesnym świecie kładzie się duży nacisk na transparentność i badania służące dobru konsumentów. Mimo to wciąż niewiele wiadomo

o silnikach. Nikt nie pokusił się o poparte twarde dane zestawienie, czy jednostki o małych pojemnościach są bardziej zawodne i mniej żywotne od klasycznych motorów. Mało tego, nie ma nawet opracowań dotyczących wpływu systemu stop-start, rekomendowania zmian biegów na wyższe przy niskich obrotach (lub zmieniania ich przez automatyczne skrzynie) czy wydłużonych do 30 tys. km przebiegów między kolejnymi serwisami olejowymi. Krążące opinie opierają się na własnych przemyśleniach zmotoryzowanych, internetowych wpisach kierowców (zwykle dużo łatwiej mówi się o swoim rozczarowaniu niż znajduje się do podzielenia pozytywnym zdaniem) oraz wypowiedziach mechaników, które także nie muszą być słuszne. W każdym okresie motoryzacji istniały silniki lepsze i gorsze. Przed laty w Polsce skreślano samochody z przebiegiem ponad 100 tys. km, które w polonezach czy fiatach 125p faktycznie mogły być się u kresu życia. Produkowane jednak w tym samym czasie bmw czy mercedesy bez oznak poważniejszego zużycia pokonywały kilkukrotnie większe dystanse. Kluczem do sukcesu były środki smarne, użyte w procesie produkcji materiały czy precyzja wykonania poszczególnych jednostek. Wyścig technologiczny stale trwa. Nowoczesne silniki są kwalifikowane jako zużyte, gdy osiągną luz, które dla jednostek sprzed lat mieściłyby się w tolerancji fabrycznej. Żeby wyrokować, czy koncepcja zmniejszania silników była słuszna, musimy chyba jeszcze wciągnąć poczekać, aż jednostki obecnej generacji osiągną pokażne przebiegi.

Łukasz Szewczyk





Zbędny czynnik ludzki

Nowoczesne samochody to w pełni skomputeryzowane i wyposażone w szereg czujników maszyny, które przestają podlegać wyłącznie woli kierowcy. Człowiek pozostaje ostatnim ogniwem w łańcuchu decyzyjnym, jednak coraz łatwiej może przeoczyć, jak wiele procesów związanych z jazdą zostało już zautomatyzowanych.

Można spotkać się z opiniami, że w świecie motoryzacji dzieje się niewiele, a inżynierowie skupiają się na tworzeniu coraz bardziej efektywnej stylizacji czy pomniejszaniu silników. Tymczasem już auta ze średniej półki cenowej, o drogich limuzynach i SUV-ach nie wspominając, mają wiele podzespołów, które – naszymi aplikacjami – wykonują wiele pracy „w tle”. W efekcie rosną komfort jazdy i poziom bezpieczeństwa.

Zaledwie kilkanaście lat temu z taśm fabrycznych zjeżdżały samochody, które w określonych sytuacjach (np. po szybkim zdjęciu nogi z gazu na łuku) potrafiły zaskoczyć kierującego historycznym zachowaniem. W sposobie strojenia zawieszek dokonana się istotna zmiana. W no-

wych autach podwozia są kalibrowane z myślą o bezpiecznej podsterowności (co wcale nie oznacza, że w określonych sytuacjach samochód wciąż nie może wyjechać z zakrętu poślizgiem nadsterownym). Nim zaczną się problemy, w zarodku spróbuje stłumić je obecnie wymagany prawem system ESP. Na przestrzeni lat procedurę interwencji udało się dopracować – gdy nie jest to bezwzględnie konieczne, moc nie jest brutalnie tłamszona, a korekty wykonywane hamulcami przebiegają łagodnie. Na tyle, że w lepiej wyciszonych pojazdach przypomina o nich przede wszystkim migająca kontrolka na panelu wskaźników. Kierowca gorzej czujący reakcje samochodu może wręcz nie wiedzieć, że elektronika właśnie kolejny raz skompenso-

wała jego kardynalny błąd, chroniąc go przed przestrzeleniem zakrętu czy obróceniem pojazdu tylnonapędowego z powodu zbyt agresywnej redukcji czy kopnięcia w pedał gazu. Niestety, kierowca, który jest przeświadczony o swoich umiejętnościach i możliwościach pojazdu, nie zna granic, staje się zagrożeniem na drodze – nawet najlepsza elektronika nie jest w stanie przekroczyć granic fizyki. A samochody z roku na rok będą coraz bardziej kompetentne. By dobrze wypadły w testach porównawczych, inżynierowie muszą udoskonalać je pod każdym względem. Wiele nowych popularnych modeli ma już tzw. systemy wektorowania sił napędowych, czyli dodatkowe linijki kodu dla sterownika ESP, które odpowiadają za wybiórcze

hamowanie kół w celu uzyskania jak najlepszego toru jazdy i optymalnego rozłożenia momentu obrotowego na koła.

Producenci zachowują przy tym dużą dozę rozsądku. Kompletnie wyłączenie systemu ESP staje się niemożliwe lub zarezerwowane dla najmocniejszych wersji. Nawet jeżeli na desce rozdzielczej znajduje się przycisk, dezaktywuje on kontrolę trakcji (np. to 50 km/h) oraz przesuwają granicę interwencji systemu stabilizacji toru jazdy. Elektronika przydaje się też na prostych. Kompakty i auta wyższych klas mogą zostać wyposażone w inteligentne systemy kontroli pasa ruchu, które nie tylko ostrzegają o opuszczaniu go, ale również dokonują korekt, utrzymując pojazd w centralnej części pasa. Na tyle skutecznie, że jadąc autostradą i zawieszając jeden palec na kierownicy można w zasadzie pokonać całą drogę.

To wentyl bezpieczeństwa biorąc pod uwagę, że uwaga współczesnych zmotoryzowanych jest coraz częściej rozpraszana. Mimo zakazów wielu korzysta podczas jazdy ze smartfonów czy table-

tów. Nawigacje mają wiele funkcji – włącznie z opisami wybranych miejsc, ich ocenami czy zdjęciami pobieranymi z Internetu. Fabryczne systemy multimedialne mają czytniki wiadomości internetowych, notowań giełdowych czy panele do wysyłania i odbierania SMS-ów lub e-maili. Producenci oprogramowania oczywiście zabezpieczają się informacją o ryzyku związanym z korzystaniem z nich i spoczywaniu całej odpowiedzialności za użytkowanie pojazdu na kierowcy. Ale skoro coś znajduje się na wyposażeniu, trudno też oczekiwać, że zmotoryzowani nie będą z tego korzystali.

Dobrze, że z odsieczą przychodzi kolejny zyskujący na popularności system ostrzegania o zagrożeniu kolizją i automatycznego hamowania przed przeszkodami. Nie jest lubiany przez zmotoryzowanych, gdyż nierzadko działa nadopiekuńczo – zbyt wcześnie sygnalizując potencjalne zagrożenie lub wszczynając alert bez powodu (np. gdy mijają się częściowo zaparkowane na jezdni samochody). Ale lepsze takie zachowanie i o kilka zderzeń mniej.

W trakcie kursu na prawo jazdy przyszli kierowcy mają wpajane minimum wiedzy technicznej oraz dotyczącej aspektów związanych z bieżącą eksploatacją pojazdu. Życia oszukać jednak nie sposób. Zmotoryzowani, którzy regularnie sprawdzają ciśnienie powietrza w kołach, poziom oleju czy płynu chłodzącego albo sprawność żarówek, są w zdecydowanej większości. Wyręcza ich jednak elektronika, która każdego dnia, w zależności od marki i modelu, dokonuje mniej lub bardziej złożonej autodiagnostyki pojazdu.

Komputer koryguje także błędy kierowcy. Przypadkowe uruchomienie auta na biegu staje się niemożliwe, bo wymagane jest wciśnięcie sprzęgła. Nie trzeba pamiętać o zaciąganiu hamulca postojowego. Już w autach kompaktowych zaczyna być elektronicznie sterowany. W samochodach z automatycznymi skrzyniami nie trzeba pamiętać o włączaniu trybu postojowego – w niektórych modelach jest on aktywowany w momencie wyłączenia silnika, w innych nie uda się wyłączyć zapłonu bez przestawienia dźwigni na pozycję P. Samochody z automatami mają tendencję do „pełzania” – powolnej jazdy w trybie D nawet gdy gaz nie został wciśnięty. Teoretycznie może być to przyczyną wypadku. Wystarczy, że kierowca otworzy drzwi, a pedał hamulca zwolni dopiero próbując wysiąść z auta. Ale pomyślano i o tym – w takiej sytuacji np. w bmw skrzynia niezwłocznie przełącza się na tryb P. W trakcie opadów deszczu wycieraczki włączają się automatycznie, a sensor reguluje tempo ich działania. Elektronika zadba przy tym także o włączenie świateł.

Lista czynności, które samochód jest w stanie wykonać za kierowcę, staje się bardzo długa. Warto wspominać o nich już na etapie kształcenia kolejnych pokoleń zmotoryzowanych. To, co wciąż jest nowinką, może być już standardem, gdy świeżo upieczeni kierowcy będą kupowali własne auto. Z rozmów z użytkownikami nowoczesnych i dobrze wyposażonych samochodów można wysnuć dwa wnioski. Jedni nie do końca są świadomi wszystkich funkcji swoich pojazdów (nie każdy czyta instrukcję, a wydając auto salon nie zawsze dokładnie zapoznaje kierowcę z jego wyposażeniem). Inni natomiast przeceniają samochód. Wszystkie systemy wsparcia są cenne, ale nie należy do nich podchodzić bezkrytycznie – np. do czujników spadku ciśnienia powietrza w ogumieniu, które informują dopiero o poważnym ubytku, a nie o małych, ale wpływających już na prowadzenie brakach. To samo dotyczy systemów rozpoznawania znaków, kontroli pasa ruchu czy automatycznego hamowania. Działają świetnie, ale tylko w sprzyjających warunkach. Przy silnych opadach deszczu lub śniegu albo mgły elektronika potrafi zawieść, wyświetlając na desce komunikaty o niedostępności kolejnych systemów. Akurat w sytuacji, gdy mogłyby być szczególnie potrzebne.

Łukasz Szewczyk



Zakup kontrolowany

Samochód przestał być dobrem luksusowym. Nie tylko dlatego, że statystyczny Polak może już sobie pozwolić na zakup przyzwoitego używanego auta. Przyczyniły się do tego także różne narzędzia kredytowe, które pozwalają cieszyć się nowym autem już za niecałe 400 zł miesięcznie.



Przez lata na rynku pierwotnym istniały trzy sposoby na zostanie właścicielem nowego auta – zakup za gotówkę, kredyt i leasing. Kilka lat temu dołączyło do nich kolejne narzędzie finansowe – tzw. abonamenty na samochód. Upraszczając można powiedzieć, że to leasing, tyle że dla osób prywatnych. W prospektach reklamowych i na stronach internetowych kuszą one niskimi opłatami. I faktycznie tak jest. Dopiero wczytując się odkrywamy, że płacimy za możliwość użytkowania nowego pojazdu, a po wygaśnięciu umowy zostajemy z niczym.

Istotą abonamentu nie jest bowiem spłacanie całkowitej wartości pojazdu lub jej większości, by móc wykupić auto za niewielką kwotę. Miesięczne raty kompensują przede wszystkim utratę wartości pojazdu, co na przestrzeni trzech lat oznacza ok. 50 proc. jego ceny katalogowej, czyli

nierzadko 30–40 tysięcy złotych lub więcej. Późniejszy wykup pojazdu jest możliwy, ale drogi. Programy abonamentowe są tak profilowane, by nakłonić klienta do podpisania kolejnej umowy

Istotą abonamentu nie jest bowiem spłacanie całkowitej wartości pojazdu lub jej większości, by móc wykupić auto za niewielką kwotę.

na następne auto lub skredytowania pozostałej raty balonowej.

Z punktu widzenia importerów czy instytucji stojących za programami abonamentowymi sytuacja jest korzystna. W statystykach sprzedaży pojawiają się kolejne auta, a jeżeli klient nie

zdecyduje się na wykup pojazdu, inny zainteresowany zakupem dwu- lub trzyletniego samochodu z pełną historią serwisową i przebiegiem 20–60 tys. km znajdzie się błyskawicznie. Nie

bez znaczenia jest też polityka finansowa – w ramach abonamentów można swobodnie wybierać opcje, ale zwykle nie uda się też skorzystać z promocji czy nawet korzystniejszej wycenionych pakietów wyposażenia. To sprytnie zakamuflowany dodatkowy

zysk operatora programu – kilkanaście tysięcy złotych po rozłożeniu na kilkadziesiąt rat.

W programach abonamentowych zwykle zawarte są ubezpieczenia i wszelkie koszty obsługi serwisowej czy wymiany opon na zimowe. Jeżeli pakiet serwisowy czy OC/AC nie zоста-

ty wliczone w podstawową ratę, nic nie stoi na przeszkodzie, by poszerzyć zakres usług. To szczególnie istotne dla osób, które chcą uniknąć dodatkowych formalności i dokonywać miesięcznie tylko jednego przelewu o znanej z góry kwocie. Do programu można zwykle przystąpić bez opłaty wstępnej czy wkładu własnego, ale podnosi to miesięczną ratę. W razie potrzeby zazwyczaj można także bez problemu zerwać umowę, ponosząc jedynie karę umowną, nie trzeba wykupować samochodu czy szukać osoby zainteresowanej jego przejęciem.

Tradycyjnie niezwykle istotne w odniesieniu do całości transakcji są poszczególne zapisy, które definiują prawa i obowiązki klienta. W przypadku samochodów na abonament nie są szczególnie preferencyjne. Już na etapie obliczania raty i podpisywania dokumentów trzeba zdecydować się nie tylko na konfigurację samochodu, długość umowy czy procent wkładu własnego, ale także limit przebiegu – niezwykle istotny, gdyż dopłaty za każdy ponadplanowy kilometr nie są małe (nawet 50 gr/km). Zwrot dzierżawionego pojazdu odbywa się w ASO, które dokonuje także szczegółowych oględzin. Za wszelkie ślady ponadplanowego zużycia pojazdu odpowiedzialność ponosi jego użytkownik, a likwidacja szkód w autoryzowanych serwisach do tanich nie należy.

Możliwość korzystania z samochodu zawsze kosztuje – bez względu na to, czy jest to auto

własne, leasingowane, wynajmowane, wypożyczane na minuty w ramach carsharingu czy należące do korporacji taksówkowej. Cieszy, że w XXI wieku mamy wiele możliwości wyboru, a tani pojazd z drugiej ręki nie jest jedynym rozwiązaniem. Nic nie stoi na przeszkodzie, by mieć własnego youngtimera czy dwuosobowego roadstera, a w dłuższe trasy czy podróż z rodziną po mieście wynajmować na chwilę większy samochód. Wielu osobom wynajem dobowy kojarzy się z drożyzną. Uległo to jednak zmianie – korzystając z porównywarek

Samochód na minuty staje się bardzo korzystną alternatywą dla taksówki, szczególnie w weekendy czy w porach obowiązywania nocnych taryf.

ofert kompaktowe auto na weekend uda się wziąć za niecałe 250 zł (dochodzi do tego koszt paliwa – samochód jest wydawany z pełnym bakiem i tak musi być zwrócony). Jeżeli z samochodu korzystamy okazjonalnie, wynajem staje się dużo bardziej rozsądny od utrzymania własnego pojazdu.

Jak będzie wyglądała przyszłość? Coraz głośniej mówi się o zwiększeniu stawek za parkowanie i utworzeniu stref płatnego wjazdu. W takiej sytuacji bardziej atrakcyjna finansowo może okazać się oferta miejskich wypożyczalni – na mocy umów zawartych między firmami a urzędami

miast już teraz korzystając z nich nie trzeba martwić się opłatami za parkowanie. W przeliczeniu na kilometr jazda autem z carsharingu jest droga, a im większe korki, tym staje się droższa (płaci się zarówno za pokonaną odległość, jak i czas). Samochód na minuty staje się bardzo korzystną alternatywą dla taksówki, szczególnie w weekendy czy w porach obowiązywania nocnych taryf. Korzystając z nich nie ponosimy żadnych kosztów stałych ani opłat związanych z ubezpieczeniami czy serwisem.

Wskazanie, czy bardziej korzystny jest kredyt, leasing, wynajem długoterminowy czy abonament staje się coraz trudniejsze. Wiele zależy statusu klienta (osoba prywatna czy firma) oraz jego oczekiwań (jeden skrupulatnie liczy każdą złotówkę, inny woli wydać więcej, ale móc częściej zmieniać samochody i nie martwić się możliwymi opłatami dodatkowymi czy koniecznością odsprzedaży pojazdu). Gdyby kierować się wyłącznie chłodną kalkulacją, najlepsze byłyby auta na minuty (dla osób okazjonalnie siadających za kierownicę) lub gotówkowy zakup własnego samochodu, w szczególności kilkunastoletniego, który ma za sobą okres największej utraty wartości, a wciąż nie uległ skrajnemu wyeksploatowaniu. Wspomniany dobrobyt zmienia jednak nasze spojrzenie na auta. Powoli rośnie grono osób, które cztery kółka traktują jak smartfon, decydując się na zakup, nawet gdy nie ma to racjonalnego uzasadnienia i rozkładając wydatek na miesięczne raty.

Lukasz Szewczyk



Dlaczego nie wyłączył silnika?

Miejski autobus w Kołobrzegu potrafił psa. Przykra historia, o której wiedziałoby kilkanaście, może kilkadziesiąt osób, gdyby nie reakcja pasażerów i oburzająca reakcja kierowcy, który zamiast się zatrzymać – odjechał. Stres? Zmęczenie? Brak empatii? Co sprawia, że tak a nie inaczej zachowujemy się na drodze?

Miejski autobus w Kołobrzegu potrafił psa. Przykra historia, o której wiedziałoby kilkanaście, może kilkadziesiąt osób, gdyby nie reakcja pasażerów i oburzająca reakcja kierowcy, który zamiast się zatrzymać – odjechał, miażdżąc ranne zwierzę. Świadkowie, którzy próbowali ratować psiaka, zawiadomili media. Kierowca stracił pracę. Szef miejskiej spółki komunikacyjnej przeproszał.

Pasażerowie opowiadali później, że wielokrotnie prosili o zatrzymanie pojazdu. Krzyczeli. Byli zszokowani. Z poruszeniem opisywali wycie zwierzęcia i chrupot kości. Kierujący z kolei przekonywał, że pojechał dalej, bo musi trzymać się rozkładu jazdy. A w lusterkach widział, że rannym psem zaopiekowali się przechodnie.



Rozmowa z Edytą Haszczak z Komendy Wojewódzkiej w Szczecinie

Dlaczego ten kierowca nie wyłączył silnika? Nie sprawdził, co się dokładnie stało? Nie udzielił pomocy?

Część odpowiedzi na to pytanie jest zawarta w psychologii społecznej. Profesor Zimbardo badał wpływ czynników środowiskowych na zachowania ludzi. I okazało się, że nawet osoba stabilna emocjonalnie, zrównoważona, mająca system wartości taki sam, jak my, pod wpływem pewnych czynników sytuacyjnych może zadziałać odwrotnie, niezgodnie z systemem wartości.

Słynny eksperyment ze studentami, podzielonymi na grupy więźniów i strażników...

Też. Ale były też inne, bardziej wymowne badania. Eksperyment dobrego Samarytanina. Uczestniczyli w nim klerycy. To są ludzie, którzy są kształtowani po to, by świadczyć pomoc każdemu, o każdej porze. Bo w przyszłości mają być duchownymi. Badanie polegało na przekazaniu klerikom instrukcji, że mają się udać z punktu A do punktu B. Jeżeli nie było informacji, że mają dotrzeć tam na wskazaną godzinę, a po drodze spotykali osobę potrzebującą pomocy, oczywi-

ście podstawioną przez eksperymentatora, to się zatrzymywali i tę pomoc świadczyli, choćby w postaci zapytania „co się stało?”. Niektórzy prowadzili „ofiara” do pobliskiego budynku, nalegali, by wezwać pomoc medyczną. Natomiast jeśli był dodany czynnik presji czasu, wielu przechodzących nie zwracało uwagi na leżącego mężczyznę. Gonili na wyznaczone miejsce, żeby tylko zdążyć. To pokazuje, że nawet osoba stabilna, która ma strukturę osobowości w miarę poukładaną, może pod wpływem czynników środowiskowych, zewnętrznych zadziałać niezgodnie z obowiązującym systemem wartości. A potem jest kwestia mechanizmów obronnych, czyli jak sobie wytłumaczyć to, co się stało.

Ten kierowca podobno tłumaczył, że musiał kontynuować kurs, że widział już inne osoby interweniujące.

Właśnie. A gdybyśmy zapytali go wtedy o system wartości, co jest dla niego ważne? Pewnie



powiedziałby, że rodzina, zdrowie, inne osoby. Czyli jest podobny do nas, a mimo to zachował się inaczej.

A gdybyśmy zapytali go o to zdarzenie po kilku tygodniach – przyznałby, że popełnił błąd? Mówiłby, że żałuje, że się wstydzi?

Mogłoby tak być. To jest kwestia tzw. wtórnej oceny, refleksji, opinii przekazanych przez inne osoby. Nie wiemy, jaką strukturę osobowości ma ten kierowca.

Ale wiemy, że to kierowca zawodowy. Musi posiadać wysokie kwalifikacje, jest regularnie badany itd. Czy w tym przypadku selekcja zawiodła? Czy ten mężczyzna nie powinien prowadzić autobusu?

Myślę, że nie możemy wyciągać takich wniosków. Są ostatnio prowadzone badania dotyczące, mówiąc w skrócie, samokontroli. Mamy jej pewien zasób i jeżeli jesteśmy poddawani długotrwałej frustracji, ten zasób się zmniejsza. I przy kolejnej trudnej sytuacji już nam tej samokontroli brakuje.

Zmęczenie, stres.

Oczywiście. Czynniki podstawowe typu zmęczenie, temperatura, głód, brak snu. Ktoś odebrał telefon od bliskich z informacją, że coś się stało. Albo telefon od przełożonego, który rozlicza go z czasu pracy.

Kierowcy zawodowi – generalnie – często na to narzekają. A gdy dołożymy do tego

nieprzespaną noc, jakieś problemy zdrowotne, rodzinne...

Kumulacja. Różne sytuacje pojedynczo nie są dla nas balastem. Na przykład później zjedzone śniadanie. Ale jeśli się nawarstwiają, to któreś kolejne wydarzenie przeleje czarę goryczy.

Gdybyśmy próbowali stworzyć portret psychologiczny tego kierowcy, czy możemy przypuszczać, że on raczej nie ma zwierząt w domu, nie lubi psów?

Nie. Jest zbyt mało informacji, by takie spekulacje snuć. Można postawić pytanie ogólne: jakie konstelacje cech osobowości ma osoba, która posiada psa, kota czy chomika? Przy założeniu, że kontakt właściciela i zwierzęcia jest taki, jak trzeba, bez przemocy, patologii – pewnie będzie to osoba, która umie się dzielić, obowiązkowa, empatyczna, wrażliwa itd.

Tu wrażliwości zabrakło z jakiegoś powodu. Skojarzyło mi się to z pewnym znajomym, który nie lubi taksówkarzy, bo kiedyś miał kolizję z taksówką i słono go to kosztowało.

Może tak być, że poprzednie doświadczenia rzutują na to, jaki mamy stosunek do osoby czy grupy zawodowej. Działają mechanizmy obronne. Jeżeli ktoś zrobił coś nie w porządku i policjant czy strażnik zwrócił mu uwagę, a później ta osoba reaguje alergicznie na widok munduru, może to być forma mechanizmu obronnego. Chcąc zachować dobrą samoocenę, że jestem

porządnym, fajnym człowiekiem, a zrobiłem coś nie halo, łatwiej jest mi przyjąć, że ta druga osoba jest zbyt czepialska, zbyt rygorystyczna. A ja nadal jestem fajny. Trudniej jest zmienić skostniałe myślenie o sobie, niż przyznać, że ktoś miał rację.

Nauczyciel, urzędnik, szef firmy.

Gdy ktoś mi coś zarzuca, ja kontratakuję, bo chronię w ten sposób dobre myślenie o sobie. Jeśli ten kierowca tłumaczył np. swojemu, że musiał jechać, żeby być punktualnie na kolejnym przystanku, to wskazywałoby na jego obowiązkowość, odpowiedzialność. Wie, że bierze pieniądze za wożenie ludzi. To jest dla niego priorytetowe zadanie. Poczucie własnej wartości oczywiście powinno łączyć się ze świadomością, nad czym musimy jeszcze pracować. Powinniśmy też umieć przyznać się do błędu. Ale mechanizmy obronne generalnie są dobre i potrzebne.

Mechanizmem obronnym może być po prostu ucieczka?

Psychiatrzy mówią o reakcji fugi, czyli reakcji ucieczki. Każde zachowanie czemuś służy. Jeśli osobie, która uważa, że jest świetnym kierowcą, nigdy nie miała żadnego wypadku, coś się na drodze przydarzy, jest to dla jej psychiki duży balast. Nawet jeśli nie jest sprawcą, a po prostu inne auto w nią wjedzie. Mimo że mam doświadczenie, wiedzę, kompetencje okazuje się, że nie na wszystko mam wpływ, nie wszystko potrafię przewidzieć – myśli taki kierowca. Potrzeba bezpieczeństwa nie jest zaspokojona. Uczestnik wypadku, to znaczy jego świat psychiczny, staje przed potężnym wyzwaniem. Jak pogodzić dwie perspektywy: jestem dobrym, odpowiedzialnym człowiekiem i kierowcą, a z drugiej strony – są wydarzenia, na które nie mam wpływu. Jeżeli zdarzy się coś, co przekracza naszą „pojemność”, żeby to zdarzenie przyjąć i włączyć w bagaż doświadczeń, co robimy? Na przykład wycofujemy się fizycznie z tej sytuacji. Jeśli jest ona zbyt trudna, musimy zwiększyć dystans. Uciekamy.

Ale są też odmiennie reakcje: ranny zachowuje się, jakby nie czuł bólu. Działa, jest pobudzony, próbuje pomagać innym poszkodowanym. Ratownicy i strażacy opowiadali mi o osobach, które mimo poważnych urazów, otwartych złamań próbowały np. przepchnąć uszkodzony samochód, sprzętały jezdnię w miejscu wypadku.

Szok, działanie hormonów, adrenalina. Ratownicy chcą udzielić pomocy, a poszkodowany mówi, że czuje się dobrze. Ale mijają kilka minut i mdleje. Jak to wyjaśnić? Procesy endokrynologiczne zachodzące w organizmie człowieka. Pod wpływem stresu wydzielają się pewne hormony. Wtedy mamy moc, zniesione czucie bólu, spowolnione postrzeganie czasu i przestrzeni. Mówi się przecież „jakby czas stanął w miejscu”. W ciągu sekundy dostrzegamy mnóstwo szczegółów... Kiedy poziom hormonów opada, bo czynnik stresu przestaje działać, znów czujemy ból, bo na przykład skrzyliśmy kostkę albo mamy

złamaną rękę. To reakcje fizjologiczne, chemiczne. Znam historię matki, która z pękniętym kręgosłupem – każdy ortopeda powie, że to niemożliwe, by z takim urazem wstać – wydostała się z rozbitego samochodu, wzięła na ręce dziecko, przekazała je ratownikowi i dopiero wtedy się rozszarpała. Emocje opadły, hormony opadły, wróciło czucie bólu, wróciło bardziej racjonalne myślenie. I świadomość, co się stało.

Jak policjanci przygotowują się na takie sytuacje? Z osobą ranną, pobitą czy pod wpływem środków odurzających kontakt jest utrudniony. Może być ona oszołomiona, splątana, agresywna. Czasami ktoś szczupłutki, malutki rzuca się na atletycznie zbudowanych funkcjonariuszy, a oni muszą wiedzieć, co i jak zrobić, by nie wyrządzić mu krzywdy.

Szkolenie jest wieloetapowe. Od podstaw prawnych przez techniki i taktykę interwencji, ćwiczenia sprawnościowe, wydolnościowe (pomoc przedmedyczną) po psychologię. Policjanci muszą umieć rozpoznać podstawowe zaburzenia i wiedzieć, jak reagować. Jeżeli na przykład mają kontakt z osobą, która widzi coś, czego my nie widzimy, słyszy dźwięki, których my nie słyszymy, czyli zakładamy, że może to być jakaś postać schizofrenii, udzielający pomocy nie wchodzi w świat urojeń tej osoby. Nie próbują się zbratać, mówiąc „ja też to słyszę”. Ważny jest spokój, kontrola tonu głosu, krótkie zdania, podawanie prostych komunikatów. Osobny blok szkoleń dotyczy nowego zjawiska, tzw. dopalaczy. Niestety, te środki bardzo niekorzystnie działają na układ nerwowy. Osoba szczupła, astenicznego budowy, nagle zyskuje taką siłę, że czterech ludzi nie może jej utrzymać.

Przy takich interwencjach ważna jest siła, sprawność, technika. Ale mam wrażenie, że w wielu sytuacjach funkcjonariusze słowem i gestem mogą działać więcej niż pałką i kajdankami.

Bezwzględnie. Słowo jest skuteczniejsze niż środki przymusu bezpośredniego. W różnych sytuacjach. Przed Euro 2012 policjanci w całym kraju byli szkoleni z technik deeskalacyjnych. Słowem, tonem głosu, który podlega naszej kontroli, kładzeniem akcentów na pewne elementy treści można działać skutecznie. Parę lat temu wszyscy policjanci z patrolówki byli szkoleni z prenegocjacji. Wiadomo, że mamy zawodowych negocjatorów, ale zanim oni dojadą na miejsce, interweniujący funkcjonariusze podejmują pierwszy kontakt. I zwykle dobrze sobie radzą.

Komuś, kto znalazł się w sytuacji kryzysowej, np. jest ofiarą wypadku, bardziej niż słowa otuchy może pomóc trzymanie za rękę.

Pewnie tak. Oparcie dłoni na ramieniu, pogłaskanie może spowodować obniżenie napięcia, uspokoić. Ale kwestie dotykowe są trudne. Każdy ma różne strefy bezpiecznego dotyku. Oczywiście są pewne normy, ogólnie przyjęte zasady, jednak raczej uczymy policjantów, by działali słowem. Wyobraźmy sobie interwencję domową, gdzie doszło do przemocy, gdzie są poszkodowane małe dzieci. Każdy z nas ma taki odruch, żeby to małe dziecko, które znalazło się w bardzo trudnej sytuacji, wziąć na ręce, przytulić. Natomiast policjanci tego nie robią. Inaczej próbują okazać wsparcie.

Dlatego w radiowozach wożą pluszowe zabawki.

Taki pluszowy miś zastępuje przytulenie. To jest środek bezpieczny. Z naszej perspektywy wydaje się korzystne: wziąć malucha na ręce, utulić, wytłumaczyć. Natomiast może to nie pasować do perspektywy dziecka, które widzi wysokiego pana, w mundurze, z bronią i innymi dziwnymi przedmiotami.

Policjanci czy inne służby ratunkowe często muszą interweniować w dramatycznych oko-

licznościach dlatego, że ktoś, kto był na miejscu, był świadkiem, nie zrobił nic.

Bohaterstwo nie jest łatwe. W sytuacjach trudnych w pierwszej kolejności dbamy o siebie.

Brutalna prawda. Ratując się z płonącego budynku czy tonącej łodzi większość z nas nie pomyśli o towarzyszach.

Instynkt życia jest bardzo silny. Mózg gadzi, który jest bardzo pierwotną strukturą, mówi nam: rzuć się! Działaj instynktownie, szybko. Natomiast później, kiedy kora czołowa się włączy, czyli wyższe struktury mózgu, odpowiedzialne za myślenie przyczynowo-skutkowe, za myślenie abstrakcyjne – dociera do nas, jak się zachowaliśmy. Jest rozdział między ja realnym a ja idealnym. Ale są też przykłady osób, które nawet w tak ekstremalnych warunkach jak wojna, obóz koncentracyjny, potrafiły wznieść się na wyżyny. Człowieczeństwa, bohaterstwa. Wśród nas również są osoby zdolne do niezwykłych czynów. W sytuacji zagrożenia nie myślą tylko o własnej skórze.

Czy można się jakoś przygotować do tego symbolicznego wypadnięcia za burtę? Młodych adeptów żeglarstwa oswaja się z wodą, uświadamia zagrożenia, uczy, jak sobie poradzić i jeszcze jak pomóc innym

Trudno przeciwzyć wypadek lub inne dramatyczne zdarzenie. Tak naprawdę wszystko opiera się na naszym systemie wartości. Jeśli uznamy, że dobro drugiej osoby jest tak samo ważne, jak moje własne, to będzie determinowało nasze działanie. Myślę, że fajnie jest szukać sojuszników w tego typu trudnych sytuacjach. Kiedy człowiek jest sam, niełatwo wystawiać się na ciosy, być bohaterem. Ale jeśli jest w stanie pociągnąć za sobą inne osoby, chociaż dwie lub trzy, wtedy tworzy się grupa, która może mieć oparcie i coś zmienić.

To dlatego w sytuacji wypadku drogowego należy konkretnie adresować prośbę o pomoc. Nie wołać do wszystkich, tylko do „pana w szarej kurtce” albo „pani z czerwonym szalikiem”. I w ten sposób zbudować grupę osób działających.

Tak. W grupie zawsze raźniej. Nawet jeśli nie mamy żadnej wiedzy medycznej. Nie umiemy, nie chcemy zaszkodzić, boimy się podjąć jakiegokolwiek działania, warto przynajmniej zadzwonić pod numer alarmowy. Dyspozytor udzieli instrukcji, wsparcia. Najważniejsze to nie zostawić poszkodowanego. Być z nim, przykryć kocem, trzymać za rękę, mówić, że wszystko będzie OK, że zaraz przyjedzie pogotowie. Każdy z nas, nawet jeśli pod wpływem stresu zapomni, czego uczył się na kursie pierwszej pomocy, jest w stanie wykonać elementarne gesty wsparcia. Dość często słyszymy, że ktoś przy wsparciu dyżurnego 112 przeprowadził reanimację, odebrał poród. To piękne momenty. Człowiek osiąga stan takiego „flow”... Jestem we właściwym miejscu, we właściwym czasie, wykorzystałem pełnię swoich możliwości. Daje to ogromną satysfakcję.

Tomasz Maciejewski





ODTJ znów na pełnych obrotach

Na początku 2018 roku informowaliśmy o widmie problemów, które zawisło nad ODTJ Autodrom Pomorze. Sprawa znalazła finał w sądzie, który orzekł, że ośrodek może działać bez ograniczeń.

Zaczątkiem konfliktu miała być uciążliwość otwartego w 2015 roku ODTJ Autodrom Pomorze dla mieszkańców miejscowości Pszczółki. W mediach pojawiały się artykuły podgrzewające negatywną atmosferę wokół toru – jeden zatytułowano wręcz „Ryk silników zamienił ich życie w koszmar”. Stowarzyszenie „Wspólnie dla Dobra Gminy” zwracało uwagę na mniejszą od początkowo deklarowanej odległość terenu ODTJ od zabudowań mieszkalnych (330 m zamiast 600 m) oraz hałas, który odbiega od zakładanych „nieistotnych dla środowiska czasowych uciążliwości akustycznych”. Wiosną 2017 roku miały zostać przeprowadzone pomiary hałasu, ale w tym

czasie sposób pracy ośrodka miał zostać tak zorganizowany, by sprzyjać generowaniu minimalnego hałasu. Natężenie hałasu podczas zawodów nie zostało oficjalnie zmierzone przez żadną ze stron.

– Podczas imprez nie były dokonywane badania głośności, gdyż są one organizowane pomiędzy godz. 9 a 20, czyli w czasie, kiedy nie obowiązuje cisza nocna. Poza tym, zgodnie z art. 156 prawa o ochronie środowiska, zabrania się używania instalacji lub urządzeń nagłaśniających na publicznie dostępnych terenach miast, terenach zabudowanych oraz na terenach przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Przepisu nie stosuje się do imprez

sportowych, rozrywkowych i innych legalnych zgromadzeń. Zgodnie z prawem ochrony środowiska instalacja to stacjonarne urządzenie techniczne lub ich zespół, do których tytułem prawnym dysponuje ten sam podmiot i położonych na terenie jednego zakładu, jak również budowle niebędące urządzeniami technicznymi ani ich zespołami. Zgodnie z interpretacją Ministerstwa Środowiska za stacjonarne urządzenie należy uznać urządzenie unieruchomione podczas eksploatacji (mogące funkcjonować tylko w stanie unieruchomienia). Natomiast samochód nie spełnia pojęcia stacjonarności i nie podlega decyzji o emisji hałasu – podkreślał Roman Nowak, dyrektor Pomorskiego Ośrodka Ruchu

Drogowego, który jest właścicielem i zarządcą obiektu w Pszczółkach

Aby nie zaognić sytuacji, Rada Gminy Pszczółki przyjęła uchwałę, która ograniczała działalność ODTJ Autodrom Pomorze do dni roboczych w godzinach 8–18. Uniemożliwiało to organizowanie imprez w weekendy, kiedy zwyczajowo odbywają się otwarte dla szerokiej publiczności wydarzenia na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zawody sportowe – nie tylko organizowane przez ODTJ, ale również instytucje czasowo wynajmujące teren toru. Postawa gminy była szeroko komentowana w środowisku miłośników motoryzacji. W Internecie została uruchomiona nawet petycja na rzecz obrony ODTJ Autodrom Pomorze, którą podpisało 16.620 osób.

Decyzja Rady Gminy została też zaskarżona do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku. WSA unieważnił uchwałę i orzekł, że działalność ODTJ Pomorze w Pszczółkach nie będzie ograniczona. Jak podało Radio Gdańsk, w uchwale brakowało uzasadnienia – ograniczono się jedynie do stwierdzenia, że celem było zmniejszenie negatywnego wpływu toru na życie i zdrowie mieszkańców. Nie opisano w niej jednak złego działania obiektu na środowisko ani nie wskazano, co zostało zakazane. Te same niecisłości zostały zresztą wskazane także we wspomnianej petycji. Wyrok sądu nie jest prawomocny. Gmina może zaskarżyć go do Naczelnego Sądu Administracyjnego.

Niewykluczone, że sprawę uda się pozytywnie rozwiązać bez odgórnych interwencji. Dyrektor PORD zapowiada, że zamierza rozmawiać z mieszkańcami i władzami gminy, by wypracować kompromis. Planowane jest także przeanalizowanie ODTJ Autodrom Pomorze pod kątem akustyki i wprowadzenie rozwiązań, które ograniczą wydostawanie się hałasu poza teren ośrodka.



Przykłady torów z całego świata dowodzą, że na organizowaniu imprez sportowych nie korzystają wyłącznie włodarze toru. Wokół obiektu pojawia się zapotrzebowanie na usługi gastronomiczno-hotelowe, rośnie sprzedaż w lokalnych sklepach czy na stacjach paliw, powstaje

pole do rozwoju drobnych usług – w tym serwisowych. Zwiększone natężenie hałasu zwykle dotyczy najwyżej kilkunastu dni w skali roku, więc rachunek za darmową promocję gminy nie wydaje się przesadnie wygórowany.

Łukasz Szewczyk





Zadbaj o zdrowie – ćwicz!

Bądź mobilny za kółkiem!

Nawet jeśli dni wolne od pracy za kierownicą spędzasz na siłowni i rekreacyjnie biegasz w plenerze, nie oznacza to, że jesteś wolny od problemów siedzącego trybu życia. Wręcz przeciwnie – ciebie ten problem dotyczy najbardziej.

Paulina Zygadlik, autorka projektu „Trenerka bez ściemy”, kilka razy w miesiącu na naszym portalu internetowym www.szkoła-jazdy.pl będzie pisać o tym, jak instruktorzy i egzaminatorzy nauki jazdy mogą uniknąć typowych dolegliwości związanych z wykonywanym zawodem.

„Przypomnij sobie, jak czujesz się po kilku godzinach jazdy. Plecy dają o sobie znać? Masz wrażenie, że gorzej ci się oddycha? Czujesz lekkie mrowienie w nodze? Te wszystkie z pozoru błahе dolegliwości mogą znacząco uprzykrzyć ci życie – już za kilka lat lub miesięcy. Chyba że zastosujesz kilka z moich trików” – podpowiada Paulina.

Ale najpierw trochę informacji, o których być może już wiesz:

- Siedzenie i brak aktywności to plaga naszych czasów.
- Znamy coraz więcej ludzi otyłych, dotkniętych wadami postawy, po przebytych operacjach.
- To efekt naszego stylu życia oraz specyfiki pracy.

Instruktor nauki jazdy jest narażony na wiele problemów zdrowotnych: od przepukliny kręgowców szyjnych przez drętwienia i mrowienia kończyn, ciągły ból pleców, hemoroidy i żylaki po nadciśnienie czy cukrzycę typu 2. Niestety, wciąż jeszcze nie mówi się zbyt wiele o tym, jak powinniśmy pracować, aby nasze ciała służyły nam przez wiele lat.

■ Jak naprawić efekty uboczne twojej pracy?

Na pozór oczywiste czynności mogą usprawnić ci funkcjonowanie i poprawić komfort życia. I co najważniejsze – mogą polepszyć stan twojego zdrowia.

- Ogranicz jak tylko się da czas spędzony w pozycji siedzącej. Wiem, to brzmi śmiesznie w kontekście długich, kilkugodzinnych tras. Ale gdy mówimy o całej dobie i wolnym czasie, potraktuj to zupełnie serio. Zrezygnuj z odpoczynku w fotelu przed telewizorem. Zaufaj mi – to najgorsza rzecz, jaką możesz sobie zafundować w wolnym czasie. Jeśli już

naprawdę nie masz wyboru i musisz przez wiele godzin siedzieć...

- ... jak najczęściej zmieniaj pozycję. Przecież i tak zupełnie odruchowo po kilku chwilach w fotelu kierowcy zaczynasz się wiercić, prawda? To nie przypadek – to twoje ciało daje ci sygnał, że potrzebujesz ruchu. Nie ignoruj tego! Częste zmiany pozycji to świetny sposób na poprawę krążenia krwi. A więc wierć się, zmieniaj ustawienia fotela, zaskakuj swoje ciało. Oczywiście nie każę ci robić przysiadów czy pompek w trakcie jazdy. Wykonaj kilka ruchów szyi we wszelkich możliwych kierunkach. Rozruszaj nadgarstki, potrząśnij dłońmi. To czynności, które możesz wykonać na fotelu instruktora nauki jazdy i które – systematycznie wykonywane co 30 minut – rozwiążą problem sztywniejących mięśni i bolących stawów w tych rejonach. Ale nie zapomnij, że to tylko chwilowy zamiennik, bo najważniejsza jest...

- ...aktywność. Proste? Ano nie do końca. Bo niestety siłownia trzy razy w tygodniu nie zniweluje całkowicie efektów ubocznych twojego trybu życia. Zminimalizuje je, owszem. Najważniejsze jest jednak zakodowanie sobie, że to tzw. spontaniczna aktywność fizyczna jest kluczowa. Słyszałeś o zasadzie 10 tysięcy kroków dziennie? Spokojnie, to jest do zrobienia. Potraktuj to jako wyzwanie na najbliższy miesiąc, a potem na całe życie.

Efekty zobaczysz w swoim samopoczuciu i na wadze.

Gadżety, które mogą polepszyć jakość twojego życia. Serio. Pracuję z nimi nie tylko z osobami po kontuzjach czy ze zwyrodnieniami. Sama też ich używam. Czasem podczas jazdy potrzebne jest też dodatkowe wsparcie dla pleców. I to dosłownie. Poduszka lędźwiowa powinna stać się twoim nieodłącznym kompanem w podróży. Uwaga! Nie umieszczamy jej tam, gdzie sugerowałaby nazwa, czyli w okolicy odcinka lędźwiowego kręgosłupa. To spory błąd, o którym musisz pamiętać. Umieść poduszkę mniej więcej na wysokości klatki piersiowej. To sprawi, że odrobinę rozciągniesz dolną część pleców.

Dobrym i niedrogim rozwiązaniem jest zaopatrzenie się w ostatnio bardzo popularny roller (piankowy wałek). Zajmuje mało miejsca i można go zabrać ze sobą niemal wszędzie. Korzystanie z rollera jest dość proste i intuicyjne – wałek podkłada się pod mięsień, który wymaga rozmasowania, i wykonuje podłużne „rolowanie”. Przez rolowanie pleców, ud, pośladków czy łydek można rozluźnić spięte i zmęczone mięśnie i uwolnić się od znajomego dyskomfortu. Boli? Trochę musi. To znak, że sztywność mięśni ustępuje.

Świetnym przyrządem jest piłka do masażu. Jest jeszcze mniejsza i poręczniejsza niż opisywany wyżej roller, więc nieco dokładniej „ugniata” bolesne miejsca – trochę jak w czasie akupresury. Niektórzy mówią o niej „narzędzie tortur”.

Jest w tym trochę prawdy. Nieoceniona przy bólach pleców. Z piłki korzystamy na dwa sposoby: albo dociskamy ciało do piłki, wykonując jednocześnie okrężne ruchy, albo trzymamy piłkę nieruchomo i dociskamy ją mocno do bolącego miejsca. Masuję nią wszystko – stopy, pośladki, biodra, plecy, barki, ramiona – jeszcze się nie zdarzyło, żebym nie była w stanie trafić piłką tam, gdzie boli.

W trenerskim arsenale są też gumy oporowe. Można je używać na tysiąc sposobów. Świetne ćwiczenie z gumą oporową, które otworzy twoją klatkę piersiową i rozluźni górną część ciała: chwyć gumę i rozstaw dłonie na szerokość barków (lub nieco szerzej). Trzymaj ręce prosto – nie uginaj ich w łokciach. Powoli unieś gumę nad głowę i opuść za ciało. Wykonuj ruch powoli, dokładnie. Zatrzymaj ręce za plecami, weź parę oddechów. Powtórz kilka razy.

Kluczowe do lepszego samopoczucia jest systematyczne korzystanie z powyższych rozwiązań – 20 minut dziennie przed snem czy w trakcie jednego odcinka serialu.

Postaraj się także znaleźć chwilę w ciągu dnia, np. podczas przerwy w prowadzonych zajęciach. Pamiętaj, nigdy nie jest za późno, żeby zadbać o swoje zdrowie. W tym przypadku minimum wysiłku z twojej strony może dać naprawdę fantastyczny efekt.

Paulina Zygałlik

trenerka personalna/ konsultantka fitness



Jak wybrać dobrego specjalistę od ubezpieczeń?

Z biegiem lat coraz lepiej radzimy sobie z wszelkiego rodzaju przejawami naciągania i brakiem profesjonalizmu. Mamy z tym do czynienia w niemal każdej dziedzinie życia. Dochodzi do tego również w kwestii ubezpieczeń komunikacyjnych.



Wszędzie możemy się natknąć na przeróżnych specjalistów, konsultantów chcących ułatwić nam życie i rozwiązać większość naszych problemów. Niestety, niewiele ich rad ma faktyczną wartość i daje potencjalne korzyści nam – zwyczajnym, niewyspecjalizowanym w danej dziedzinie konsumentów.

Dla większości z nas ubezpieczenia nie są tematem wyjątkowo interesującym, nie są również tematem prostym. Bez porządnej dawki wiedzy i doświadczenia każdy, pomimo najlepszych chęci, może dać się nabić w butelkę, kończąc ze słabą i przepłaconą polisą. Nasza niewiedza daje pole do popisu nieprofesjonalnym doradcom ubezpieczeniowym, którzy z lepszym lub gorszym skutkiem próbują przekonać nas do swoich racji, aby ostatecznie zaoferować korzystny głównie z własnego punktu widzenia produkt ubezpieczeniowy.

Co w takim razie powinien zrobić statystyczny Kowalski, szukający pomocy w kwestii np. ubezpieczenia komunikacyjnego? Skąd mamy wiedzieć, które towarzystwo ubezpieczeń jest najlepsze, oferta najkorzystniejsza, a warunki ubezpieczenia najbardziej proklienckie?

Zróbmy prostą symulację. Nasz Kowalski idzie do „pana od ubezpieczeń”, mając nadzieję, że okaże się on uczciwą i kompetentną osobą, która za sensowne pieniądze zaoferuje odpowiednie ubezpieczenie samochodu. Takie, które zagwa-

rantuje mu spokój na najbliższych dwanaście miesięcy.

Czego powinniśmy oczekiwać od ubezpieczającego nas doradcy? Jakie warunki powinien spełniać, abyśmy mogli mu zaufać i mieć całkowitą pewność, że wybraliśmy właściwego partnera?

Z pewnością należy zacząć od doświadczenia – jak w każdej branży, również w ubezpieczeniach duże doświadczenie jest gwarancją, że trafiliśmy do kogoś, kto faktycznie zna rynek, na którym działa. Posiada więc nie tylko najbardziej aktualną wiedzę, ale może odnieść się również do swoich dotychczasowych doświadczeń zawodowych. Doświadczenie to jednak znacznie więcej niż sama wiedza merytoryczna. Co równie ważne, to dodatkowo kontakty biznesowe i swiste wyczucie rynku, które nabyć można jedynie po latach pracy w danym zawodzie.

Kolejnym aspektem jest wachlarz dostępnych ofert ubezpieczeniowych – oczywiście im więcej opcji do wyboru, tym lepiej dla nas. Pamiętajmy jednak, że czasem co za dużo to niezdrowo. Miejmy więc na uwadze, że zdecydowanie bardziej komfortowym rozwiązaniem jest zapoznanie się z kilkoma opcjami ubezpieczenia, niż przeanalizowanie po łepkach wszystkiego, co jest dostępne na rynku. Rola dobrego specjalisty polega na tym, żeby zapewnić klientowi dostęp do wyselekcjonowanej grupy ofert, które

wcześniej zostały już przeanalizowane i rzetelnie porównane. Jako klienci powinniśmy oczekiwać, że nasz opiekun przygotowuje dobrą pod kątem naszych potrzeb propozycję.

Następną kwestią jest rzetelność i wiarygodność danego pośrednika, nic bowiem tak szybko nie wpłynie na naszą opinię, jak jego wcześniejsza nieuczciwość lub zweryfikowana przez innych klientów niekompetencja. Korzystając z pomocy eksperta powinniśmy mieć absolutną pewność, że jest osobą godną naszego zaufania. W dobie Internetu nie ma nic prostszego niż skontrolowanie opinii na czyjś temat czy zweryfikowanie złożonych obietnic i rynkowych zapewnień. Wystarczy dosłownie chwila, aby sprawdzić, czy mamy do czynienia z firmą krzak, czy wprost przeciwnie – z partnerem godnym naszego czasu i pieniędzy.

Niezwykle ważnym aspektem jest również środowisko zawodowe, z którym ma do czynienia nasz fachowiec. Współpraca ze znanymi i doświadczonymi partnerami (mam na myśli towarzystwa ubezpieczeniowe oraz rozbudowany portfel klientów) jest jasnym sygnałem, że nie mamy do czynienia z osobą lub firmą o wątpliwej reputacji bądź słabej pozycji na rynku ubezpieczeniowym. Jeśli zależy nam na sukcesie, powinniśmy interesować się wyłącznie partnerem sprawdzonym oraz docenianym przez innych praktyków rynku ubezpieczeniowego.

Reasumując, szukajmy partnera doświadczonego, sprawdzonego i godnego zaufania, takiego, który zagwarantuje nam spokój ducha. Partnera, który nie pojawił się na rynku ubezpieczeń zaledwie wczoraj, a w planach na jutro nie ma szybkiej i bezpowrotnej ewakuacji. Doradcę, który ma rzetelną wiedzę i faktycznie wie, o czym mówi, proponując nam rozwiązania dopasowane wyłącznie do naszych potrzeb.

Edyta Bachar

prezes zarządu Netins Insurance Sp. z o.o.

Kontakt do Netins Insurance Sp. z o.o.:

Paulina Gromadzka

tel. kom.: 515 098 699

e-mail: paulina.gromadzka@netins.pl

2018 rok za nami, 2019 przed nami

Nadszedł rok 2019. Rok wielkich nadziei? Wielkich zmian? Hm. To się jeszcze okaże. Pytanie, kto jakie ma nadzieje i jak wielkich zmian oczekuje.

Czy rok 2019 będzie w branży szkoleniowej lepszy niż rok 2018? Czy szkolenie będzie coraz lepsze jakościowo? Czy wyniki finansowe OSK będą zadowalające? Jak to się mówi, pożyjemy, zobaczymy.

■ Przyjrzyjmy się najpierw, co działo się w roku 2018.

Jak wiemy, w czerwcu roku poprzedniego miały wejść w życie przepisy regulujące wprowadzenie tzw. okresu próbnego (obowiązek dla młodych kierowców odbycia kursu w formie zajęć praktycznych w ODTJ i kursu dokształcającego w formie zajęć teoretycznych z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, który miałby się odbywać w WORD), miały się pojawić nowe zasady sposobu punktowania, gromadzenia w ewidencji kierowców ich danych (np. PKK) itp.

Kandydaci na kierowców o nadchodzących zmianach dowiedzieli się z mediów i od początku roku ruszyli do OSK, żeby rozpocząć kurs i zdążyć przed nadchodzącymi zmianami. Skąd my to znamy? Przecież te zmiany miały wejść już kilka lat wcześniej i wielokrotnie ten termin przekładano. Zawsze było tak samo. Szturm na OSK, byle zdążyć przed zmianami, byle nie „załapać się” na nowe, bo będzie trudniej, bo będzie gorzej itd., choć większość nie do końca wiedziała, jakie to nowości mają zacząć obowiązywać. Dowiadywała się od nas, instruktorów. Pojawiało się pytanie, czy planowane zmiany (kursy, zielone listki, ograniczona prędkość itd.), jeśli zostaną obowiązywać w takiej formie, przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiele ekspertów BRD miało, niestety, negatywne zdanie na ten temat. Choć zmiany są potrzebne, to pewne. I co się okazało? W lutym na stronach Rządowego Centrum Legislacji opublikowano projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt zakładał, że poszczególne funkcjonalności systemu CEPIK 2.0 będą uruchamiane poprzez komunikat, który ogłosi minister właściwy ds. Informatyzacji, określający terminy wdrożenia dla poszczególnych rozwiązań technicznych.

A już w maju dowiedzieliśmy się, że terminy wdrożenia poszczególnych funkcjonalności systemu CEPIK 2.0 będą podawane do wiadomości publicznej przynajmniej trzy miesiące przed planowanym uruchomieniem. Znowu data wprowadzenia zmian została przełożona, tylko tym razem nie wiadomo o ile. Kabaret? A może i lepiej? Zobaczymy.



W branży szkoleniowej w roku 2018 powoli zaczęło się coś zmieniać. Pojawiły się różne inicjatywy, z którymi wyszli sami instruktorzy. Nastąpił zauważalny ruch w kierunku chęci samokształcenia się, zdobywania wiedzy i doświadczenia, rozwijania swojego warsztatu.

Zorganizowane zostało pierwsze Forum Instruktorów, a kilka miesięcy później następne. Dużo merytorycznych i praktycznych paneli prowadzonych przez naprawdę wykwalifikowanych fachowców. Widać było, że jest taka potrzeba, że instruktorzy chcą być coraz lepsi merytorycznie, chcą się rozwijać, że są w stanie za to sporo zapłacić i wielokrotnie uczestniczyć w takich spotkaniach.

Niektóre stowarzyszenia instruktorów i ośrodków szkolenia kierowców organizowały dla swoich członków bardzo ciekawe i potrzebne warsztaty i spotkania, które miały za zadanie podnieść wiedzę, umiejętności i jakość szkolenia instruktorów. Pojawiła się inicjatywa powołania Samorządu Zawodowego Instruktorów i Egzaminatorów. Widać było, że coś się dzieje, że musi się coś zmienić.

Zauważalny stał się też systematyczny acz jeszcze dosyć powolny wzrost cen za usługi OSK. Zorganizowanie kursu na prawo jazdy na wysokim poziomie musi kosztować. Kursanci coraz częściej (co się chyba da zauważyć) szukają

jakościowo dobrych szkoleń, szukają ośrodków szkolenia kierowców z dobrą renomą, infrastrukturą, niekoniernie tanich.

Nie wiadomo czy, kiedy i jakie zmiany przepisów zaszerwuje nam ustawodawca (bywało już różnie), może się więc okazać, że z tego powodu kandydatów na kierowców w naszych OSK będzie znacznie mniej niż w roku ubiegłym.

■ Czy nie jest to dobry moment na podwyższenie cen za kursy prawa jazdy?

Jeśli wszystko, no, prawie wszystko, drożeje, to może i my podnieśmy ceny? W wielu rozmowach z właścicielami OSK słyszałem, że chcą podnieść ceny i prawdopodobnie to zrobią. Może nie drastycznie, może powoli, ale jednak zrobią. Niech tak będzie. Niech ludzie zrozumieją, że kurs prawa jazdy robią prawdopodobnie pierwszy i ostatni raz w życiu. A kurs na prawo jazdy kosztuje ich tak naprawdę tyle, co średniej klasy smartfon, który każdy z nich ma w kieszeni.

Jakość musi kosztować i myślę, że rok 2019 może być rokiem przełomowym w naszej branży. Czy tak się stanie, zobaczymy.

Szanownym Koleżankom i Kolegom życzę bezpiecznego roku!

Piotr Rucki

Z ośrodka

Rok 2018. Mnóstwo komentarzy i wiele wniosków. Co dalej?



Marek Kasprzyk,
właściciel szkoły jazdy
Quattro
z Krakowa i Nowego Sącza

Kolejny rok w branży za nami. Czas na refleksję i rozliczenia z zeszłorocznych postanowień. To dobry moment, aby się zatrzymać i zadać sobie kilka ważnych pytań.

Przede wszystkim które z zeszłorocznych postanowień udało się zrealizować, a których nie i dlaczego? Które z niezrealizowanych planów koniecznie trzeba wykonać w nowym roku, a z których zrezygnować? Co chcemy zmienić w naszej szkole jazdy? Czego oczekujemy od naszej branży w ciągu najbliższych dwunastu miesięcy? Na jakie zmiany w prawie pod kątem prowadzenia OSK liczymy? Co jest najbardziej niepokojące w przyszłości branży szkolenia kierowców? Jakie powody do radości, a jakie do smutków mogą w tym roku mieć instruktorzy nauki jazdy? Niestety, nie na wszystkie pytania znajdziemy odpowiedź. Koniecznie jednak trzeba się nad tym zastanowić.

■ Zima czasem wyciągania wniosków i planowania

Mamy zimą i klasyczny spadek ruchu. Ten czas warto poświęcić na zrewidowanie swoich planów, rozsądne podsumowanie i zamknięcie poprzedniego roku oraz wyciągnięcie wniosków, by mądrze zaplanować pracę na kolejnych dwanaście miesięcy. Ja natomiast chcę podsumować wszystkie tematy, które podjąłem w felietonach w 2018 roku. Zwykle staram się być konkretny i unikam mowy „coachingowej”. Jednak przy tej okazji chcę dodać trochę siły i otuchy wszystkim solidnym ludziom naszej branży, którzy na co dzień walczą na rzecz jej rozwoju.

■ Jak promować swoją szkołę

Sprawa stale aktualna. Kiedyś nie trzeba było się promować, młodych ludzi było tak wiele, że pchali się do biura drzwiami i oknami. Teraz jest odwrotnie. Trendy w marketingu stale się zmieniają i żeby się dobrze promować bez przepłacania, trzeba się dokształcać. Do tego tematu będziemy powracać, sam z chęcią po-



dzielić się moimi doświadczeniami. Wszystkim zaangażowanym w działania marketingowe życzę owocnej pracy i wspaniałych wyników. Zachęcam wszystkich, którzy zastanawiają się, czy takie działania rozpocząć.

■ Rekrutacja instruktorów

Ta kwestia w dużej mierze zależy od rynku pracy, który podobnie jak marketing jest bardzo dynamiczny. W drugim półroczu 2018 roku okazało się, że coraz więcej instruktorów, którzy odeszli z branży w przełomowym 2013 roku, zaczyna do niej wracać. Sytuacja wydaje się stabilizować. Przedsiębiorca w procesie rekrutacji wybiera pracownika spośród zgłaszających się

kandydatów, a nie odwrotnie. Życzę wszystkim osobom rekrutującym jak najlepszych wyborów, a wszystkim poszukującym pracy powodzenia. Oby na rynek pracy trafiało jak najwięcej nowych instruktorów z pasją i wielkimi chęciami do pracy w tym zawodzie. Oby szkoły jazdy tworzyły jak najbardziej przyjazne środowiska pracy dla utalentowanych instruktorów. Oby właściciele szkół jazdy robili wszystko, by pod ich opieką nie marnowały się talenty, których nasza branża potrzebuje jak najwięcej.

■ Ceny kursów nauki jazdy

W 2018 roku w wielu regionach Polski ceny kursów nauki jazdy wzrosły. To jedna z lepszych

wiadomości dla naszej branży. Jeszcze bardziej cieszy mnie fakt, że ceny po podwyżkach się utrzymały i nie były tylko chwilowym zjawiskiem w okresie wzmożonego ruchu z początku roku. Niestety, nie wszędzie to się udało. Regiony, gdzie ceny stoją w miejscu, będą wpadały w coraz większe tarapaty. Kursanci są i będą, ale niskie wynagrodzenie za ich naukę nie będzie instruktorom pozwalało pracować z satysfakcją i na pewno nie przyniesie dobrych wyników. Komfortowe, zawsze sprawne i czyste pojazdy szkoleniowe również kosztują, tak jak dobre warunki na wykładach, sensowny kurs pierwszej pomocy i wszystko, co dobre i niezbędne do poprowadzenia dobrego kursu. Życzę wszystkim, aby inwestowali w jakość szkoleń. Coraz bardziej świadomi i wymagający kursanci to docenią i będą bardziej skłonni do wyższej zapłaty właśnie za rzetelność, zaangażowanie i pasję szkoleniowców.

■ Narzekanie i nieuczciwa konkurencja

Mam nadzieję, że udało mi się zachęcić jak najwięcej osób do wkładania energii w kreatywne działania. Gniew, narzekanie i nieuczciwa konkurencja nie przyczyniają się do rozwoju firmy. Życzę wszystkim powodzenia w umiejętnym lokowaniu swoich zasobów, aby były pożytkowane rozsądnie i przekładały się na wzmacnianie własnej firmy oraz całej branży. Marzy mi się, aby móc pracować w warunkach zdrowej, silnej konkurencji, bo tylko taka jest solidnym motorem napędowym branży. Samo oczekiwanie na zmiany nie działa i choć może nie wszystko od nas zależy, to przynajmniej róbmy tyle, ile faktycznie możemy, bo stać nas na wiele.

■ Relacje z kursantem

Kolejny stale gorący temat. Pisałem już o ważnej umiejętności zbalansowania wymagań, jakie nawzajem stawiają sobie kursanci i szkoła jazdy. Przynosi to niebywałe korzyści dla obu stron i przede wszystkim znacząco zwiększa komfort pracy instruktora oraz warunki szkoleniowe kursanta. Mam nadzieję, że udało mi się zachęcić do podpisywania umów o przeprowadzenie kursu nauki jazdy z kursantem. To kluczowa sprawa w kwestii klarownego zaakcentowania regulaminu szkoły jazdy, który pozwoli uniknąć wielu nieporozumień. Życzę wszystkim sukcesów w nawiązywaniu owocnej współpracy z kursantami, umiejętnym unikaniu nieporozumień i uporczywej walki.

■ Odpowiedzialność w pracy instruktora

Nie chodzi o odpowiedzialność związaną jedynie z nauką jazdy, ale również o wpływ na mentalność przyszłych pokoleń kierowców. Jeśli

w trakcie kursu pokażemy kursantowi, jak reagować na agresywne zachowania kierowców, to w przyszłości będą w stanie skutecznie to kontrolować. Mam nadzieję, że będziemy mieli wystarczająco siły, aby konsekwentnie przez lata pracować nad tworzeniem nowej generacji kierowców, której mentalność wpłynie na znaczący wzrost bezpieczeństwa na polskich drogach. Od szkoleniowców zależy znacznie więcej, niż nam się wydaje. Mam tylko wrażenie, że brakuje w to wiary, dlatego życzę wszystkim siły koniecznej do stałego rozwoju swoich umiejętności oraz cierpliwości w oczekiwaniu na rezultaty swojej pracy. W zespole osiągamy więcej.

■ Dylemat instruktora prowadzącego

Z tym instruktorzy borykają się na co dzień. Przedstawiłem pomysły na uniknięcie kłopotów z kursantami, którzy nie akceptują decyzji instruktora o niedopuszczeniu do egzaminu wewnętrznego w związku ze zbyt niskimi umiejętnościami kursanta. Błędy w komunikacji są głównym powodem nieporozumień na linii instruktor – kursant. Niestety, tym błędem jest brak właściwego informowania, na jakim poziomie jest kursant na poszczególnych etapach kursu. Warto wypracować własny system komunikacji z kursantem, aby nie dochodziło do spięć pod koniec kursu. Opisałem już podstawy takiej komunikacji i zachęcam do skorzystania. Jestem przekonany, że nie tylko zrobimy lepsze wrażenie na kliencie, ale zwiększymy też komfort pracy instruktora.

■ Cenne ankiety satysfakcji klienta szkoły jazdy

Dobrze skonstruowana ankieta satysfakcja klienta to prawdziwa skarbnica wiedzy. Nie wyobrażam sobie głębokiego zrozumienia klienta bez tych ankiet. Zachęcałem do przeprowadzania takich ankiet, ale również wskazałem, jak w prosty sposób można je w swojej szkole wdrożyć i na bieżąco przeprowadzać. A chodzi nie tylko o wzmacnianie własnego biznesu, ale również o profesjonalizację branży, by w przyszłości jej usługi były wyżej wyceniane. Polecam wszystkim przeprowadzanie takich ankiet.

■ Walka z amatorami i oszustami w branży szkolenia kierowców

Czarna lista hańby, czyli na co kursanci najczęściej narzekają. W dziesięciu punktach wskazałem wady instruktorów nauki jazdy, z których najgorsza to kiepski kontakt z kursantem i słaba jakość nauczania. Od lat zastanawiam się, jak to możliwe, że ludzie wciąż wybierają słabe szkoły. Winę w tym nie mam, ale życzę, abyśmy nie doświadczyli ludzi, którzy nie mają jeszcze umiejętności podejmowania dobrych decyzji

i niewiele z tym robiłem. Zmieniłem to przez wprowadzenie konkretnych działań, które opisałem. Podałem sposoby na to, jak wpłynąć na kursantów, aby wybierali dobrą szkołę jazdy. Jak zrobić to odpowiednio wcześniej, aby nie obudzili się z ręką w nocniku. To kolejna lista działań, które trzeba realizować konsekwentnie, aby przyniosły rezultaty. Przede wszystkim zwracałem uwagę na to, jak bardzo wartościowe jest zachęcanie kursantów do dzielenia się opinią o szkole jazdy nie tylko w swojej klasie, a również w Internecie. Bardzo polecam taką aktywność.

■ Czego nauczyła mnie porażka na egzaminie na prawo jazdy

W ostatnim artykule w roku 2018 podzieliłem się doświadczeniem ze swojego egzaminu na prawo jazdy, który zdałem za drugim razem bez znajomości czy niestety powszechnej wtedy korupcji. To była bardzo cenna lekcja, którą pamiętam do dziś. Ta historia to przykład źle podejmowanych decyzji dotyczących wyboru szkoły jazdy oraz fatalnych skutków, jakie przyniosła. Opisałem po raz kolejny, jak ważne dla promocji firmy są opinie kursantów publikowane w sieci. Jednocześnie przestrzegłem wszelkich naciągaczy i kanciarzy, że ich dni w tej branży są policzone. Taka jest prawda. Branża jest coraz mocniejsza właśnie dzięki wam, solidni instruktorzy oraz silni i wytrwali rozwijający swoje firmy właściciele OSK!

■ Rozwijajmy się i wspólnie tworzymy branżę

Życzę nam wszystkim, abyśmy wspólnymi siłami osiągnęli to, co najważniejsze w naszej pracy. Sukcesy naszych kursantów to nie tylko zdany egzamin, ale bezpieczne i kulturalne poruszanie się po drogach. Możemy siedzieć i narzekać na fatalnych kierowców, na których przecież już wpływu nie mamy. Możemy też zabrać się do pracy, by kształtować mądrych i pewnych kierowców. Przecież z roku na rok za kółko siada ogromna liczba kierowców. Wiem, że opłaca się to również ze względu na kursantów, o których każdy w branży nie chciałby się martwić, szczególnie w zimie. To się da zrobić. Konieczne są jednak mądrość i konsekwencja w naszej pracy, którą chcemy wykonywać ze spokojem, czerpiąc z niej radość, choć nie zawsze jest lekko. Każdy chce być solidnie za to wynagrodzony i godnie żyć. Im więcej solidnych szkół, rzetelnych instruktorów, pełnych pasji i chęci rozwoju właścicieli OSK, tym większe szanse na wspólne sukcesy. Zamiast z sobą walczyć lub wyniszczać się zaniżaniem cen, podnośmy jakość szkolenia, a z nimi ceny. Niech rok 2019 przyniesie nam wszystkim wiele satysfakcji zawodowych i osobistych. Niech się darzy i powodzenia! ■

Co instruktor wiedzieć powinien – podsumowanie cyklu

W zakończonym już sezonie 2018 cykl artykułów dla „Szkoły Jazdy” poświęciłem kwestiom technicznym, które w mojej ocenie są ważne i powinny być ważne w nauczaniu kandydatów na kierowców.



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

To oczywiste, że w kilkunastu numerach czasopisma nie udało się omówić wszystkich ważnych spraw, ale nic straconego. Teraz, kiedy „Szkoła Jazdy” stała się jeszcze bardziej dostępna dzięki pracom nad rozwojem portalu internetowego, z pewnością znajdzie się wiele okazji do publikowania ciekawych zagadnień z pogranicza techniki i edukacji kierowców. Jestem przekonany, że będą one interesujące zarówno dla instruktorów, jak i kursantów wszystkich kategorii.

W tym artykule przypominam tematy, które poruszaliśmy w 2018 roku na łamach „Szkoły Jazdy”. Piszę również o przygotowaniu do bycia instruktorem, bo w przygotowaniu instruktorów do pracy należy doszukiwać się sukcesów zwieńczonych poprawą jakości jazdy kierowców i bezpieczeństwem na drogach, o które przecież tak wszyscy zabiegamy.

Co warto zapamiętać z artykułów z 2018 roku? Pisałem o paliwach oraz coraz bardziej popularnych napędach alternatywnych. Warto zapoznawać się innymi z samochodami elektrycznymi i systemami mającymi na celu zminimalizowanie zużycia paliw tradycyjnych. W tym zakresie niezwykle wspiera kierowców nowoczesna technologia. Codziennie stają się samochody, które znając ukształtowanie terenu wynikające z mapy wybierają w nawigacji trasę najbardziej ekologiczną, bo są w stanie tak zaplanować podróż, aby maksymalnie dużo odcinków przejechać z minimalnym zużyciem paliwa. Jestem przekonany, że będzie to bardzo zajmujący temat dla kursantów.

Omawialiśmy również dość szczegółowo zasilanie gazem LPG, czyli rozwiązanie, które jest niezwykle często stosowane w samochodach nauki jazdy. Pamiętajmy o podstawowych zasadach dotyczących nie tylko użytkowania pojazdów z instalacją LPG, ale również związanych



z prawidłowym montażem takiej instalacji. Jest to niezwykle istotne, gdyż nowoczesne pojazdy są coraz bardziej wymagające, a producenci systemów LPG starają się nadążyć za rozwojem techniki motoryzacyjnej. W praktyce okazuje się, że najsłabszym ogniwem są monterzy instalacji gazowych, którzy często działając wbrew szczegółowej instrukcji potrafią zepsuć nie tylko instalację, ale również oryginalny pojazd.

Sporo pisałem też o płynach eksploatacyjnych. Pamiętajmy, że ich stan oraz ilość są niezwykle ważne dla prawidłowego funkcjonowania naszych samochodów. Okres zimowy często weryfikuje dbałość o pojazd, a zamrznięty płyn do spryskiwaczy, pęknięty zbiornik płynu czy wytrącenie „igieł lodowych” w płynie chłodzącym świadczą o zaniedbaniach. Dbajcie zatem o właściwą ilość, rodzaj i stan oleju silnikowego, sprawdźcie stan płynu chłodzącego czy hamulcowego. To niezwykle ważne, bo w grę wchodzi wasze bezpieczeństwo!

Jeden artykuł poświęciłem ekonomicznej jeździe samochodem, czyli eco-drivingowi. Jestem ciekaw, czy w trakcie kursów nauki jazdy znajdziecie czas na wdrażanie tak ważnych zasad

bezpiecznej i oszczędnej jazdy. Jakie to zasady? Przypomnijmy:

- nie nagrzewamy silnika na postoju – z technicznego punktu widzenia w nowoczesnych pojazdach nie ma to żadnego uzasadnienia
- sprawnie przyspieszamy – wtedy napędzamy zdecydowanie pojazd do osiągnięcia prędkości, z jaką zamierzamy jechać
- jeździmy płynnie, przewidujemy i układamy jazdę tak, aby jak najrzadziej zatrzymywać samochód
- dbamy o stan techniczny, w szczególności o ciśnienie w ogumieniu.

Sporo uwagi poświęciłem też oświetleniu, a w szczególności temu, jak ważne jest oświetlenie drogi przed pojazdem. Żyjemy w czasach LED-ów, laserów i innych cudownych technik oświetlenia drogi i samochodu, które potrafią zadziwić skutecznością. Zachęcam każdego, kto nie miał jeszcze okazji, do odbicia wieczornej jazdy chociażby testowym autem dobrej marki, wyposażonym w oświetlenie adaptacyjne LED z asystentem światła drogowych. Kiedy struga światła będzie oświetlała drogę najdalej jak to możliwe, jednocześnie wycinając ją tak, aby nie

oślepiac innych uczestników ruchu drogowego, będziecie pod wrażeniem. Jestem zdania, że skoro nasi kursanci po uzyskaniu prawa jazdy często wsiadają do bardzo nowoczesnych samochodów, to instruktorzy powinni ich przygotowywać do korzystania z takich pojazdów. Aby jednak potrafić zainteresować młodego człowieka, musimy być fachowcami w tym, o czym mówimy.

Było też o klimatyzacji i o tym, że to jeden z elementów bezpieczeństwa czynnego w samochodzie. Zastanówmy się zatem, jak często w waszych elkach to instruktor nieustannie reguluje nawiew i temperaturę w pojeździe, nie rozpraszając kierującego kursanta. A może to rozproszenie w czasie kursu, pod nadzorem instruktora, jest potrzebne – przecież za kilka tygodni, kiedy absolwent kursu zasiądzie za kierownicą samochodu, samodzielnie będzie musiał użyć nawiewów, klimatyzacji, ogrzewania szyb i lusterek po to, aby bezpiecznie dotrzeć do celu.

Mówiliśmy również o coraz bardziej powszechnych systemach wspomagających jazdę. Jest ich tak wiele, że aż trudno wszystkie wymienić. Coraz bardziej popularne samochody są wyposażane w asystentów parkowania, ruszania na wzniesieniu, czujniki martwego pola, kamery cofania i różnorodne nowinki techniki motoryzacyjnej w pewnym sensie działające za kierowcę. Znam rzeszę osób, które oczywiście twierdzą, że to oglupia, pozbawia kierowcę władzy nad pojazdem itp. Że kursant powinien uczyć się jeździć samochodem bez tych wszystkich cudownych wynalazków. Zatem pojawia się pytanie, dlaczego tak konserwatywni nie uczą jazdy polonezem czy fiatem 125p? Moim zdaniem nie ma co się bronić przed najnowszymi technologiami – to nasza przyszłość, to przyszłość całej motoryzacji. Zakończył się wyścig zbrojeń dotyczący mocy silników, zaczęła się międzyproducentka rywalizacja o lepsze i bardziej przewidyujące systemy, które mają zapobiegać lub naprawiać błędy najbardziej niedoskonałego czynnika w pojeździe – człowieka!



Fot. Kreuzschnabel/Wikimedia Commons

Nie zabrakło oczywiście porad dotyczących opon w samochodach, używania pojazdów w okresie zimowym czy relacji między pozycją w pojeździe a widocznością i możliwością dostarczenia różnorodnych zagrożeń na drodze.

Jednym słowem, w sezonie 2018 moje artykuły były obfite w informacje z pogranicza motoryzacji, techniki i zasad szkolenia. Jestem przekonany, że wielu spośród Państwa udało mi się w ten sposób zachęcić do osobistego rozwoju i wdrożenia w trakcie kursów prawa jazdy nowoczesnych metod edukacji o najnowocześniejszych rozwiązaniach stosowanych w pojazdach.

Mając na uwadze nabierający tempa nowy rok chcę jeszcze zwrócić uwagę na problem coraz poważniejszy dla branży i doskwierający coraz większej liczbie OSK. Mowa o miernej jakości kadrach instruktorskich oraz braku zainteresowania zawodem instruktora nauki jazdy.

Od lat z powodzeniem prowadzę OSK, organizuję też kursy instruktorskie. Zainteresowanie tymi szkoleniami jest jednostkowe, więc w mojej szkole postawiliśmy na szkolenie indywidualne – w innym przypadku zbieranie grupy uczestników i prowadzenie zajęć byłoby chyba niemożliwe. Nie będę jednak pisał o szkoleniu, ale chcę zwrócić Państwa uwagę na egzaminowanie kandydatów na instruktorów. Obserwuję wszystkie egzaminy w województwie wielkopolskim, bo na nie trafiają absolwenci moich kursów. Szczęśliwie większość z nich zdaje za pierwszym, czasem za drugim podejściem – to w zasadzie sukces. Nie potrafię jednak zrozumieć, dlaczego inne OSK organizujące takie szkolenia kierują na egzamin ludzi całkowicie nieprzygotowanych do zawodu instruktora, nieposiadających czasem wiedzy na poziomie zdolnego kursanta. Wyniki egzaminów mówią same za siebie. Są osoby, które po kilkanaście razy przystępują do egzaminu państwowego, a w grupach utworzonych na jednym z portali społecznościowych w ramach „przygotowania” do kolejnego egzaminu wypisują bzdury, od czytania których włos się na głowie jeży.

Szanowni Państwo! Cieszę się, że coraz głośniej mówi się o tym, że zawód instruktora powinien nabrać wartości. Bardzo się cieszę, że w środowisku kształtuje się coraz większe grono osób, którym tak jak mi zależy na jakości szkolenia kandydatów na kierowców. Mimo wszystko apeluję – zwróćcie uwagę na jakość przygotowania nowych kadr instruktorskich i co niezwykle istotne – prawidłowe wdrożenie nowych instruktorów do codziennej pracy. Niestety, często z tzw. kolegami z ogromnym doświadczeniem siedzą w budce, palą papierosy i wmawiają kursantom, że najważniejsze jest „ćwiczenie na placyku”. Tak być nie może. Zróbmy coś z tym fantem, a będzie lepiej. ■





Doświadczony i zapracowany jak polski kierowca?

Kierowca zatrudniony w polskiej firmie transportowej ma średnio 42 lata i rocznie przejeżdża 87 tys. km, czyli mógłby ponaddwukrotnie okrążyć ciężarówką ziemię, a rekordziści robią to nawet pięciokrotnie.

Praca w transporcie oznacza także ciężkie życie w trasie, bo delegacje trwają przeciętnie 244 dni w roku. Jednocześnie zostaje niewiele czasu na urlop – kierowcy wykorzystują zaledwie siedemnaście dni wolnych. Taki obraz profesjonalistów za kółkiem wylania się z raportu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców. Sprawdziliśmy, kim są i jak pracują przedstawiciele jednego z najbardziej poszukiwanych zawodów w kraju.

Raport „Kim jest kierowca w polskiej firmie transportowej?” OCRK został opracowany na podstawie danych statystycznych i informacji za 2017 rok, zebranych przez Dział Analiz i Rozliczeń OCRK od 1239 kierowców

w 2017 roku. Wyniki badania nakreślają portret kierowcy zawodowego w Polsce.

– Postanowiliśmy zbadać, kim są kierowcy, których tak bardzo brakuje zarówno w polskiej, jak i europejskiej branży transportowej. Przewoźnicy coraz głośniej mówią o trudnościach z zatrudnieniem i zatrzymaniem w pracy na dłużej profesjonalnej kadry. Praca w transporcie jest bowiem wymagająca, wiąże się z nią m.in. duża odpowiedzialność, długa rozłąka z rodziną, stres związany często ze skomplikowanymi przepisami w transporcie drogowym i wielogodzinna jazda za kółkiem. Według Komisji Europejskiej wielu kierowców pracuje więcej niż dwanaście godzin dziennie, z czego ponad 60 proc. czasu stanowi jazda w trasie. Z naszych badań wynika,

że branża mierzy się z dużym problemem, bo choć przybywa młodych osób o odpowiednich kwalifikacjach, to stanowią oni zdecydowaną mniejszość. Oznacza to, że negatywny trend deficytu kierowców na rynku pracy nie tylko się utrzyma, ale także będzie się w przyszłości pogłębiał – mówi Kamil Wolański, ekspert OCRK.

■ **Przejeżdżają nawet 200 tys. km rocznie**

Badanie OCRK potwierdza, że kierowcy zatrudnieni w polskich firmach transportowych pokonują ekstremalnie długie trasy. Prawie czterech na dziesięciu przejeżdża rocznie 51–100 tys. km, 18 proc. badanych pokonuje do 150 tys. km,

a 16 proc. wyjeżdża od 150 do 200 tys. km – to tak, jakby pięciokrotnie okrążyć ciężarówką ziemię. Niewielka grupa rekordzistów (2 proc.) w roku ma za sobą powyżej 200 tys. km. Jednocześnie warto porównać te dane ze średnim przebiegiem ciężarówek w Europie. Według organizacji Transport & Environment jest to 130 tys. km rocznie.

OCRK podaje także, gdzie najczęściej wysyłani są polscy kierowcy. Dla ponad połowy badanych celem są Niemcy, 14 proc. jeździ do Francji, a 5 proc. do Holandii i Belgii. Dalej są między innymi Wielka Brytania, Włochy czy Hiszpania.

■ Zapracowany jak polski kierowca

Kierowcy większość czasu poświęcają na pracę, czego odzwierciedleniem jest średnia długość delegacji oraz urlop, który rzadko wykorzystują w całości. Trzech na dziesięciu badanych przebywa na urlopie zaledwie 1–10 dni w roku, a największa grupa kierowców (40 proc.) wybiera od 11 do 20 dni wolnych. Na wypoczynek przez 20–26 dni pozwala sobie 14 proc. ankietowanych, taka sama grupa badanych decyduje się na dłuższe wolne od pracy.

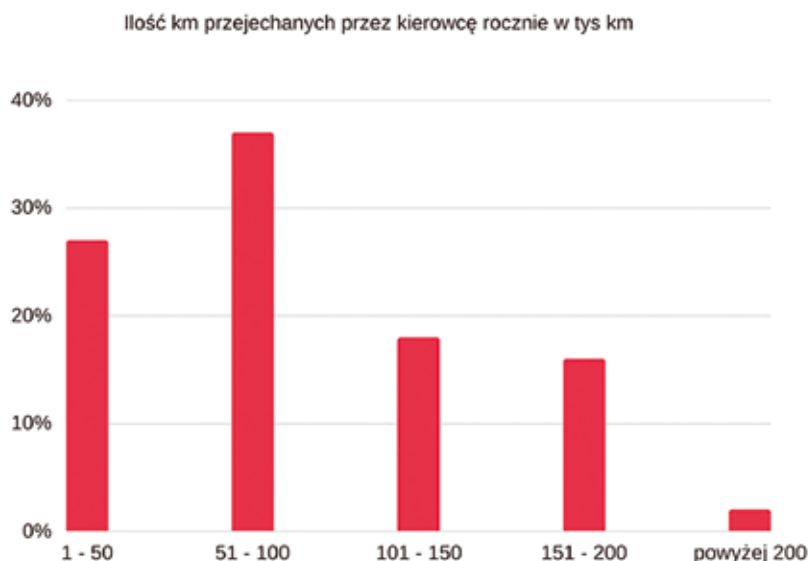
■ Domem staje się kabina ciężarówki

Kierowcy polskich firm transportowych większość roku spędzają za kółkiem. Rekordziści w pojedynczej delegacji za granicą przebywają nawet 28 dni, a jednorazowy wyjazd średnio zajmuje ponad tydzień. Charakter i tryb pracy w tym zawodzie najbardziej jednak pokazują wszystkie zsumowane w ciągu roku delegacje. Kierowcy w trasie są łącznie od 192 do 294 dni rocznie. 42 proc. badanych wyjeżdża od 241 do nawet 260 dni.

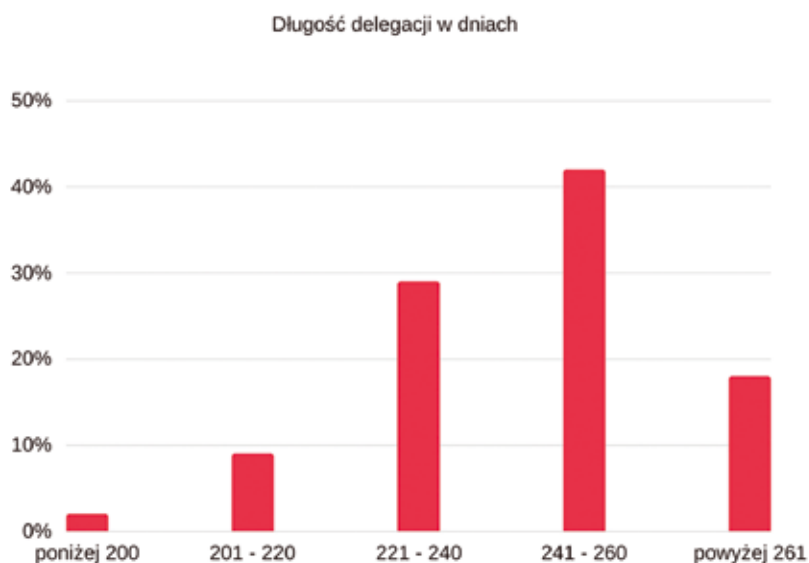
■ Kierowca na wagę złota

Badanie OCRK potwierdza także, że kierowcy w polskich firmach transportowych w większości są w średnim wieku. Ponad sześciu na dziesięciu badanych ma 31–50 lat, a ponad 17 proc. ukończyło 50 rok życia. Młodzi kierowcy mający 21–30 lat stanowią 15 proc. badanych. Osoby o kwalifikacjach poszukiwanych w transporcie należą do jednej z najbardziej starszych grup zawodowych w całej Europie, a także w Stanach Zjednoczonych. Według raportu „International Transport Forum” kierowcy mają średnio 40–60 lat, a do 2030 roku ich niedobór na wspomnianych rynkach osiągnie 6,4 mln osób.

Przeważającą większość (86 proc.) zatrudnionych w polskich firmach transportowych to Polacy. Jednak widać, że przewoźnicy z niedoborem kierowców radzą sobie również poprzez zatrudnianie pracowników z zagranicy. Już w tej chwili 14 proc. szoferów to obcokrajowcy, głównie z Ukrainy. Liczba ta będzie zresztą sukcesywnie rosnąć, bowiem deficyt w tej grupie zawodowej



Wykres 1. Na podstawie badania OCRK z 2018 r. Liczba km rocznie przejechanych przez kierowców polskich firm transportowych.



Wykres 3. Na podstawie badania OCRK z 2018 roku. Liczba dni spędzonych w delegacji za granicą w ciągu roku przez kierowców polskich firm transportowych

stale się powiększa. Z ogólnopolskiego badania Barometr zawodów z 2018 roku wynika, że w całym kraju nie ma województwa, w którym występowałaby nadwyżka osób o takich kwalifikacjach. Równowaga popytu w 2018 roku wystąpiła w zaledwie sześciu powiatach. Kolei PWC prognozowało, że w 2016 roku luka na rynku pracy wynosiła już ok. 100 tys. kierowców.

– Nasze badanie potwierdza, że kierowcy w Polsce starzeją się, a młodzi stanowią w tej profesji mniejszość. Poza wymagającymi warunkami pracy powodem takiej sytuacji jest także wysoki próg wejścia do zawodu, który zniechęca do zdobywania uprawnień. By nabyć potrzebne

kwalifikacje, trzeba wydać sumę, która sięga prawie 9 tys. zł. Pojawiają się pomysły na rozwiązanie problemu, np. wspólnego finansowania potrzebnych szkoleń z budżetu państwa i pracodawców. Branża wymaga dziś kompleksowych rozwiązań, pozwalających na zachowanie stabilnego rozwoju sektora transportowego, który w 2017 roku wygenerował 6 proc. całego PKB. Choć ta gałąź gospodarki w ostatnich latach notuje wzrosty, to przewoźnicy mierzą się z problemem nie tylko braku rąk do pracy, ale także z coraz bardziej restrykcyjnymi regulacjami unijnymi – podsumowuje ekspert OCRK.

OCRK Polska, lightscape.pl



ADR 2019

– już u drzwi naszych stoi

Na kartkach kalendarza mamy już rok 2019, a to oznacza, że lada moment zaczną obowiązywać kolejne, zaktualizowane wydanie Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, w skrócie zwanej ADR.

Umowa ta jest jednym z elementów ogólnosięwiatowego systemu prawnego dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych różnymi rodzajami transportu – również kolejną, żegluga śródlądową, transportem morskim i lotniczym. Wbrew swojej nazwie obejmuje obszar znacznie większy niż tylko Europa. Jej zasięg zaczyna się w Afryce, a kończy we Władystosoku. W zeszłym roku jako 51 państwo do umowy przystąpiła Nigeria! Nie sugerujemy się również zwrotem „międzynarodowego przewozu”. Umowa obowiązuje również w ruchu krajowym poszczególnych państw – stron ADR.

Załączniki do ADR są aktualizowane w cyklu dwuletnim – w latach nieparzystych. Co nowego znajdziemy w tym roku? Z punktu widzenia kierowcy zmiany są mało istotne. Najważniejsza to obowiązek podawania przez nadawcę

w dokumencie przewozowym sumy tzw. punktów w przypadku przewozu niewielkich ilości towarów niebezpiecznych w jednostce transportowej (tzw. wyłączenie 1.1.3.6). Natomiast bardzo istotne są zmiany dotyczące klasyfikacji niektórych towarów niebezpiecznych.

Wprowadzono całą grupę pozycji dotyczących niewymienionych z nazwy przedmiotów, zawierających towary niebezpieczne. Obejmuje ona m.in. kartridże i wymienne pojemniki do różnego rodzaju urządzeń oraz przedmioty zawierające materiały niebezpieczne (np. termostaty do urządzeń chłodniczych). Wprowadzono kryteria klasyfikacyjne dla już istniejącej pozycji UN 3363 – towary niebezpieczne w urządzeniach lub przyrządach, która dotychczas nie podlegała ADR. Do tej pozycji można zaklasyfikować jedynie takie urządzenia, które zawierają materiały

niebezpieczne w ilościach nie większych niż wynikające z wyłączenia LQ (pakowanie w ilościach ograniczonych), przy czym maksymalna ilość nie może przekroczyć 250 ml/gramów. Wykreślono przy tym przepis 1.1.3.1(b), wyłączający z ADR maszyny i urządzenia niewymienione z nazwy w wykazie towarów niebezpiecznych (Tabela A). Oznacza to, że należy dokonać ponownej klasyfikacji przedmiotów dotychczas zaklasyfikowanych do UN 3363. Mamy na to czas do 31 grudnia 2022 roku.

Wszystkie nawozy sztuczne na bazie azotanu amonu powinny być przebadane zgodnie z procedurami określonymi w części 39 Podręcznika badań i kryteriów. Procedury te obowiązują już od pewnego czasu i okazuje się, że większość nawozów dotychczas zaklasyfikowanych do pozycji UN 2071 – nawozy na bazie azotanu amonu

nu, klasa 9 i wyłączonej z ADR – powinna być zaklasyfikowana do pozycji UN 2067: nawozy na bazie azotanów, klasa 5.1, która nie dopuszcza wyłączeń z ADR. Nowe przepisy stanowią poważny problem dla rolników. Bowiern przewóz powyżej 1 tony tych nawozów wymaga stosowania wszystkich przepisów ADR. Zmusza to sprzedawców, aby własnym, odpowiednio przystosowanym transportem, dostarczali rolnikom zakupione przez nich nawozy.

Wprowadzone zostały nowe metody klasyfikacji mieszanin materiałów żrących (klasa 8). Jeżeli znamy właściwości poszczególnych składników, to nie musimy badać gotowej mieszaniny, lecz możemy zaklasyfikować do grupy pakowania metodami alternatywnymi (zasady pomostowe lub metody obliczeniowe).

Zgodnie z wieloletnią tradycją wydawnictwo e-kierowca przygotowało piąte już wydanie podręcznika „Kurs ADR” zgodnego z ADR 2019. Założeniem jest to podręcznik dla kierowców chcących zdobyć wiedzę w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych, jednakże może być on źródłem wiedzy również dla innych osób zajmujących się towarami niebezpiecznymi: pakujących, spedytorów, nadawców czy magazynierów.

Treści zawarte w podręczniku mają za zadanie kompleksowe przybliżenie arkanów przewozu towarów niebezpiecznych i są znakomitym wsparciem kursów z zakresu tematyki ADR. Przewóz towarów niebezpiecznych wymaga zdobycia fachowej wiedzy, poczynając od podstawowych obowiązków kierowcy przez właściwe oznakowanie pojazdów na działaniach zapobiegawczych i środkach bezpieczeństwa kończąc. Ogrom niezbędnej do przekazania wiedzy został zademonstrowany w nowatorski sposób z wykorzystaniem nowoczesnych form graficznych i atrakcyjnych materiałów fotograficznych.

Zawartość podręcznika odpowiada zakresowi tematycznemu bloków programowych kursów na przewóz towarów niebezpiecznych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 29 maja 2012 roku w sprawie prowadzenia kursów z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 619 z późniejszymi zmianami). Podręcznik zawiera również obowiązujące od 2017 roku, gruntownie zmienione, polskie nazewnictwo towarów niebezpiecznych, łącznie ze zmianami wprowadzonymi w 2019 roku. Przedstawiono również obowiązujący od 3 września 2018 roku taryfikator kar za naruszenia w przewozie towarów niebezpiecznych.

Podręcznik z założenia ma pomóc zarówno w przygotowaniu się do egzaminu w celu uzyskania zaświadczenia ADR, ale również w późniejszej codziennej pracy. Dlatego jego miejsce jest nie na półce w bibliotece, lecz w schowku w kabinie samochodu.

Norbert Świderek



PODRĘCZNIK ADR 2019-2021

► już w naszym sklepie!



Zamów: 91 431 43 95
sklep.szkola-jazdy.pl

Czy w nowym roku kierowców niesłyszących będzie więcej?

Czy wiesz, że całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest już przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami?

Oznacza to, że osoby niesłyszące mogą ubiegać się o prawo jazdy kategorii C1 i C. To dobra wiadomość – również z uwagi na znaczący deficyt kierowców zawodowych. W badaniu Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców to właśnie braki kadrowe wskazywane są przez przewoźników jako jedno z największych obecnie zagrożeń dla branży transportowej. Być może niebawem osoby niesłyszące zasilą szeregi polskich truckerów?

Eksperti szacują, że na rodzimym rynku brakuje około 30 tysięcy kierowców zawodowych. Ponadto co roku z zawodu odchodzi kolejne 25 tysięcy pracowników, więc problem narasta. – Przewoźnicy zobligowani są doapełnienia luki kadrowej, gdyż w przeciwnym razie grozi to zastojem gospodarczym, a także – w wielu przypadkach – nawet upadłością firm transportowych. Poszukiwanie alternatywnych rozwiązań leży zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i ustawodawców – zauważa Łukasz Włoch, ekspert Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK).

■ Rząd wreszcie pozwolił

Jednym z takich rozwiązań jest wprowadzona z dniem 1 października 2018 roku zmiana ustawy o kierujących pojazdami, którą przełamano barierę dostępu do kierowania pojazdami osób z całkowitym lub częściowym ubytkiem słuchu. W myśl nowego brzmienia ustawy, jeśli według orzeczenia lekarskiego nie zachodzą inne przeciwwskazania, osoby niesłyszące mogą ubiegać się o uzyskanie dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów powyżej 3,5 tony. Z danych Polskiej Rady Języka Migowego wynika, że osób z uszkodzeniem narządu słuchu w Polsce jest aż kilka milionów. Warto dodać, że ponad 100 osób rocznie traci słuch w wyniku różnych wypadków. Szacuje się, że w Polsce może być nawet 50 000 osób niesłyszących.

Wprowadzenie tej ustawy w życie to obojętne korzyści. Przewoźnik może zyskać wykwalifikowanego pracownika, wypełniając tym samym braki kadrowe, zaś osoba niesłysząca może zdobyć stabilne zatrudnienie na takich samych prawach, jak inni pracownicy danego



przedsiębiorstwa. Aktywizacja osób niepełnosprawnych w branży TSL jest niezwykle trudna. Jednak wskazanie, że niedosłuch lub całkowity brak słuchu nie stanowi przeszkody w wykonywaniu zawodu kierowcy z pewnością otwiera szereg możliwości, które dotychczas przez środowisko transportowców były niedopuszczalne. – Warto zwrócić uwagę na fakt, że jeśli w przedsiębiorstwie zatrudniającym powyżej 25 osób, co najmniej 6 proc. stanowią osoby z orzeczeniem o niepełnosprawności, pracodawca może ubiegać się o miesięczne dofinansowanie do wynagrodzenia – dodaje Mariusz Skurzyński, ekspert OCRK w zakresie PIP.

■ Niesłyszący też rozmawia

W ocenie ekspertów OCRK brak słuchu nie wpływa na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu czy jakość wykonywanej pracy. W wielu europejskich krajach przepis ten obowiązuje już od dawna. Co więcej, na przykład we Francji osoby niesłyszące mogą pracować także jako kierowcy autobusów. Jednak o ile wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w stanie na czas egzaminu zapewnić pomoc tłumacza języka migowego lub systemu językowo-migowego, to w przypadku kontroli drogowej mogą wystąpić trudności w porozumieniu się funkcjonariuszy i kierow-

ców. Warto przygotować pracownika do takiej sytuacji. Jak? Kluczem jest rzetelnie skompletowana dokumentacja przewozowa i wszystkie niezbędne dokumenty, które nie pozostawiają inspektorom żadnych wątpliwości. Niesłyszącego kierowcę można także wyposażać w dokument z informacją o niemożliwości porozumienia się z uwagi na niepełnosprawność, jednocześnie wskazując osobę, z którą w razie konieczności służby będą mogły porozmawiać z ramienia przewoźnika. Kontakt na linii kierowca-przewoźnik ułatwiają obecnie rozwiązania telematyczne stosowane w transporcie, w tym np. GBOX Assist, pozwalające na komunikowanie się, wymianę danych za pomocą wiadomości tekstowych także z kierowcą, który nie słyszy. Istotna jest tutaj inicjatywa przedsiębiorcy, a co za tym idzie wybór narzędzia, które zapewni dogodny kontakt na linii kierujący ciężarówką – kierownik transportu w firmie przewozowej. – Choć obecnie zainteresowanie osób niesłyszących lub słabosłyszących zdobyciem prawa jazdy kat. C czy C1 w Polsce jest niewielkie, to jestem przekonany, że z czasem grupa kierowców zawodowych z taką niepełnosprawnością będzie rosła. Jest to nowość, zatem warto dać czas zarówno kandydatom, jak i przewoźnikom na oswojenie się z przepisem – podsumowuje Łukasz Włoch.

OCRK Polska, lightscape.pl



Cały świat podłączył się do Internetu. Czas na OSK!

Vademecum wykładowcy online?

- ✓ To wykłady zawsze pod ręką. Nie trzeba pamiętać o pendrive lub innym nośniku, bo wykłady są zawsze dostępne online 24h/7dni.
- ✓ Wszystkie kategorie w jednym miejscu.
- ✓ Sytuacje drogowe przedstawione za pomocą animacji i filmów.
- ✓ Schemat wykładów taki sam jak u kursanta w aplikacji. Dzięki temu wykładowca ma uporządkowany proces nauczania.
- ✓ Możliwość przyspieszenia i zoptymalizowania nauki w połączeniu z wykładami online w aplikacji kursanta.

**24h**
7dni

Polecam!
Włodzimierz
Zientarski



WYPRÓBUJ ZA DARMO!

Wejdź na biz.prawko.pl i skorzystaj z darmowego okresu próbnego i darmowych kursów.

