JESIEŃ-ZIMA 2018 (22)

Bezpieczny Kierowca

pismo entuzjastów motoryzacji

ISSN 2084-3399 CENA: 1.99 zł (5% VAT)

Efektywny egzaminator, czyli historia unieważnionego egzaminu

Niebezpieczne nawyki

Rodo nie takie straszne jak je malują

Konferencja Liwona

przy współredakcji Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców oraz Kierowców
egzaminator
www.kse-egzaminator.pl

NOWA ODSŁONA!

Podręcznik NAUKA JAZDY kat. B

Podręcznik dla kursantów rozpoczynających kurs na prawo jazdy kat. B

Podręcznik zgodny z systemem PSI – ePRAWKO.EU
Platforma Szkolenia Internetowego – www.eprawko.eu

System PSI – nowoczesna forma nauki e-learningu
– 1000 filmów
– 200 animacji
– czytelne opisy
w rezultacie – łatwe przyswajanie wiedzy

LIWONA® www.liwona.pl ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa, tel. (22) 867 88 66

AKTUALNOŚCI

4 Konferencja Liwona dla OSK
8 Rodo nie takie straszne jak je malują
11 Powakacyjny raport bezpieczeństwa
14 Będzie coraz bardziej telematycznie

BEZPIECZEŃSTWO

17 Niebezpieczne nawyki
20 Pierwsza pomoc (cz. 4) – krwotoki
25 Legenda w nowej odsłonie
29 Komu potrzebne są zmiany?

EGZAMINATOR

35 Kto egzaminuje: marszałek czy egzaminator?
40 Święty Krzysztof - patron kierowców i podróżujących
42 Efektywny egzaminator, czyli historia unieważnionego egzaminu
47 Wspomnienie egzaminatora
49 List do Premiera
52 Odpowiedź z Kancelarii Rady Ministrów
53 Odpowiedź z Ministerstwa Infrastruktury
54 Listy od czytelników

Napisz do nas: Kwartalnik „Bezpieczny Kierowca”
Andrzej Karpiuk, email: andrzej@liwona.pl, tel. 602 511 722
Liwona sp. z o.o.
ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa

Andrzej Karpiuk
Redaktor naczelny

Witam

W niniejszym numerze poświęcamy uwagę dużym zmianom prawnym, jakie dokonały się w ostatnim czasie. Dotykają one, między innymi, właścicieli i instruktorów ośrodków szkolenia kierowców oraz kandydatów na kierowców. Firma Liwona sp. z o.o., otrzymując zapytania z całej Polski o szczegóły prawnych rozwiązań, zorganizowała konferencję poświęconą temu tematowi. Zostały omówione te ustawy, które już weszły w życie, jak i te, które dopiero są postulowane do zmienienia. W kuluarach uczestnicy mogli wymienić się swoimi spostrzeżeniami i uwagami pomiędzy sobą, jak i usłyszeć odpowiedzi na nurtujące tematy od prelegentów. Zapraszam do zapoznania się z artykułem „Konferencja dla OSK”.

Na tym nie koniec zmian. W przyszłych latach czeka nas rewolucja telemetryczna wraz z autonomiczną w prowadzeniu pojazdów. Cała branża będzie musiała dostosować się do nowości technologicznych i prawnych. Los tysięcy kierowców ciężarówek, w dalszej perspektywie, wydaje się być przesądzony – zostaną zastąpieni przez sztuczną inteligencję. Dzisiaj już widać początki nowego: tysiące pojazdów z dostępem do Internetu z zaawansowanymi funkcjami, na razie tylko pomagającymi w kierowaniu – ale jutro…? O przyszłości transportu, w najbliższych latach, opowiada artykuł „Będzie coraz bardziej telemetrycznie”.

Kontynuujemy również nasz cykl „Pierwsza pomoc”. Po omówieniu w poprzednim numerze tematu poparzeń, w obecnym skupiliśmy się na krwotokach. Krew to „zwykła ciecz” a układ krwionośny można nazwać hydraulicznym. Jeżeli jest gdzieś przeciek, to trzeba go po prostu zatkać. A jak to zrobić - zapraszam do artykułu.

Zapraszam do lektury!

AGENDA

30.06.2018 – 1.07.2018

KONFERENCJA DLA OSK
WSPÓŁPRACUJĄCYCH Z LIWONA SP. Z O.O.

PROGRAM KONFERENCJI

30.06.2018 r.

10.00 przyjazd do hotelu Lamberton, ul. Poznańska 492, 05-850 Ołtarzew

11.00 – 12.30 RODO – nie takie straszne jak je malują, czyli praktyczne wskazówki związane z ochroną danych osobowych w OSK oraz prezentacja programu do analizy ryzyka w OSK (radca prawny Sylwia Ratajczyk)

12.30 – 13.00 przerwa kawowa

13.00 – 14.00 zmiany w ustawie o transporcie drogowym (Mirmił Bielecki)

14.00 – 15.00 lunch

Konferencja dla OSK

Tegoroczna Konferencja dla OSK, współpracujących z firmą Liwona, była odpowiedzią na płynące z całej Polski pytania, wątpliwości i obawy dotyczące wprowadzanych w życie nowych rozwiązań prawnych.

Firma Liwona sp. z o.o., jako producent i dystrybutor materiałów dydaktycznych dla szkół nauki jazdy, kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych, aktywnie reaguje na problemy ośrodków szkolenia kierowców. Wychodząc naprzeciw nowo powstałym potrzebom stara się wspierać nie tylko proces kształcenia kierowców, ale również wspiera prowadzenie działalności gospodarczej właścicieli ośrodków. Jednocześnie następuje proces odwrotny: w toku rozmów i wymiany poglądów w środowisku szkoleniowców wyłaniają się koncepcje, które różnymi drogami są przedstawiane czynnikom prawotwórczym. Dzięki współpracy wszystkich ludzi, którym dobro uczestników ruchu drogowego leży na sercu, udaje się wypracować koncepcję kierunku zmian, w jakim powinno zmierzać prawo, aby dzisiejsze bolączki, zarówno w trakcie szkolenia, jak i późniejsze w trakcie poruszania się po drogach, zminimalizować lub wręcz zlikwidować.

Prezes firmy Liwona - Zbigniew Papuga wita gości.

Na konferencję w Warszawie, zostały zaproszone wiodące firmy szkolące kandydatów na kierowców lub kierowców. W sobotę rano licznie przybyli przedstawiciele ośrodków szkolenia, w większości właściciele oraz instruktorzy. Program przewidywał wygłoszenie prelekcji przez zaproszone osoby. Pomiędzy wykładami zaplanowane były przerwy kawowe oraz lunch. Po dniu, pełnym owocnych rozmów, zaplanowana była uroczysta kolacja grillowa.

Podczas konferencji, prelekcje zamieniały się w dysputy. Osoby z sali aktywnie

wymieniały się poglądami z prelegentami. Padały pytania, uwagi i spostrzeżenia. A jako, że uczestnikami byli wysokiej klasy specjaliści, debata była prowadzona na wysokim poziomie.

Punktualnie o godzinie 11.00, licznie zgromadzonych przywitał prezes Liwony pan Zbigniew Papuga. Podziękował za przybycie oraz życzył uzyskania potrzebnej wiedzy.

Rozmowy podczas przerwy.

RODO

Konferencja rozpoczęła się od referatu pani Sylwii Ratajczyk z Kancelarii Radcy Prawnego Sylwia Ratajczyk na temat: „RODO – nie takie straszne, jak je malują, czyli praktyczne wskazówki związane z ochroną danych osobowych w OSK" oraz prezentacja programu do analizy ryzyka w OSK.

Właśnie wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych – zwanego RODO – było kroplą przeważającą szalę, która przesądziła o organizacji konferencji. Wątpliwości uczestników spotkania wzbudziło nie tyle nowe prawo, co jego sposób sformułowania. Bowiem rozporządzenie ww. nie daje konkretnych rozwiązań a jedynie udziela wytycznych. I niestety trzeba prawnika, który wyjaśni bardziej zawiłe kwestie.

Prelekcja pani Sylwii Ratajczyk.

Transport drogowy

Po przerwie kawowej zmiany w ustawie o transporcie drogowym przedstawił uczestnikom spotkania Mirmił Bielecki, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego, autor publikacji: „Czas pracy kierowców. Poradnik praktyczny", „ADR od A do Z nie tylko dla kierowców" oraz „Tachografy analogowe i cyfrowe, kat. C i D" (wszystkie pozycje wydane przez wydawnictwo Liwona).

Żartując ze swojego stanowiska pracy, pan Bielecki opisał najnowsze zmiany w przepisach odnoszące się do transportu drogowego. Poinformował zebranych, jakich nowych dokumentów będą domagały się „Krokodyle"* od kierowców w trakcie kontroli. I mimo, że nikt nie lubi być sprawdzany ani tym bardziej karany, jego wywody znalazły na sali pełne zrozumienie. Tym bardziej, że zostały przytoczone przykłady bezmyślności kierowców, które w prosty sposób mogły, a często prowadzą do utraty zdrowia a nawet życia uczestników ruchu drogowego.

Wykład prowadzi pan Mirmił Bielecki.

Jego wykład wywołał gorącą polemikę wśród słuchaczy.

* Inspektorzy ITD

Szkolenie kandydatów na kierowców

Po lunchu pan prezes PFSSK Krzysztof Bandos przedstawił nowy system szkolenia kandydatów na kierowców – omówienie projektu nowej ustawy o kierujących pojazdami.

Ustawa ta dotyka uczestników spotkania w sposób szczególny bowiem dotyczy podstaw działalności każdego z nich. O tym, że prawo o szkoleniu należy zmienić mówi się głośno od dłuższego czasu. Głównym zarzutem, stawianym przez oponentów obecnemu prawu, jest dopuszczenie do sytuacji, gdy w ośrodkach ruchu drogowego zdawalność egzaminów na prawo jazdy oscyluje w granicach 20%. Istnieją szkoły, których kursanci zdają za pierwszym razem w ponad 80%. Skoro średnia zdawalność waha się około 20%, to muszą istnieć szkoły, w których zdawalność jest tragicznie niska - poniżej 10% a nawet poniżej 5%. Odbija się to negatywnie na całej branży. Egzaminatorzy są na cenzurowanym, jako ci źli, którzy tylko czyhają na błąd zdającego lub nawet go prowokują. Ośrodki konkurują ze sobą nie jakością nauki a tylko ceną kursu. Prowadzi to do obniżania poziomu nauczania, presji na egzaminatorach, aby przepuszczali nie do końca wyszkolonych młodych ludzi. A potem mści się to na nas wszystkich straszliwie - kolizjami i wypadkami drogowymi.

Pan prezes Bandos, który uczestniczył w Ministerstwie Infrastruktury z ramienia swojego stowarzyszenia w pracach nad ustawą, przedstawił jej główne założenia. Opowiedział również o bólach, w jakich się rodziła. Uchylił rąbka tajemnicy o tym, jak wygląda procedowanie ustaw.

Technika i taktyka jazdy samochodem

Ostatnią prelekcją był wykład pana Tomasz Talarczyka na temat techniki i taktyki jazdy samochodem, czyli jak bezpiecznie poruszać się po „drogowej dżungli". Wartości tej prezentacji dodaje osoba autora: wieloletni instruktor doskonalenia techniki jazdy, dziennikarz motoryzacyjny, wieloletni egzaminator na prawo jazdy w WORD Poznań, autor publikacji: „Bez ryzyka. Trening bezpieczniej jazdy", „Technika i taktyka jazdy samochodem" (Wydawnictwo Liwona).

Prezes PFSSK Krzysztof Bandos dyskutuje z uczestnikiem spotkania.

Dyskusja przeniosła się na przerwę.

Pan Tomasz Talarczyk.

Powyższa tematyka nie jest wykładana na kursie na prawo jazdy. Każdy z nas pamięta, jak słabym był kierowcą zaraz po zdanym egzaminie. Jeżeli nauka przepisów na kartę rowerową była podstawówką, a nauka na prawo jazdy szkołą średnią to zdobycie wiedzy na temat techniki i taktyki jazdy jest studiami wyższymi.

Pan Talarczyk przedstawił uczestnikom swoją publikację oraz uzasadnił, na przykładach, konieczność samo, doszkalania się kierowców. Najnowsze samochody posiadają tak zaawansowane systemy wspomagające pracę kierowcy, że stanowi wyzwanie nauczenie się poprawnego korzystania z nich. Zdefiniował i wyjaśnił pojęcie jazdy defensywnej oraz ekojazdy, czyli jazdy energooszczędnej.

Każdy z uczestników konferencji otrzymał od firmy Liwona egzemplarz „Technika i taktyka jazdy samochodem" – bogato ilustrowany podręcznik. Na pewno będzie po-

mocny instruktorom w codziennej pracy z kursantami.

Podsumowując konferencję pan prezes Zbigniew Papuga jeszcze raz podziękował biorącym udział w spotkaniu za przybycie. Wyraził przekonanie, że pomogło ono zrozumieć nowe prawodawstwo i przyczyni się do rozwoju firm uczestników. Każdy uczestnik otrzymał pamiątkowy dyplom uczestnictwa. Oczywiście zgodnie z wymogami RODO, osoby były wyczytywane po imieniu i pierwszej literze nazwiska.

W międzyczasie, podczas przerw, toczyły się rozmowy w kuluarach. Następowała integracja środowiska OSK. Wymieniano się informacjami, uwagami, uściślano konkretne aspekty nowych ustaw.

Rozdanie dyplomów.

A po owocnym dniu…

Bogdan Lacki

reklama

ePRAWKO.EU

Platforma szkoleniowa wspierająca kształcenie kierowców (e-learning)

- Prawo jazdy kat. AM, A, B, C i D, T
- Kwalifikacja wstępna kat. C i D
- Szkolenie okresowe kat. C i D
- Karta rowerowa
- Kursy specjalistyczne:

- Operator pilarek
- Operator spycharek
- Operator walców
- Wózki jezdniowe
- Operator WNO
- Operator koparko-ładowarki
- Podesty ruchome
- Żurawie przeładunkowe HDS

- Wysoka skuteczność nauki
- indywidualny tok nauki dla kursanta
- Łatwe przyswajanie wiedzy
- Testy i ćwiczenia sprawdzające po każdym etapie
- Wskaźniki postępów w nauce

Szkolenie zgodne z programem zawartym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury

Opinia prawna sporządzana przez: SYLWIA RATAJCZYK KANCELARIA RADCY PRAWNEGO

RODO! nie takie straszne jak je malują

Podmiot przetwarzający – uczestnik procesów biznesowych

Po 5 miesiącach od rozpoczęcia stosowania[1] ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych[2] (powszechnie znanego jako RODO) można zebrać pierwsze doświadczenia z wdrożenia jego postanowień.

RODO w praktyce

Szacuje się, że nawet połowa polskich firm nie podjęła działań dostosowujących swoją działalność do wymogów unijnego rozporządzenia. Niejednokrotnie można było spotkać się z poglądem, że RODO jest stosowane, a nic wielkiego się nie zadziało, można zatem powrócić do dawnego stanu, co w praktyce oznacza pomijanie kwestii ochrony danych osobowych w organizacji. Nic bardziej mylnego. Brak spektakularnych kar pieniężnych nałożonych na przedsiębiorstwa, czy głośnych procesów sądowych nie oznacza, że przepisy RODO nie są egzekwowane.

Po 3 miesiącach stosowania RODO do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych wpłynęło 2400 skarg dotyczących naruszenia postanowień rozporządzenia, a więc niewiele mniej niż przez cały ubiegły rok (2950). Ta skala pokazuje, że świadomość społeczeństwa znacznie wzrosła,

[1] 25 maja 2018 r.

[2] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.Urz.UE L119z4.05.2016, str. 1).

a podmioty danych zaczynają skutecznie korzystać z przysługujących ich uprawnień. W tych okolicznościach warto raz jeszcze zastanowić się nad potrzebą przeprowadzenia analizy wszystkich procesów składających się na działalność organizacji, w ramach których dochodzi do przetwarzania danych osobowych.

Umowa powierzenia

Jedną z czynności, która powinna zostać dokonana pod rządami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, było uregulowanie kwestii przetwarzania tych danych przez podmioty, które współpracują z administratorem danych. Jeśli w ramach tej współpracy dochodziło do przetwarzania danych osobowych, wówczas powinna co do zasady zostać zawarta z nimi umowa powierzenia. Obowiązek ten podtrzymało RODO, rozbudowując zakres informacji do uregulowania we wskazanej umowie. Podsumowując postanowienia odnoszące się do tej kwestii, można wskazać na konieczność określenia w umowie powierzenia:

1. przedmiotu powierzenia, a więc rodzaju powierzanych danych osobowych (np. imię, nazwisko, PESEL, adres zamieszkania, numer konta bankowego, numer identyfikacyjny w systemie, dane o stanie zdrowia);
2. zakresu oraz charakteru operacji przetwarzania (np. utrwalanie, przechowywanie, opracowywanie, usuwanie, niszczenie, charakter ciągły, regularny, jednorazowy, sporadyczny, cykliczny, w postaci papierowej, w systemie informatycznym, stosowana technologia);
3. czasu trwania powierzenia (zazwyczaj jest to czas trwania współpracy stron wynikający z umowy głównej);
4. celu przetwarzania (np. prowadzenia akt osobowych pracowników, usługa hostingu, serwis sprzętu komputerowego);
5. kategorii osób, których dotyczy powierzenie (np. pracownicy, kursanci, użytkownicy serwisu internetowego);
6. obowiązków podmiotu przetwarzającego.

Zadbaj o podpisanie umowy powierzenia.

Instruktor – procesor przetwarza dane w imieniu właściciela osk – administratora.

Obowiązki procesora

Obowiązki te zostały szczegółowo rozpisane w RODO. Podmiot przetwarzający (procesor) może przetwarzać dane tylko na polecenie administratora. Osoby, którymi się posługuje przy realizacji umowy, muszą być zobowiązane do zachowania tajemnicy danych osobowych, podlegać cyklicznym szkoleniom w tym zakresie.

Umowa powierzenia powinna regulować zasady wsparcia administratora w wywiązywaniu się przez niego z obowiązków wynikających z rozporządzenia, np. w związku z koniecznością odpowiadania na żądania podmiotów danych, zapewnienia bezpieczeństwa przetwarzania, czy zgłaszania naruszeń ochrony danych do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych i podmiotów danych, których dotyczy naruszenie. W umowie nie może zabraknąć postanowień odnoszących się do dalszego powierzenia przetwarzania, a więc sytuacji, gdy podmiot przetwarzający korzysta z podwykonawców w związku z realizacją umowy głównej zawartej z administratorem. Procesor musi także umożliwiać administratorowi przeprowadzanie kontroli lub audytów dotyczących procesów przetwarzania powierzonych danych osobowych, a po zakończeniu umowy zwrócić je lub usunąć (w zależności od decyzji administratora). Powyższe zagadnienia nie powinny być ograniczone do hasłowych regulacji. Należy je szczegółowo rozpisać, przy uwzględnieniu specyfiki współpracy pomiędzy administratorem i procesorem oraz wszelkich innych okoliczności mających wpływ na organizację i bezpieczeństwo przetwarzania danych osobowych.

Obowiązki administratora

Administrator wybiera procesora i dba o dokumentację współpracy.

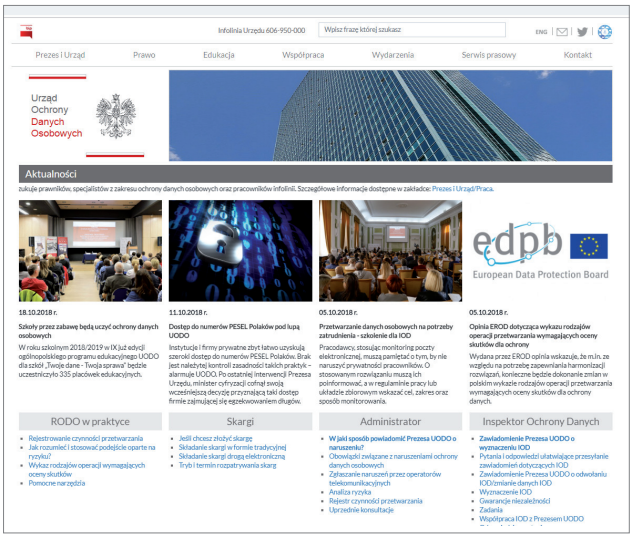
Na administratorze ciąży obowiązek dokonania wyboru właściwego podmiotu przetwarzającego, a więc takiego, który jest w stanie zapewnić gwarancje bezpiecznego przetwarzania danych osobowych. Zaleca się, co najmniej, przeprowadzenie ankiety, w której potencjalny procesor przedstawi informacje, na podstawie których administrator będzie w stanie ocenić, czy podmiot ten posiada środki organizacyjne i techniczne odpowiednie dla zapewnienia należytej ochrony powierzonych mu danych osobowych.

RODO wymaga zawierania umowy powierzenia w sytuacji, gdy dany podmiot przetwarza dane w imieniu administratora, a więc nie we własnym. Ta przesłanka była źródłem licznych wątpliwości co do oceny, czy w konkretnym przypadku mamy do czynienia z powierzeniem przetwarzania danych osobowych, a więc ze współpracą z procesorem, czy raczej z udostępnieniem danych osobowych, co oznacza wymianę danych pomiędzy dwoma administratorami. W przypadku ośrodków szkolenia kierowców przykładami sytuacji, w których dochodzi do powierzenia przetwarzania danych osobowych, jest korzystanie z usług zewnętrznych podmiotów świadczących usługi księgowe, kadrowe, hostingodawców, licencjodawców systemów, w których są przetwarzane np. dane kursantów, firm kurierskich lub operatorów pocztowych (z wyjątkiem Poczty Polskiej realizującej zadania operatora publicznego, którego status wynika z przepisów ustawowych), podmiotów świadczących usługi serwisu sprzętu komputerowego, w którym są przechowywane dane osobowe, firm ochroniarskich, podmiotów zajmujących się niszczeniem akt. Nie trzeba natomiast podpisywać umowy przetwarzania z osobami świadczącymi pracę na podstawie umowy cywilnej, które przetwarzając dane osobowe w ramach swoich obowiązków, pozostają w dyspozycji administratora i działają na jego polecenie oraz korzystają ze środków administratora i jego rozwiązań organizacyjnych. Przykładem mogą być w tym zakresie instruktorzy jazdy, którzy powinni być jedynie upoważnieni do przetwarzania danych osobowych kursantów, bez konieczności zawierania z nimi umowy powierzenia.

Niejednoznaczna pozostawała sytuacja charakteru przetwarzania danych osobowych pracowników przez jednostki medycyny pracy. Budziło to wątpliwości, ale zostało rozstrzygnięte w opracowaniu Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych „Ochrona danych osobowych w miejscu pracy. Poradnik dla pracodawców”[3]. W poradniku tym organ nadzorczy odniósł się także do kwestii statusu firm szkoleniowych i agencji zatrudnienia, z usług których korzystają pracodawcy, a także podmiotów oferujących pracownikom świadczenia dodatkowe (np. karnety na siłownię, prywatną opiekę zdrowotną, ubezpieczenia pracownicze), wskazując na sytuacje, kiedy takie firmy są podmiotem przetwarzającym, a kiedy administratorem danych.

Wytyczne RODO

Dla wdrożenia RODO w jednostce oraz pozostawania w zgodzie z jego postanowieniami bardzo przydatne może okazać się monitorowanie strony Urzędu Ochrony Danych Osobowych[4] oraz bieżące zapoznawanie się z materiałami tam umieszczanymi. Kolejne miesiące stosowania rozporządzenia będą przynosiły dodatkowe, przydatne informacje, interpretacje oraz opracowania[5]. Czas ten będzie obfitował także w kontrole prowadzone przez organ nadzorczy, skargi podmiotów danych wnoszone do tego organu oraz roszczenia cywilnoprawne. Warto zatem uporządkować zasady współpracy z podmiotami przetwarzającymi dane osobowe w imieniu administratora, tym bardziej, że brak umowy powierzenia jest poważniejszym naruszeniem administratora danych aniżeli podmiotu, z którym umowa powierzenia powinna być podpisana.



Wiarygodne źródło informacji strona internetowa - *www.uodo.gov.pl*

Sylwia Ratajczyk

Radca Prawny

SYLWIA RATAJCZYK
KANCELARIA RADCY PRAWNEGO

[3] https://uodo.gov.pl/pl/138/545.
[4] www.uodo.gov.pl.
[5] Takie jak opracowanie dotyczące monitoringu wizyjnego dostępne pod adresem https://uodo.gov.pl/pl/138/354.

Powakacyjny raport bezpieczeństwa

Rok szkolny w pełni, a główny czas urlopów dobiegł końca. Pora więc przyjrzeć się bezpieczeństwu na drogach w tym okresie i wyciągnąć wnioski na przyszłość. Według najnowszych danych GITD skontrolowano około 28 tys. pojazdów, w tym 1,7 tys. autokarów. Rezultat? Ponad 450 z tych kontroli skończyło się nałożeniem mandatów, zatrzymano ponad 70 dowodów rejestracyjnych, a w 17 przypadkach autokary nie mogły ruszyć w dalszą trasę. Z czego to wynika i czy autonomiczne pojazdy przewożące ludzi to technologiczna przyszłość czy bezpieczna rzeczywistość?

Z podsumowania GITD wynika, że na polskich drogach te wakacje przebiegły bezpieczniej, niż w ubiegłym roku, mimo że wystawiono w sumie niemal 14 tys. mandatów. Akcji „Bezpieczny Autokar" przygląda się ekspert GBOX, Kamil Korbuszewski – *W tym roku możemy zaobserwować niewielki spadek liczby wystawionych mandatów.* Nie zmienia to jednak faktu, że problem istnieje. Wciąż naruszenia czasu pracy kierowcy, czy niesprawne pojazdy, to wykroczenia i błędy, które stwarzają realne zagrożenie w ruchu drogowym. Dobrą praktyką wśród przewoźników jest, by ustalając trasę przejazdu, korzystać z map. Wówczas można, choć w przybliżeniu, znać odległości między punktami (średnia prędkość to ok. 60/70km/h). Kierowca może jechać maksymalnie 4 godziny i 30 minut, później należy uwzględnić przymusowy odpoczynek, tj. 45 minut. Ponadto autokar nie może być prowadzony łącznie dłużej niż 9 godzin w ciągu dnia przez jedną osobę. To ważne wskazówki dla pilota wycieczki lub opiekunów i wychowawców, którzy również powinni czuwać nad prawidłowością przebiegu jazdy.

Oprócz kontroli autokarów inspektorzy wnikliwie sprawdzali również samochody o masie powyżej 3,5 tony – takich kontroli przeprowadzono ponad 26 tys., a więcej niż połowa wykazała nieprawidłowości. Niestety, rażące zaniedbania w przestrzeganiu czasu jazdy są na porządku dziennym, m.in. podczas kontroli ujawniono przypadek prowadzenia pojazdu nawet przez 22 godziny bez wymaganej przerwy. - *Nie można lekceważyć przepisów regulujących normy pracy. Eksperyment przeprowadzony na uniwersytecie w Utrechcie pokazał, że po 4,5-godzinnej nocnej jeździe autem, stan kierowcy przypomina stan człowieka, u którego zawartość alkoholu we krwi wynosi 1 promil. Zmęczenie uniemożliwia skoncentrowanie się na drodze, znacznie wydłuża czas reakcji i może prowadzić do tzw. mikrodrzemek* – dodaje Kamil Korbuszewski.

22 godziny za kółkiem bez przerwy!

Wtedy nawet kawa nie pomoże…

Będzie bezpieczniej?

Stan techniczny pojazdu i kondycja kierowcy w równym stopniu mają wpływ na bezpieczeństwo na drogach, dlatego też niezwykle ważne jest, by korzystać z narzędzi, które będą wspomagały kierowcę na każdym etapie przejazdu i pozwolą lepiej go zorganizować. Doskonale sprawdza się tu zastosowanie systemów telematycznych. - *Współczesna telematyka daje szereg możliwości, które pomagają kontrolować stan pojazdu – wszelkie czujniki rozmieszczone w strategicznych miejscach auta odczytują dane i informują kierowcę na bieżąco o parametrach i ewentualnych usterkach. To zdecydowanie ułatwia diagnostykę samochodu, znacznie skraca czas ewentualnego serwisowania i co najważniejsze realnie wpływa na poprawę bezpieczeństwa na drodze* – komentuje ekspert.

Według danych INELO, producenta systemu telematyki i monitoringu GPS – GBOX Assist, aż 87% zapytanych właścicieli firm transportowych docenia wzrost bezpieczeństwa właśnie dzięki wdrożeniu takich rozwiązań IT. Dlaczego? Bo telematyka daje możliwość, np. wykluczenia z trasy miejsc niebezpiecznych (33% respondentów) oraz dzięki niej można natychmiast zawiadomić służby ratownicze w przypadku zagrożenia, wypadku, sytuacji

Kierowca i telefon? Tylko na parkingu z wyłączonym silnikiem.

narażenia zdrowia i życia (30%). Ponadto, wyeliminowane są zbędne połączenia telefoniczne, które wykonuje kierowca. Minimalizowanie korzystania z telefonów komórkowych, a nawet CB radia jest restrykcyjnie przestrzegane w wielu krajach Unii Europejskiej.

Na przykład w Niemczech od 2020 roku wchodzą w życie przepisy znowelizowanej ustawy o ruchu drogowym, które będą całkowicie zabraniały używania CB radia. Za naruszenie zakazu grozi mandat w wysokości nawet do 200 euro. Warto pamiętać, że jest to rozwinięcie przepisów obowiązujących od 2017 roku, zakazujących kierowcom używania jakichkolwiek urządzeń wymagających od użytkownika odrywania wzroku od drogi. Podobne przepisy obowiązują w Austrii, Irlandii Północnej i Rumunii. We Francji zaś z telefonów można skorzystać tylko na postoju - na parkingu, z wyłączonym silnikiem.

Czy jest na pokładzie kierowca?

Alerty systemów telematycznych pozwalają na bieżąco informować także między innymi o przekroczeniu prędkości, wyjeździe poza wyznaczony korytarz (trasę) oraz wszelkich nieprawidłowościach związanych z czasem pracy kierowców. Czy takie błędy będzie można w przyszłości wykluczyć dzięki autonomicznym autobusom i autokarom? Plan tych rewolucyjnych zmian jest już realizowany - według raportu „Trends in the truck and trailer market 2018" do 2020 roku dostępne będą w ruchu drogowym ciężarówki, w których kierowca ma czuwać nad przejazdem, od 2025 roku – kierowca nie będzie musiał stale monitorować drogi (zrobią to za niego czujniki i kamery), a w 2030 roku transport drogowy może być całkowicie autonomiczny. – *Ta rewolucja już się dzieje i są to zmiany nieodwracalne. To słuszny kierunek, biorąc pod uwagę niskoemisyjność tych pojazdów. W Wiedniu, wiosną przyszłego roku, ma zostać uruchomiona regularna linia autobusów bez kierowców. Na ten rok zaplanowane są testy autonomicznego busa w kanadyjskim Quebecku, w mieście Candiac w pobliżu Montrealu. Bus ma zabierać 15 osób i pokonywać dwu kilometrową pętlę z prędkością 25km/h. Po drodze zatrzyma się na pięciu przystankach.Co ważne w Polsce ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych pozwala na testowanie pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim. Jednym z pierwszym miejsc w Polsce będzie Jaworzno, którego władze zdecydowały, że są gotowe wpuścić na ulice autobusy autonomiczne* – komentuje Kamil Korbuszewski z GBOX.

Magdalena Kuzmecka

GBOX®

INELO Polska spółka z o.o.
ul. Karpacka 24/U2b,
43-300 Bielsko-Biała
www.inelo.pl
www.gbox.pl

Autonomiczne samochody – przyszłość transportu.

Będzie coraz bardziej telematycznie

Czy wiesz, że według prognoz ekspertów za niespełna dwa lata około 35 mln ciężarówek będzie połączonych z Internetem? Do 2025 r. liczba ta ma wzrosnąć nawet do 65 mln. To między innymi telematyka wyznacza kierunki zmian. A zmieniać się będzie dużo, bo okazuje się, że co dwa lata podwaja się ilość informacji dotyczących postępu technologicznego. Jaka będzie więc przyszłość transportu drogowego za pięć i piętnaście lat? Jak jest teraz?

Dynamiczny rozwój branży transportowej.

W Polsce, w 2017 r., wg rocznika Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, zarejestrowano 27 658 nowych pojazdów o DMC powyżej 3,5 t, w tym także ciągniki siodłowe. Jest to rekordowa liczba w zestawieniu z latami ubiegłymi, gdzie w 2016 r. tego typu pojazdów zarejestrowano o ponad tysiąc mniej, a w 2015 r. takich rejestracji było łącznie 22 439. Wciąż rosnąca liczba samochodów ciężarowych poruszających się po naszych drogach świadczy o wysokim poziomie zaawansowania technologicznego i intensywnym rozwoju branży transportowej w Polsce.

Według raportu Frost&Sullivan Research motorem napędowym postępu technologicznego w transporcie ciężkim jest połączenie samochodów z Internetem. Największym potencjałem wykazują się w tym przypadku systemy telematyczne, które opierają się na łączeniu danych pobieranych z sieci, czujników, radarów, kamer, systemów satelitarnych, GPS – z pojazdem. Takie zaawansowane rozwiązania IT na bieżąco gromadzą i analizują dane, dzięki czemu usprawniają działanie i wydajność samochodu. Generują duże oszczędności, optymalizują emisję spalin, pozwalają usprawnić przejazd i szczegółowo ocenić czas dotarcia do celu.

Według Kamila Korbuszewskiego, z GBOX - systemy telematyki i monitoringu GPS: - *Współczesny transport musi sprostać oczekiwaniom kierowców, przewoźników i administracji, wobec czego rośnie popyt na nowoczesne narzędzia wspomagające. Wzrost znaczenia systemów telematycznych to efekt przeniknięcia się telekomunikacji, informacji i informatyki. Ponad 30% zapytanych przez nas firm deklaruje, że właśnie telematyka przyczyniła się do oszczędności finansowych, z czego ponad 43% respondentów zauważyło spadek zużycia paliwa do 10%, a niemal 33% badanych zanotowało spadki eksploatacji paliwa aż do 20%. Z danych marki GBOX wynika, że ponad połowa przedsiębiorców decyduje się na zastosowanie nowoczesnych urządzeń w 1-10 ciężarówkach, a co piąty deklaruje zainstalowanie systemów telematycznych w ponad 20 samochodach. Aż 65% z zapytanych przewoźników wykorzystuje takie rozwiązania IT w swojej firmie.*

- Rewolucja telematyczna otwiera drzwi do wdrożenia i udoskonalania komunikacji pomiędzy pojazdami. Czujniki odstępu, kamery i podłączenie do sieci samochodów bezwzględnie zwiększa bezpieczeństwo, minimalizuje ryzyko kolizji wynikające z niezachowania bezpiecznej odległości. Ponadto, montowane są też w samochodach ciężarowych urządzenia skanujące, systemy automatycznego hamowania, autoblokady kontrolujące trzeźwość kierowców lub urządzenia określające czas pozostały do odpoczynku. Jeszcze kilka lat temu tego typu obliczenia kierowca musiał wykonywać samodzielnie. Zatem z pewnością możemy mówić o rewolucji dokonanej na przestrzeni zaledwie 5-6 lat – mówi Kamil Korbuszewski, GBOX.

Co dalej?

W ubiegłym roku Stowarzyszenie Europejskich Producentów Samochodów zapowiedziało, że jeśli zostaną spełnione określone warunki – m.in. uregulowania praw-

Komunikacja pomiędzy pojazdami – rewolucja telematyczna.

SYMULATOR SAMOCHODU CIĘŻAROWEGO/ AUTOBUSU

Gwarantuje:

- realistyczny obraz i odczucia kierującego
- podniesienie kwalifikacji kierowcy
- przewidywanie zagrożeń i unikanie ryzyka

- rozpoznawanie potencjalnie niebezpiecznych sytuacji
- ćwiczenie zachowań w ekstremalnych warunkach

- oryginalna kabina Mercedesa
- profesjonalna obsługa i konkurencyjne ceny
- certyfikat PIMOT-u

INSTYTUT KIEROWCY ZAWODOWEGO

www.symulatorIKZ.pl

www.liwona.pl

tel. 570 625 625

e-mail: biuro@symulatorIKZ.pl

05-850 Ożarów Mazowiecki, Macierzysz, ul. Wojska Polskiego 7

Symulator jazdy samochodem ciężarowym i autobusem spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 08 kwietnia 2011 r., w sprawie urządzenia do symulowania jazdy w warunkach specjalnych oraz posiada certyfikat PIMOT-u.

ne - to w 2023 r. będzie można na masową skalę eksploatować autonomiczne lub półautonomiczne ciężarówki na europejskich drogach w tzw. platoningu. Jednak, według ekspertów GBOX, droga do tego jest jeszcze daleka. Można się natomiast spodziewać, że zawód kierowcy przekształci się, na przykład w menedżera transportu. Podczas jazdy samochodem będzie on mógł wykonywać także inne czynności – np. związane z obiegiem dokumentów, ale wciąż kluczowym zajęciem pozostanie czuwanie nad bezpiecznym dotarciem do celu.

Jak zauważa Kamil Korbuszewski – *Współczesna technologia i oparte na niej narzędzia zakładają możliwość popełnienia przez kierowcę błędu, więc stworzone zostały sensory, które są w stanie wychwycić błąd i w porę zareagować. To między innymi systemy rozpoznawania znaków, czujniki zmęczenia kierowców, systemy omijania przeszkód. Skomplikowane manewry można obecnie wykonać z dużą łatwością, ze względu na wyposażenie samochodów w kamery, które dają kierowcy pełne pole widzenia. W niedalekiej przyszłości do zaparkowania lub wykonania trudnych manewrów tak dużymi samochodami może być wykorzystywany autopilot. Pewnym jest również, że systemy telematyczne zostaną wzbogacone o nowe funkcje, takie jak np. automatyczne zawiadamianie służb o wypadku – eCall czy wchodzenie w interakcje z „inteligentną nawierzchnią", dostosowując tym samym optymalne parametry jazdy. Dodajmy do tego elektryczny lub hybrydowy napęd zgodny z wytycznymi strategii Komisji Europejskiej „Transport w roku 2050". To już niedługo, ale zanim nastąpi, konieczne będzie dostosowanie infrastruktury.*

Siódmy zmysł?

Możliwości techniczne i finansowe, wygoda, zwiększenie bezpieczeństwa, braki kadrowe, dbałość o środowisko - to zaledwie niewielka część czynników, które popychają koncerny motoryzacyjne do wprowadzania innowacyjnych rozwiązań w samochodach ciężarowych. Inteligentne technologie oparte na licznych detektorach, kamerach wykrywających ruch, fotoradarach, czujnikach, zasymilowane z systemami satelitarnymi i innymi pojazdami są znacznie mniej zawodne, niż człowiek operujący wyłącznie 6 zmysłami i intuicją. Najbliższa dekada w transporcie to z pewnością dynamiczny rozwój, szereg udogodnień i przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa na drogach.

Kinga Woźniakowska

Lightscape

Kierowca może popełnić błąd – technologia nie.

Niebezpieczne nawyki

Głośne odtwarzanie ulubionej muzyki podczas jazdy, długie rozmowy przez telefon bez zestawu głośnomówiącego, jazda w niewygodnym obuwiu, czy poprawianie makijażu w drodze do pracy - są to codzienne nawyki, które mogą doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji na drodze.

Dlaczego nie warto prowadzić auta w szpilkach?

Przypuszczalnie duża cześć kierowców w ogóle nie zastanawia się nad doborem odpowiedniego obuwia do prowadzenia samochodu, jest to jednak istotny temat szczególnie dla kobiet. Każda z nich lubi wyglądać elegancko i zapewne w swojej szafie ma przynajmniej jedną parę szpilek. Takie buty idealnie pasują na wyjścia, a do wieczorowej kreacji, czy eleganckich spodni są wręcz obowiązkowym elementem stroju. Niekoniecznie jednak nadają się do prowadzenia auta. Wbrew pozorom - obuwie ma bardzo istotny wpływ, jeśli chodzi o zachowanie bezpieczeństwa na drodze. To jak trudne i niebezpieczne jest prowadzenie pojazdu w takich właśnie butach przez osobę, która dopiero co zdała prawo jazdy - przekonała się jedna z polskich blogerek pisząc, że: „Niedługo po zrobieniu prawka postanowiłam w końcu wsiąść za kierownicę w szpilkach. Przecież tyle kobiet prowadzi auto w wysokich obcasach, że chyba nie powinno być w tym nic trudnego? Moje zdziwienie było ogromne, kiedy okazało się, że kompletnie nie mam wyczucia pedałów i w ogóle jakoś słabo panuję nad samochodem. Na szczęście pojechałam tylko do pobliskiego sklepu i jakimś cudem przeżyłam tę podróż. Od tamtej pory, nauczona doświadczeniem, woziłam zawsze płaskie buty na zmianę w samochodzie. Nawet nie przyszło mi do głowy, żeby podejmować kolejne próby prowadzenia w obcasach, koturnach itd. Królowały u mnie baleriny i tenisówki."

Autorka bloga *careta.pl* pisze jednak dalej, iż: „kiedy okazało się, że muszę wsiąść za kółko w szpil-

kach – na początku spanikowałam! Byłam wtedy na weselu i to ja nad ranem miałam pełnić zaszczytną rolę kierowcy. Jako, że decyzja ta była raczej spontaniczna – nie miałam butów na zmianę. Perspektywa jazdy o 4 nad ranem i to 35 km w 7 cm obcasach nie napawała mnie optymizmem. I tutaj spotkało mnie zaskoczenie. Prowadziło mi się dobrze, normalnie, po chwili nie zwracałam uwagi na buty. Skąd ta różnica? Myślę, że to kwestia zderzenia świeżego kierowcy z kierowcą o kilkuletnim doświadczeniu. Jednak mam za sobą trochę przejechanych kilometrów i wszystko okazuje się kwestią wprawy. Czy w związku z tym zamierzam prowadzić w szpilkach? Nie – najbardziej komfortowo i naturalnie czuję się jednak w płaskich butach. Ale już wiem, że kiedy kolejny raz przyjdzie mi prowadzić w obcasach – nie będę panikować". Podobne odczucia ma wiele kobiet, jednak należy pamiętać, że nawet okazyjne prowadzenie auta w nieodpowiednim obuwiu niesie za sobą takie konsekwencje, jak:

- skrępowanie ruchów stopy (np. w kozakach),
- szybsze zmęczenie nóg, co sprawia znaczny dyskomfort,
- utknięcie „szpilki" pod jednym z pedałów albo wbicie się obcasa w dywanik,
- nienaturalne ułożenie stopy, utrudniające prawidłowe naciskanie na pedały,
- brak wyczucia w sile nacisku na pedał (np. w butach na koturnie),
- brak odpowiedniej przyczepności stopy (np. w klapkach, czy japonkach),
- szybsze niszczenie się obuwia (np. ścieranie się obcasów).

Niewygodne obuwie a przepisy

Kilka lat temu było głośno o Francuzce, której firma ubezpieczeniowa odmówiła wypłaty odszkodowania. Kobieta kierowała autem w szpilkach, a Sąd Najwyższy przyznał rację... ubezpieczycielowi. W uzasadnieniu wyroku uznano, że prowadzenie samochodu w butach na wysokim obcasie jest zagrożeniem dla ruchu drogowego. Przepisy w Polsce nie precyzują, w jakich butach należy, a w jakich nie wolno prowadzić auta - tutaj zostaje duże pole do interpretacji. Art. 86 kodeksu wykroczeń stanowi, iż: „Kto, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny". Teoretycznie można dostać mandat za jazdę w nieodpowiednim obuwiu (np. szpilki, klapki) lub na boso, ale są to raczej jednostkowe przypadki.

Czy w takich butach można bezpiecznie prowadzić pojazd?

Najwygodniejsze okrycie nóg

Najlepszym i najwygodniejszym obuwiem do prowadzenia auta są buty na płaskiej, elastycznej i niezbyt szerokiej podeszwie, które dobrze trzymają się stopy. Jazda w nich jest przyjemna i komfortowa, gdyż mamy pełną kontrolę nad naciskiem przenoszonym na pedały. Wyeliminujemy wtedy także niebezpieczeństwo zablokowania się obcasa w rowku gumowego dywanika. Kobietom, które lubią szpilki lub wysokie koturny radzimy, aby w swoim samochodzie wygospodarowały specjalne miejsce w bagażniku lub schowku na wygodne baleriny czy mokasyny i zakładały je przed prowadzeniem auta. W takim obuwiu panie wyglądają równie modnie i kobieco podczas jazdy. Po dojechaniu do miejsca docelowego zawsze można zmienić buty na ulubione szpilki.

Zbyt głośne słuchanie muzyki w aucie

Jak powszechnie wiadomo - bardzo głośne odtwarzanie muzyki w samochodzie może bezpośrednio prowadzić do stworzenia zagrożenia w ruchu drogowym. Zbyt duża ilość dB nie tylko rozprasza kierowcę, ale także izoluje go od sytuacji na drodze i może np. doprowadzić do nieusłyszenia nadjeżdżającej karetki, a w skrajnych przypadkach - nawet spowodowania wypadku. W polskim prawie na próżno doszukiwać się przepisu, który bezpośrednio reguluje kwestię słuchania muzyki w aucie.

Czy za głośne odtwarzanie muzyki w samochodzie grozi mandat?

Niektórzy eksperci wskazują na fakt, iż teoretycznie istnieje możliwość, aby policja karała kierowców za głośne słuchanie muzyki, powołując się na niezachowanie należytej ostrożności na drodze (mandat wysokości od 250 do 500 zł). Zwolennicy tego rozwiązania wskazują na art. 3 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, w który stanowi, iż „uczestnik ruchu (...) obowiązany jest zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego", dodatkowo należy pamiętać o tym, że wywołanie nadmiernego hałasu może być odebrane jako zakłócanie spokoju, porządku publicznego lub spoczynku nocnego, a to z kolei stanowi wykroczenie określone w art. 51 Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń. Za złamanie tego przepisu grozi kara grzywny bądź ograniczenia wolności. W tym przypadku mandat wynosi od 100 do 500 zł. Jednak są to rozważania czysto teoretyczne, a policja nie wykorzystuje tej furtki

Słuchając głośnej muzyki nie usłyszysz np. sygnału karetki!

prawnej. Nie oznacza to jednak, że drogowi amatorzy o zapędach audiofilskich mogą czuć się całkowicie bezkarnie, ponieważ istnieje sytuacja, kiedy policja może ich ukarać mandatem. I to bardzo dotkliwym.

Zdrowie też ważne!

Wykorzystywanie pełnej mocy systemu car audio podczas jazdy jest podobne w skutkach do słuchania muzyki w słuchawkach (w dłuższej perspektywie powoduje poważne uszkodzenia słuchu), nie wspominając już o utracie koncentracji podczas jazdy. Apelujemy zatem, aby słuchać ulubionej muzyki w umiarkowanej głośności - będzie to o wiele bezpieczniejsze i przyjemniejsze zarówno dla nas, jak i podróżujących z nami pasażerów.

Rozmowa przez telefon podczas jazdy

Korzystanie z telefonu podczas jazdy to bardzo prosta droga do spowodowania zagrożenia. W dobie wszechobecnych smartfonów jest to ogromny problem cywilizacyjny. Przez telefon już nie tylko rozmawiamy i wysyłamy SMS-y, ale możemy także sprawdzić skrzynkę email, najświeższe informacje, stan konta bankowego, czy też udzielać się na portalach społecznościowych. Kierowcy często korzystają także z nawigacji lub aplikacji Yanosik, a niestety tylko niewielu z nich posiada odpowiedni uchwyt na komórkę. Policja na każdym kroku apeluje, jak niebezpieczne jest używanie telefonu podczas jazdy. Jest to jedna z najbardziej rozpraszających czynności za kierownicą - żeby bowiem spojrzeć na ekran smartfona musimy oderwać wzrok od drogi. Każda sekunda nieuwagi może być tragiczna w skutkach, gdy np. na przejście dla pieszych znienacka wybiegnie dziecko, a my zareagujemy z opóźnieniem. Statystyki policji są przerażające - aż 8 na 10 kierowców w Polsce używa telefonu podczas jazdy!

Francja idzie na wojnę z kierowcami używającymi telefonu podczas jazdy

Francuskie władze postanowiły zaciekle walczyć z kierowcami, używającymi komórek. Na początku tego roku tamtejszy Sąd właśnie zakończył głośną sprawę, w której kierowca nie zgodził się na przyjęcie mandatu - używał smartfona, stojąc przed rondem z włączonymi światłami awaryjnymi. Sędzia zdecydował, że w tej sytuacji mandat się należał, a kierowca może używać telefonu tylko i wyłącznie na miejscu parkingowym. W wyniku nowych regulacji prawnych Francuzi nie będą mogli np. zjechać na pobocze, aby sprawdzić drogę dojazdu do celu, odebrać ważną rozmowę czy odpisać na Facebook'u. Kierowca może użyć telefonu na postoju tylko pod jednym warunkiem - jeżeli doszło do wypadku lub awarii pojazdu i chce w zaistniałej sytuacji powiadomić stosowne służby.

Rozmowa przez telefon podczas jazdy - grzech śmiertelny – czasami dosłownie.

Mandat za używanie telefonu podczas jazdy

Kara za rozmawianie przez telefon podczas jazdy we Francji jest bardzo dotkliwa, bowiem po przeliczeniu na złotówki mandat przekracza 565 złotych. Tamtejsza policja prowadzi szeroko zakrojoną akcję przeciwko łamiącym ten przepis - we Francji to jeszcze poważniejszy problem niż w Polsce - statystyki mówią, że 9 na 10 kierowców rozmawia przez telefon podczas jazdy. Rocznie za to wykroczenie karze się tam ponad 300 tys. osób. Aż tak ostra interpretacja przepisów nie powinna dziwić, gdyż coraz więcej Francuzów narzeka na auta blokujące pobocza i wąskie uliczki. W wielu przypadkach właśnie z powodu smartfonów. To nie jedyne zaostrzenie przepisów dla kierowców nad Sekwaną, bowiem na drogach krajowych obniżono tam dopuszczalną prędkość z 90 do 80 km/h. W Polsce mandat za rozmawianie przez telefon jest w prawdzie o wiele niższy, niż we Francji, ale kierowcę mogą zaboleć punkty karne.

W Polsce za używanie telefonu podczas jazdy bez użycia zestawu głośnomówiącego grozi 200 złotych mandatu oraz 5 punktów karnych. Wśród ekspertów coraz częściej pojawiają się głosy, że kara powinna być znacznie surowsza. Jeżeli pomysł Francuzów sprawdzi się w dłuższej perspektywie, to możemy spodziewać się podobnego rozwiązania także nad Wisłą.

tekst i foto Mateusz Paśkucki

KRWOTOKI

PIERWSZA POMOC (część 4)

Wypadki komunikacyjne stanowią piątą (co do częstości) przyczynę zgonów lub inwalidztwa. Codziennie, jadąc samochodem, możemy stać się świadkiem wypadku. Przeżycie chorych z ciężkimi obrażeniami ciała zależy od czasu i dlatego tak ważne jest szybkie przybycie wykwalifikowanej pomocy medycznej. Jak jednak szybko i samodzielnie udzielić pomocy tuż po wypadku komunikacyjnym?

Najczęstsze urazy podczas wypadków komunikacyjnych to: uszkodzenia kręgosłupa, uszkodzenia mózgu, krwawienia, złamania i wszelkie obrażenia tkanek miękkich. Dziś poświęćmy więcej uwagi jak udzielić pierwszej pomocy przy krwawieniach.

Jeżeli znajdziemy się na miejscu wypadku, w którym poszkodowani będą potrzebować pomocy pamiętajmy o tym, że ważne jest zidentyfikowanie chorych wymagających pilnej pomocy i szybkie przetransportowanie ich do szpitala, gdzie otrzymają specjalistyczną pomoc. Pomoc w wypadkach samochodowych, gdy jest wielu poszkodowanych, należy rozpocząć od tych z najpoważniejszymi obrażeniami, czyli najpierw udać się do osób, które nie wzywają pomocy. Może to oznaczać, że są nieprzytomne. Osobom mającym krwotok należy ucisnąć miejsce krwawienia, później zająć się osobami skarżącymi się na duszności, a na końcu osobami z drobnymi urazami. Wszystkich poszkodowanych należy uspokajać i zapewnić o nadchodzącej pomocy.

Krwotok

Krwotok jest to gwałtowna utrata krwi wskutek przerwania ciągłości naczynia. Najczęściej spowodowany jest urazem prowadzącym do mechanicznego uszkodzenia ciała i naczyń krwionośnych. Jest to stan zagrożenia życia, gdyż przerwanie żył czy tętnic powoduje silny wypływ krwi, co może w konsekwencji doprowadzić do śmierci poszkodowanego. Stąd znajomość zasad pierwszej pomocy w przypadku krwotoku jest niezwykle istotna.

Rodzaje krwotoków

Co powinniśmy wiedzieć o **krwotokach**? Może być on **zewnętrzny** lub **wewnętrzny**. Zewnętrzny jest łatwy do zdiagnozowania, gdyż widoczne jest krwawienie. Krwotok zewnętrzny może być niewielki, z powierzchownych uszkodzeń skóry, ale może też być masywny, gdy na przykład jest połączony ze złamaniem otwartym i przerwaniem ciągłości dużego naczynia.

Trudniejszy w ocenie jest krwotok wewnętrzny, prowadzący do wielu rozległych urazów narządów wewnętrznych. Jest dużo groźniejszy, bowiem nie widać go na pierwszy rzut oka. Poszkodowany może być nieprzytomny, mieć zimną i bladą skórę, a pomóc mu może jedynie szybko przeprowadzona operacja.

Krwotoki, ze względu na rodzaj uszkodzonej tkanki, dzielimy na **tętnicze, żylne i włośniczkowe** (powierzchniowe). Te ostatnie są spowodowane przez drobne skaleczenia czy otarcia i zwykle nie stanowią bezpośredniego zagrożenia. Pierwsza pomoc sprowadza się do oczyszczenia rany i jej zabezpieczenia plastrem czy jałowym opatrunkiem.

Najgroźniejsze dla życia są krwotoki tętnicze i żylne, gdyż powodują dość szybką utratę krwi. Jak rozróżnić krew żylną od tętniczej, gdy nie jesteśmy specjalistami? **Krew żylna jest ciemnoczerwona**,

po lewej: krwotok żylny – ciemna krew spływa jednostajnie.
po prawej: Krwotok tętniczy – jasna krew tryska zgodnie z biciem serca.

płynie jednostajnym strumieniem. **Krew tętnicza jest jasnoczerwona** i zwykle tryska z rany z częstotliwością tętna. Wydobywanie się krwi tętniczej jest bardziej niebezpieczne, gdyż jest ona pod ciśnieniem. Krwotok może doprowadzić nawet do wstrząsu, gdy stracimy dużo krwi. Najczęściej mamy do czynienia z krwotokiem mieszanym. Szybka utrata około 1 litra krwi grozi wstrząsem krwotocznym i śmiercią!

Niezależnie od tego, czy krwotok jest żylny, czy tętniczy pierwsza pomoc poszkodowanemu polega na założeniu na ranę opatrunku uciskowego. Na zranione miejsce nakładamy najpierw jałowy materiał opatrunkowy, a następnie mocujemy go za pomocą bandaża. Po nałożeniu kilku zwojów dokładamy materiał uciskowy (np. zwiniętą rolkę bandaża lub twardy przedmiot) w celu lepszego ucisku materiału opatrunkowego na ranę. Całość ciasno bandażujemy. Jeśli rana przesiąka krwią możemy dołożyć kolejną warstwę bandaża. W przypadku krwotoku z kończyn możemy unieść je do góry (powyżej serca), aby zmniejszyć krwawienie. Powyższe metody postępowania powinny okazać się skuteczne w przypadku krwotoku z żyły lub małej tętnicy.

Objawy towarzyszące krwotokom

Dodatkowymi objawami krwotoku, które mogą wystąpić u osoby poszkodowanej są: bladość powłok ciała, przyspieszenie tętna, spadek ciśnienia krwi, ogólne osłabienie, szum w uszach, zimny pot, mroczki przed oczami, niepokój, utrata przytomności.

Tamowanie krwotoków, czyli pierwsza pomoc przy krwawieniu

Pierwsza pomoc w przypadku krwotoków wymaga od osoby udzielającej pomocy dużo wysiłku i opanowania, gdyż nie każdy potrafi znieść widok krwi czy też obrażeń ciała. Jak zawsze na pierwszym miejscu stawiamy własne bezpieczeństwo. Pamiętajmy, że każdy poszkodowany może być potencjalnie zakażony (WZW B i C, HIV). Kontakt z krwią lub płynami ustrojowymi zagraża osobie udzielającej pomocy. Dlatego bardzo ważne jest użycie rękawiczek.

Safety first –
Twoje bezpieczeństwo przede wszystkim – włóż rękawiczki

Następnie oceniamy uraz, sprawdzamy czy poszkodowany jest przytomny, o ile jest to konieczne wzywamy odpowiednie

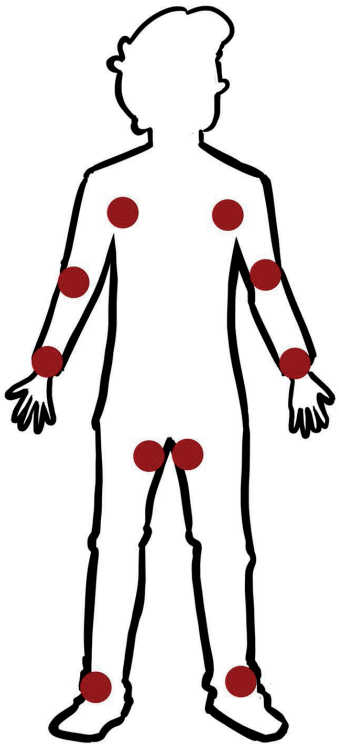
służby ratownicze oraz natychmiast zaopatrujemy masywne krwawienie poprzez ucisk palcem lub ręką (tylko z użyciem rękawiczki – najlepiej podwójnej) przy pomocy jałowej gazy. Nagły i duży krwotok może zagrażać życiu poszkodowanego. Kończynę, która krwawi, należy unieść do góry i na ranę nałożyć opatrunek uciskowy – jałową gazę, watę, bandaż. Raz przyłożonego opatrunku nie należy zdejmować. Nowy można położyć na stary. Warto pamiętać, że w przypadku urazu dłoni, ramienia czy przedramienia należy zdjąć z nich wszystkie ozdoby – pierścionki, zegarki, bransoletki. Jeśli występuje krwawienie z nosa, ust czy gardła, poszkodowany powinien siedzieć z głową pochyloną do przodu. Jeśli utrata krwi jest powolna i w porę zostaje zatrzymana, zwykle nie zagraża to życiu chorego. Objawy wstrząsu pojawiają się przy utracie około 40% objętości krążącej krwi, Groźne dla życia krwotoki występują zwłaszcza przy uszkodzeniu dużych naczyń tętniczych lub żylnych, takich jak **szyjne, udowe, ramieniowe lub pachowe**.

Krwotok zewnętrzny - co robić?

Objawami krwotoku zewnętrznego mogą być: pojawienie się krwi po przerwaniu ciągłości skóry, blade śluzówki, osłabienie, a nawet utrata przytomności, przyspieszone i słabo napięte tętno. Prawidłowe tętno u zdrowego człowieka wynosi 60-80 uderzeń na minutę. Tętno można zbadać najlepiej w okolicach nadgarstka na tętnicy promieniowej lub na tętnicy szyjnej.

Jeżeli stwierdzisz u poszkodowanego takie objawy natychmiast wezwij pogotowie ratunkowe (nr 112 lub 999). Oceń podstawowe parametry życiowe takie jak: oddychanie, krążenie, stan przytomności. Jeśli nie oddycha - udrożnij drogi oddechowe. Jeżeli ma zatrzymanie krążenia rozpocznij resuscytację. Jeżeli jest w stabilnym stanie niezwłocznie wezwij pomoc! Jeżeli masz apteczkę, rozpocznij od nałożenia jałowego opatrunku i uciśnięcia miejsca krwawienia (jeżeli nie posiadasz opatrunku - uciśnij ręką lub dostępnym Ci materiałem, który wydaje się czysty).

Uniesienie ręki zmniejszy szybkość uciekania krwi.



Punkty uciskowe do tamowania krwotoków tętniczych

Przymocuj opatrunek bandażem - taki opatrunek nazywamy opatrunkiem uciskowym. Jeśli opatrunek przesiąka krwią – dołóż kolejne warstwy, nie zdejmując starego opatrunku i nie zwalniając ucisku. Jeśli krwawienie nadal nie ustaje, unieś krwawiącą kończynę nie zwalniając ucisku. Postaraj się unieruchomić krwawiącą kończynę. Jeśli powyższe metody zawodzą – zastosuj ucisk na tętnice powyżej miejsca krwawienia.

Punkty uciskowe do tamowania krwotoków tętniczych:

- ramię - nad obojczykiem,
- przedramię - w zgięciu łokcia,
- dłoń - przed nadgarstkiem,
- udo - w połowie pachwiny,
- stopa - przednia część stawu skokowego.

W ostateczności możesz zastosować opaskę uciskową. Powinna ona być stosowana w

bardzo ciężkich urazach, pod warunkiem umiejętności jej założenia. Źle założona opaska może spowodować uszkodzenie nerwów, naczyń lub nawet martwicę tkanek.

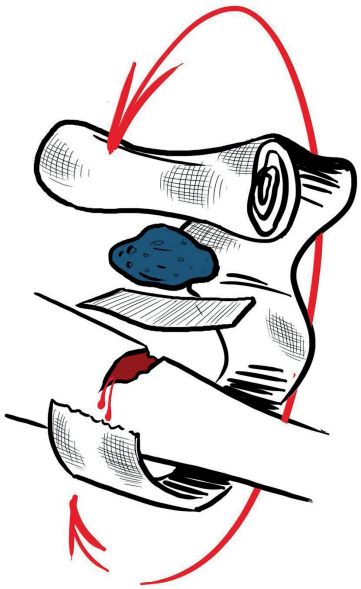
Krwotok wewnętrzny – jak postępować?

U ofiar wypadków często dochodzi do krwawienia do jam ciała (krwotok wewnętrzny).

Objawy, które sugerują krwotok wewnętrzny to: objawy wstrząsu: szybkie tętno, niskie ciśnienie krwi, zimny pot, zblednięcie, oziębienie, utrudnienie oddychania w przypadku krwawienia do klatki piersiowej. Mogą również pojawić się: wymiotowanie krwią bądź oddawanie smolistych stolców to często objaw krwawienia z wrzodu żołądka lub dwunastnicy, oddawanie stolca podbarwionego krwią może oznaczać krwawienie z końcowego odcinka przewodu pokarmowego, oddawanie moczu podbarwionego krwią może oznaczać krwawienie z układu moczowego, powiększenie się obwodu brzucha lub zasinienie pod którymś z łuków żebrowych może świadczyć o krwawieniu z narządów jamy brzusznej, wykrztuszanie wydzieliny podbarwionej krwią świadczy o krwawieniu z płuc.

Nasza pomoc doraźna w takiej sytuacji ma ograniczoną rolę. Nie należy podawać niczego do jedzenia ani picia. Rannego trzeba w miarę możliwości unieruchomić, jeżeli jest przytomny, ułożyć na wznak, ewentualnie w pozycji przeciwwstrząsowej (z uniesionymi kończynami). Nieprzytomnego układamy w pozycji bocznej ustalonej. Konieczny jest natychmiastowy transport do szpitala! Rannemu nie wolno pozwolić chodzić, gdyż może dojść do nagłego zatrzymania krążenia. Transport chorego z krwotokiem musi odbywać się na leżąco!

Krwotoków wewnętrznych nie można zatamować. Można jedynie zmniejszyć ich skutki przez zastosowanie odpowiedniego ułożenia poszkodowanego, a potem trzeba kontrolować czynności życiowe i jak najszybciej wezwać pogotowie.



Opatrunek uciskowy – coś jałowego lub czystego, coś twardego i bandaż ściskający całość.

Sposoby tamowania krwotoku

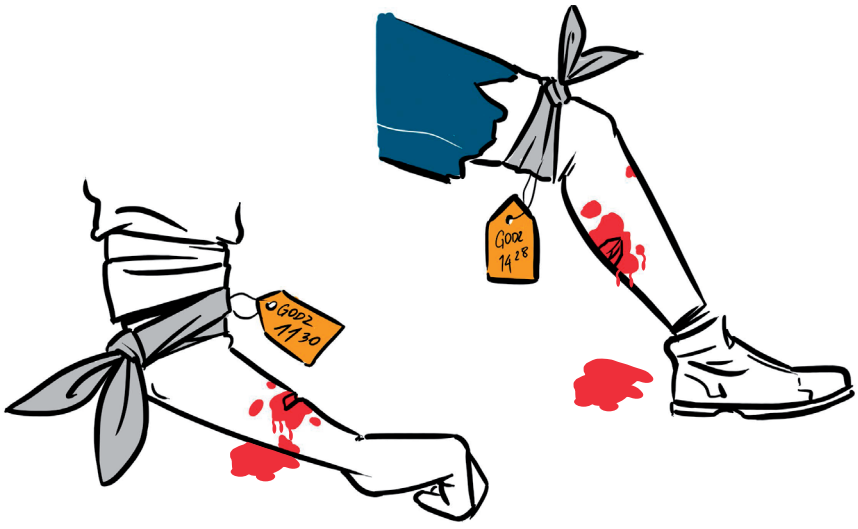
Zatamowanie krwotoku na miejscu wypadku jest czynnością ratującą życie. Zatamować krwotok można poprzez:

- uniesienie kończyny,
- ucisk ręczny w miejscu wypływu krwi,
- założenie opatrunku uciskowego
- uniesienie kończyny stosujemy przy mniejszych krwotokach
- ucisk ręczny stosowany jest w dużych krwotokach.

W sytuacji masywnego krwotoku można ucisnąć krwawiącą ranę bezpośrednio własną dłonią. Lepiej jednak przed uciskiem ranę przykryć gazą opatrunkową.

Opatrunek uciskowy polega na nałożeniu na ranę czystego opatrunku osłaniającego i uciśnięciu go wałkiem ze zwiniętego bandaża, ligniny, waty itp., a następnie umocowaniu go opaską dociskającą.

Jeśli mimo ucisku rana nadal krwawi, nie należy zdejmować opatrunku, lecz dołożyć waty i ucisnąć go silniej drugą opaską.



Przy masywnych krwawieniach trzeba założyć opaskę uciskową.

W wyjątkowych wypadkach, dotyczących amputacji lub zmiażdżenia kończyny, zakładamy opaskę uciskową. Opaskę nakładamy wyłącznie na udo lub na ramię. Dopuszczalny czas ucisku opaski uciskowej wynosi 2 godziny. Po założeniu opaski musi być odnotowany czas jej założenia. W razie braku opaski uciskowej należy zastąpić ją zaimprowizowaną opaską z chustki, koszuli lub paska.

Jeśli nie ma możliwości stosowania opatrunku uciskowego gdyż np. rana jest rozległa lub w ranie znajduje się duże ciało obce, można zastosować opaskę uciskową.

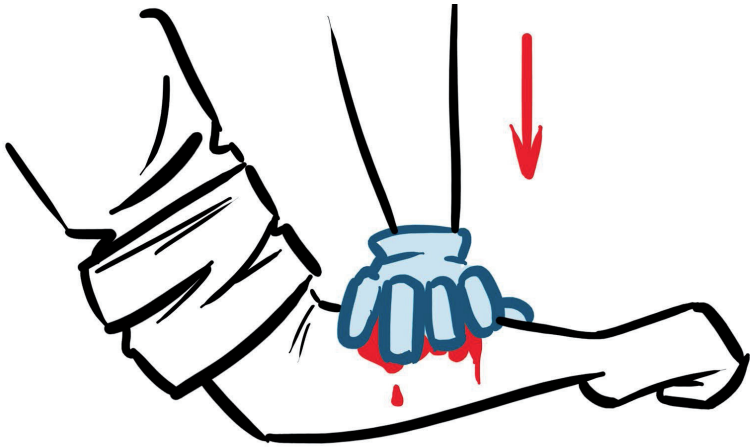
PAMIĘTAJ! Opatrunek uciskowy a opaska uciskowa to nie jest to samo.

Opaskę uciskową stosuj tylko w wyjątkowych sytuacjach. Możesz ją zastosować na ramieniu lub udzie. Z chwilą jej założenia odcinasz całkowicie dopływ krwi do kończyny. Taśma użyta jako opaska powinna mieć szerokość kilku cm (najlepiej około 10). Nie wolno stosować cienkich drutów, sznurów, gdyż mogą one nieodwracalnie uszkodzić naczynia i nerwy.

W każdym przypadku zaciśnięcia kończyny opaską należy odnotować dokładny czas wykonania tej czynności. Notatkę taką umieszcza się na ubraniu rannego. Zaciśnięcie całkowicie zamyka dopływ krwi i tlenu, powoduje gromadzenie się toksycznych substancji przemiany materii, doprowadzając do uszkodzenia tkanek. Gdy po długotrwałym uciśnięciu następuje uwolnienie opaski, trujące substancje nagle dostają się do organizmu, wywołując ciężką reakcję ogólną.

Opaskę uciskową stosuje się tylko w ostateczności!

Jeżeli krwawiące miejsce znajduje się na tułowiu, głowie, szyi, a więc na miejscach, gdzie zastosowanie opaski elastycznej jest niemożliwe, krwawienie tamuje się poprzez ucisk rany palcami przez jałową gazę. Jeśli nie mamy gazy możemy zastosować zwykłą chusteczkę do nosa. Aby uniknąć bezpośrednio kontaktu z krwią, należy zaopatrzyć apteczkę samochodową w parę jednorazowych rękawiczek. W ten sposób chronimy siebie przed AIDS i żółtaczką wszczepienną.



Ucisk rany – najlepiej poprzez coś jałowego lub czystego i w rękawiczkach.

WAŻNE!

Krew jest najważniejszym środkiem transportu w organizmie ludzkim i łączy jako ,,płynny narząd" poszczególne komórki. Objętość całej krwi wynosi u dorosłego około 6 do 8% masy ciała czyli około 5 litrów.

Utrata w krótkim czasie około 1/3 objętości krwi krążącej u człowieka dorosłego (ok. 1,5 – 2 litrów) może mieć nieodwracalne skutki, prowadzić do wstrząsu i może być przyczyną śmierci.

Krwotok z dużych naczyń, takich jak tętnica ramienna, udowa, szyjna może spowodować śmierć w ciągu kilku minut.

Krwotoki i rany mogą przytrafić się w codziennych sytuacjach. Na ulicy, w pracy, w domu, w szkole, praktycznie wszędzie może dojść do wypadku. Krwotok może być bardzo niebezpieczny zarówno dla zdrowia, jak i życia poszkodowanego, dlatego warto wiedzieć, w jaki sposób można pomóc krwawiącej osobie. Taka wiedza jest bardzo prosta i może uratować zdrowie, a nawet życie ludzkie. Bardzo niebezpieczne może być nieustępujące krwawienie z nosa. Tamowanie krwotoków i opatrywanie ran to przydatne umiejętności w nagłych wypadkach i na co dzień.

BJ

Pamiętaj, że każdy poszkodowany może być potencjalnie zakażony (WZW B i C, HIV). Kontakt z krwią lub płynami ustrojowymi zagraża osobie udzielającej pomocy. Dlatego bardzo ważne jest użycie rękawiczek. Jeżeli ich nie mamy można użyć np. zwykłych sklepowych worków foliowych.

Legenda w nowej odsłonie

W dobie wszechobecnej tandety rodem z dalekiego wschodu grupa pasjonatów postanowiła reaktywować pojazd bezspornie kojarzony z historią polskiej motoryzacji. Jednocześnie, w odróżnieniu od produktów z PRC, ma wyznaczać nowe trendy w projektowaniu. Ma być high-tech i eko. Ma mieć perfekcyjny nowoczesny design. Swoją jakością i klasą ma nawiązywać do czołówki światowej. Co za tym idzie ma zapewniać większe bezpieczeństwo niż azjatyccy konkurenci.

Podczas XI Zlotu Motocykli WSK i Innych zaprezentowany został projekt wykonawczy pierwszego modelu reaktywowanej marki WSK. Po raz pierwszy zobaczyliśmy, jak będzie wyglądała nowa maszyna. Za rok ma powstać egzemplarz studialny, za dwa lata prototyp motocykla. 12 miesięcy później ma szansę ruszyć produkcja.

- *Tak się złożyło, że świdnickie zloty motocykli wyznaczają cezury kolejnych etapów powstawania nowej Wueski* – mówi Michał Piotrowicz, zastępca burmistrza, odpowiedzialny w ratuszu za realizacje programu.

W ubiegłym roku zaprezentowaliśmy szkice koncepcyjne autorstwa Jędrzeja Jacka Synakiewicza, architekta z Kwidzynia, który zajmuje się również konstruowaniem motocykli i ich elementów.

Historia pomysłu na przywrócenie do życia kultowej marki sięga 2012 roku. Na początku był on propagowany przez hobbystów i pasjonatów, znudzonych średniej jakości jednośladami importowanymi głównie z Dalekiego

Michał Piotrowicz - zastępca burmistrza – entuzjasta reaktywacji marki WSK.

Jędrzej Synakiewicz – autor koncepcji nowej Wueski.

Wschodu. Marzyła im się również odbudowa marki, pod którą przez 30 lat wyprodukowano w WSK Świdnik ponad 2 mln motocykli. W 2015 roku ideę poparły władze miasta. Dzięki ich staraniom, inicjatywa zaczęła nabierać konkretnych kształtów.

- *Skonstruowanie i rozpoczęcie produkcji motocykla to wbrew pozorom bardzo skomplikowane przedsięwzięcie. Nasz ambitny projekt zakłada, że będzie to w możliwie maksymalnym stopniu oryginalna, polska konstrukcja, której elementy będą również produkowane w Polsce. Potrzebujemy więc nowoczesnej myśli inżynierskiej, kapitału i rzecz jasna mocy wykonawczych* – tłumaczy Michał Piotrowicz.

Koncepcja Jędrzeja Synakiewicza jest w pewnym sensie kompromisem. Stara się pogodzić nowoczesność z prostotą budowy i unifikacją podzespołów składających się na poszczególne wersje motocykla.

Następczyni „czarnej strzały"

Pierwszym modelem ma być WSK 125, nawiązująca do tradycji popularnej „czarnej strzały" z lat 70. Oprócz pojemności silnika, wszystko ją jednak różni od tamtego modelu. Będzie napędzana zupełnie nową jednostką opracowaną i opatentowaną przez pana Synakiewicza. Co ciekawe, pracując w cyklu dwusuwowym nie będzie ona wymagała mieszania paliwa z olejem. Silnik ma spełniać europejskie normy czystości spalin. Chłodzony powietrzem będzie również stanowił element nośny konstrukcji. Rama przednia, pomocnicza i wahacz wykonane zostaną z metalu, elementy nadwozia, z kompozytów, podobnie jak pas napędowy.

Motocykl będzie przystosowany do zainstalowania napędu elektrycznego. Za jego powstanie odpowiedzialny jest lubelski „Ursus", który mocno zaangażował się w reaktywację Wueski, oddając do dyspozycji swój potencjał badawczo-rozwojowy. Nowatorskim rozwiązaniem jest też bezstopniowa, automatyczna skrzynia biegów. Przyzwyczajonych do klasycznych motocykli zdziwi więc na początku brak dźwigni sprzęgła przy kierownicy. Amatorów zakupu tego modelu, posiadających jedynie prawo jazdy kategorii B, nie ucieszy wiadomość, że motocykl będzie miał stosunkowo dużą moc – 24 KM i prędkość – ponad 100 km/h. Potrzeby rynku z pewnością skłonią konstruktorów do opracowania wersji o ograniczonych osiągach.

Następne wersje nowej Wueski będą miały silniki o pojemności 250, 500, aż po flagowy 1000 cm³, kojarzący się z racji pojemności skokowej silnika z przedwojennym „Sokołem". Jak nietrudno się domyślić powstaną one poprzez dokładanie kolejnych modułów jednostki bazowej. Największy ma mieć moc aż 180 KM. W zależności od zasobności kieszeni klientów poszczególne modele będą wyposażane w zróżnicowany osprzęt.

WSK 125 cm³ – wersja turystyczna i sportowa.

Skąd wziąć pieniądze

Model finansowania, dla sprawnej realizacji projektu, ma polegać na utworzeniu spółki, której działania będą dedykowane reaktywacji marki motocyklowej WSK. Proponowani wspólnicy to Gmina Miejska Świdnik, z 51 procentami udziałów oraz nieokreślony jeszcze inwestor strategiczny, posiadający 49 procent udziałów, ale to jedna z koncepcji organizacyjnych przedsięwzięcia.

Pozostaje pytanie, kto będzie producentem reaktywowanej Wueski. Organizatorzy przedsięwzięcia trwają na stanowisku, że powinna to być firma posiadająca siedzibę na Lubelszczyźnie. Założenie jest takie, że produkcja wuesek, przynajmniej na początku będzie miała charakter rzemieślniczy i małoseryjny. Spowoduje to dość wysoki koszt jednostkowy jej wytwarzania i sprawi, że nasze nowe motocykle nie będą raczej miały szansy konkurować cenowo z chińską „masówką". Jednak jeśli motocykl będzie faktycznie nowatorski, niezawodny i wyprodukowany w Polsce, z krajowych podzespołów, to znajdzie amatorów wybierających go z pobudek pozaekonomicznych, choćby dla dobrze pojętego szpanu. Jest więc duża nadzieja, że w perspektywie trzech lat, na polskich drogach, obok starych marek Junaków i Rometów pojawią się również Wueski. Tyle, że naprawdę polskie.

Jaka będzie nowa wueska?

SILNIK 125 cm³

1. Zakładana moc 24 KM przy 9500 obr/min.
2. Silnik zasilany początkowo gaźnikiem, przejściowo wtryskiem pośrednim, a docelowo wtryskiem bezpośrednim.
3. Skrzynia 5 - biegowa z suchym sprzęgłem, docelowo CVT.
4. Układ zapłonowy elektroniczny bezstykowy - programowalny.
5. Alternator umieszczony bezpośrednio na wale silnika.
6. Napęd pierwotny - pasek zębaty, wtórny - pasek zębaty.
7. Układ chłodzenia - powietrzem.
8. Układ smarowania z suchą skrzynią korbową, osobnym zbiornikiem oleju i elektrycznie napędzaną, wielopunktową pompą oleju.
9. Silnik ze skrzynią biegów lub przekładnią zwalniającą przy zastosowaniu CVT, wykonany jako monoblok. Silnik wykorzystany jako element nośny motocykla zawierający miejsca mocowania przedniej szczątkowej ramy, ułożyskowanie osi tylnego wahacza, mocowanie tylnego elementu resorującego i mocowania tylnej ramy pomocniczej.

Podwozie

1. Rozstaw osi 1330 - 1350 mm, pochylenie główki ramy 23°, wyprzedzenie 99 mm.
2. Koła szprychowe z felgami i piastami aluminiowymi lub w całości odlewane: przód - 2.50 x 17", tył - 3.50 - 4.00 x 17".
3. Szczątkowa rama przednia z rur stalowych cienkościennych lub chromowo - molibdenowych o średnicy 32 mm, pomocnicza z rur stalowych cienkościennych lub chromowo - molibdenowych o średnicy 19 mm, wahacz tylny z rur stalowych cienkościennych lub chromowo - molibdenowych o średnicy 32 mm i 19 mm.
4. Przedni widelec typu Upside-down lub klasyczny, tylny element resorujący olejowo - gazowy.
5. Na przednim kole pojedynczy hamulec tarczowy o średnicy 320 mm.
6. Na tylnym kole pojedynczy hamulec tarczowy o średnicy 230 mm.
7. Osprzęt globalnego producenta.

Nadwozie

Wszystkie elementy nadwozia - obudowa lampy przedniej, błotnik przedni i tylny, zbiornik paliwa, elementy konstrukcji siedzenia, owiewka tylna z lampą tylną wykonane z ABS lub kompozytów poliestrowych. W wersjach droższych z kompozytów węglowych lub tłoczonych blach aluminiowych. Możliwość malowania lub metalizowania elementów.

Jan Mazur

Komu potrzebne są zmiany?

Jak wygląda praca egzaminatora na prawo jazdy od podszewki. Skomplikowane zależności pomiędzy kursantem, instruktorem z ośrodka nauki jazdy, egzaminatorem, jego dyrektorem oraz marszałkiem województwa. Komu zależy na czym. I jaki jest wynik tych chęci.

Dla każdego zwykłego użytkownika drogi zmiany w przepisach o ruchu drogowym budzą znaczne opory. Tak było i wciąż jest, bo boimy się zwyczajnie wszystkiego co nowe. Mimo dłuższego już czasu naszego uczestnictwa w nowoczesnej Europie, to wciąż czujemy za plecami zimny cień tych, którzy ingerują w coś, co przecież tak dobrze znamy. Znamy i tolerujemy wszystko w około mimo, że widzimy wiele nieprawidłowości i potrzebę natychmiastowej zmiany. I tak w kółko.

Przepisy ruchu drogowego – kto boi się zmian?

Chcemy i boimy się, narzekamy, a jednocześnie tolerujemy bylejakości, niesprawdzone, krzywdzące zapisy ustaw, cwaniactwo i bezradność naszych członków rodzin, czyny znajomych i nieznajomych. Dużo można by się rozpisywać nad złożonością naszego społeczeństwa i praw nim rządzących. Można oczywiście przyjąć postawę bierną i akceptować wszystko to, co narzucają nam nasi „prominenci", urzędy, zwyczaje i sposoby postępowania wrosłe w naszą kulturę „od zawsze".

Egzaminator

Wróćmy jednak do naszych spraw. Jesteśmy egzaminatorami kandydatów na kierowców. Odpowiedzialna, trudna, stresująca praca z wielkimi oczekiwaniami ze strony społeczeństwa. Jest to zawód / wpisany na listę zawodów w sumie od kilku lat, wymagający olbrzymiej wiedzy i umiejętności, obiektywności i bezstronności w ocenie kandydata. Zawód, który powinien się cieszyć zaufaniem publicznym. Powinien, ale nie cieszy się. Nie może, bo praktycznie nikomu na tym nie zależy. Dla samych kolegów pracujących w tym zawodzie ważniejsze jest utrzymanie pracy niż bezkompromisowa realizacja zadań postawionych przed nimi. Naginanie „kręgosłupa" do zaleceń przełożonych, opinii organów nadzorujących, „pseudo-specjalistów" zajmujących ważne stanowiska, opinii publicznej, czy też dla „świętego spokoju" stało się standardem w tej pracy.

Dyrektor

Dla naszych przełożonych, tu przede wszystkim należy te osoby utożsamiać z funkcją dyrektora ośrodka egzaminowania, wbrew temu, co piszą i co deklarują, to i tak najważniejszym zagadnie-

niem jest wynik finansowy firmy. Prestiż egzaminatora, tym bardziej jego niezależność, profesjonalizm nie ma większego znaczenia w obliczu „dziennego przerobu". Preferowana jest postawa całkowitej uległości, braku zajmowania stanowiska w jego własnych sprawach / egzaminatora. Oczekuje się braku zainteresowania w sprawach zarządzania ośrodkiem, nie toleruje się jakiejkolwiek ingerencji w sferę przyznawania nagród i premii. Do perfekcji opracowano i wprowadzono zasady niepewności, niedomówienia, tajemnicy „służbowej", „każącej ręki urzędu marszałkowskiego" i ignorowania głosów załogi. Wszystko to pod przykrywką wyświechtanego sloganu działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, w białych rękawiczkach, trwa od lat. Nasi przełożeni są zdecydowanymi przeciwnikami jakichkolwiek zmian w przepisach prawa i tylko nieliczne wyjątki w kraju przyznają otwarcie, że tak nie może być. Mimo, że podstawowym zadaniem zarządzających ośrodkami egzaminowania jest ich utrzymanie na odpowiednim, zgodnym z wymaganiami ustawy poziomem, to rozszerzyli ten „zakres obowiązków" do reprezentowania egzaminatora jako specjaliści ruchu drogowego, arbitrów standardów i interpretacji przepisów. A przecież większość z nich nie ma żadnych uprawnień jako egzaminatorzy, nawet jako instruktorzy jazdy, czy nawet praktycy ruchu drogowego kategorii B prawa jazdy. Mimo wszystko media „ich" pytają o opinię, propozycje rozwiązań. No cóż, kto ma władzę, ten błyszczy

Jeżeli nie wiadomo o co chodzi to chodzi o…

na szklanych ekranach. Egzaminator jest tylko „pracownikiem" firmy i zgodnie z wewnętrznymi wytycznymi „nie ma prawa zajmować publicznie stanowiska w sprawach egzaminowania".

Filie WORD-ów

Ciekawym aspektem jest praca egzaminatora w filii ośrodka egzaminowania. Pomysł oddziałów WORD-ów w danym województwie nie jest nowy, ale ostatnimi laty rozkwit i realizacja tej idei znalazła apogeum. W swoim założeniu miały realizować plan udogodnienia dostępu dla społeczeństwa do egzaminów na prawo jazdy. Idea szczytna, jednak założenia w naszej ocenie raczej błędne. Przenoszenie egzaminów do miejsc o bardzo słabej infrastrukturze to wyjątkowo niskich lotów pomysł. Pod względem realizacji zadań egzaminacyjnych w obecnym stanie staje się nie lada wyzwaniem – przecież trzeba zrealizować wszystkie zadania by egzamin został uznany za przeprowadzony prawidłowo. Tylko jak to zrobić, gdy np. w danej miejscowości nie ma drogi dwujezdniowej dwukierunkowej? Takie i inne dylematy dotykają tych, którzy wykonują powierzone im obowiązki. Jeśli jednak przyjrzeć się filiom trochę z szerszej perspektywy, to zauważymy, że ich powstanie wiąże się trochę z celami politycznymi ugrupowań rządzących, ale też z bezkompromisową walką o klienta przez poszczególne WORD-y. Lokalizowane możliwie blisko granic województwa mają na celu ściągnięcie do siebie jak największej ilości chętnych od „konkurencji". Nietrudno też odnaleźć hasła reklamowe niektórych z tych jednostek takie jak: „U nas łatwiej się zdaje". I znowu dochodzimy do wniosku, że w całym tym systemie wynik finansowy odgrywa pierwszoplanową rolę.

Czy jest w tym jakiś sens czy logika? Dla jednych tak, dla innych …. szkoda czasu na rozmyślania. A jednak tak to działa co najmniej od 2007 roku.

Marszałek

Nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych na prawo jazdy należy do urzędów marszałkowskich. Teoria mówi, że działania ze strony tego organu mają stać na straży prawidłowości przeprowadzanych egzaminów, podnoszeniu jakości i działać na rzecz BRD. Tyle teoria, a praktyka… Dopóki ośrodek egzaminowania radzi sobie finansowo, a więc nie prosi o wsparcie urzędu, co więcej, posiada „wolne" środki na kontach, którymi może wspomóc działalność marszałka, to wszystko jest ok. Dla dobra społecznego, większość skarg na egzamin czy egzaminatora rozpatrywana jest na korzyść petenta. Nikt nie liczy się z konsekwencjami, jakie ponosi egzaminator, gdy unieważni mu się egzamin. To jest tylko pracownik WORD-u, a więc jest to problem dyrektora. Jak to powiedział jeden z dyrektorów ośrodka egzaminowania „skoro urząd marszałkowski stwierdził uchybienie w czasie egzaminu, to ja muszę ukarać egzaminatora, no bo jak bym wyglądał wobec urzędu". Nie trzeba chyba dodawać, że nie ma znaczenia, czy unieważnienie było zasadne czy też nie. Zależność pracownicza…. siła wyższa. Słynne były sprawy braku kompetencji urzędników sprawujących nadzór nad pracą egzaminatora i ośrodka egzaminowania. Do dzisiaj niewiele się zmieniło, chociaż są już urzędy z kompetentnymi ludźmi, do wyliczenia na jednej ręce. Mimo, że od niedawna egzaminator zdobył prawo uczestnictwa w postępowaniu skargowym, to wciąż „niechętnie" jest obsługiwany w swojej własnej sprawie. Partnerem do rozmów z urzędem marszałkowskim jest dyrektor WORD-u a nie egzaminator, czytaj dalej – pracownik. Trudno liczyć na poparcie idei zmian w interesującym nas zakresie przez urząd marszałkowski.

Marszałek: unieważnienie egzaminu to nic trudnego. Jeden ruch ręki i gotowe!

Zmiana

Ustawodawca, który stworzył taki a nie inny system funkcjonujący już prawie od 30 lat, nie miał motywacji do jakiś większych zmian. Po co to robić, skoro nie było takiej potrzeby „społecznej", a ci nieliczni, którzy wnosili swoje postulaty i wnioski, łatwo odbijali się od „twardych" urzędników niższego szczebla w ministerstwie. Wnioski, prośby, postulaty systematycznie lądowały w koszach na śmieci, a wprowadzane „zmiany" opracowane przez urzędników, zgodnie z ich wiedzą były wystarczające. Oczywiście „lamentowano" przed kamerami publikując statystyki z polskich dróg. Obiecywano „cudowne" rozwiązania. A życie toczyło się dalej… I tak to trwało aż do 2017 roku. Wtedy to nowa władza postanowiła iść za ciosem i poprosiła do stołu praktyków. Ministerstwo infrastruktury powołało zespół praktyków, którego zadaniem miało być opracowanie nowej ustawy o kierujących pojazdami, poprawki do pozostałych ustaw ruchu drogowego i stosownych rozporządzeń. Trzeba przyznać, że rozmach tych zmian pobudził wyobraźnię, dał „kopa" tym wszystkim, dla których ważne są sprawy kierowców, a którzy już powoli poddawali się całkowitej rezygnacji. Projekt powstał, tempo prac zmalało, a wręcz trzeba powiedzieć, wyhamowało. I znowu polityka, sprawy wyborcze itd… wzięły górę nad problemem palącym nasze społeczeństwo od lat. Ale jest nadzieja…

Opracowanie nowej ustawy – w toku!

Komu więc potrzebne są zmiany w przepisach prawa dotyczącego kierujących pojazdami? Młodym kierowcom! Mimo, że tak jak większość naszych rodaków są przeciwnikami zmian, to w gruncie rzeczy bardzo szybko doceniają działania na rzecz ich bezpieczeństwa, sprawności czy nawet odpowiedzialności. Młodzi ludzie stają się coraz bardziej świadomi swoich praw i obowiązków. Chcą być tacy sami jak Europejczycy, z takimi samymi możliwościami i sposobami na życie. Oczekują coraz więcej. Między innymi dotyczy to również sfery nabywania umiejętności prowadzenia pojazdów. Dużo szybciej niż starsze pokolenia utożsamiają się z nowymi wyzwaniami. Nowoczesne drogi, super szybkie samochody, technologia wszechobecna to tylko niektóre elementy ich rzeczywistości, z których korzystają już każdego dnia. Poszukują czynnie możliwości skorzystania z profesjonalnych szkoleń i doskonalenia umiejętności. System musi za tym nadążać. By tak się stało, prawo powinno umożliwiać ukierunkowany rozwój w pożądanych dziedzinach życia. Obecnie obowiązująca ustawa o kierujących pojazdami, a w dużej mierze i ustawa *Prawo o ruchu drogowym* pozostały daleko w tyle w stosunku do ustawodawstwa wielu krajów europejskich.

Nowoczesność w pojeździe wymusza nowoczesność w ustawie.

Szkoleniowcy!

To dzięki nim osiągniemy właściwe statystyki na naszych drogach. System szkolenia stosowany od ponad 30 lat jest już tak archaiczny, że po prostu nie warto się o nim rozpisywać. Podporządkowany systemowi egzaminowania, realizuje nauczanie właśnie pod egzamin. Natychmiast trzeba zlikwidować patologię, bylejakość, bardzo niski poziom nauczania. Szalejący minimalizm dotyka praktycznie każdego uczestniczącego w procesie szkolenia, czego efektem są kandydaci praktycznie nieprzygotowani do samodzielnego uczestnictwa w ruchu drogowy. Ci sami kandydaci za to całkiem nieźle radzą sobie z zadaniami egzaminacyjnymi na określonych przez „specjalistów" instruktorów „trasach egzaminacyjnych". Dumni autorzy obecnego systemu szkolenia do dzisiaj nie dostrzegają w tym zakresie problemu. Brak profesjonalizmu, zaangażowania w pracę, chęci doskonalenia zawodowego – to wszystko jest tak ważne, ale teraz praktycznie nie ma znaczenia. Tylko nieliczni pracują z pasją.

O tych wszystkich problemach doskonale wiedzą sami zainteresowani. Wiedzą o nich politycy i co dalej…. Dlatego też cała sfera szkoleniowa musi przejść metamorfozę w sposób scentralizowany, zdecydowany. Tutaj nie może być kompromisu. Powstają nowoczesne programy nauczania, w oparciu o które należy stworzyć nowe rozporządzenia do spraw szkolenia i egzaminowania. Zawód instruktora i wykładowcy nauki jazdy musi odzyskać chociaż część z dawnego szacunku i poważania. Wyższe wymagania dla tych zawodów muszą też łączyć się ze znacznie wyższymi zarobkami. Co za tym idzie, kursy będą kosztować trochę więcej. Jednak zdecydowanie warto to zrobić. Trzeba raz i jednoznacznie skończyć ze stwierdzeniem, że prawo jazdy może mieć każdy. Owszem, każdy, kto ukończy profesjonalne szkolenie, z pozytywnym wynikiem przejdzie egzaminy wewnętrzne i ostatecznie na dobrym poziomie zda egzamin państwowy. Obecnie szalejący „szantaż" społeczny wymusza na systemie szkolenia i egzaminowania przyjmowanie wszystkich, bez względu na poziom wiedzy, umiejętności, predyspozycji i sprawności psychofizycznych. Szkodliwa reforma pana Gowina dołożyła i to, że te szlachetne zawody stały się niepożądane przez obecne pokolenie ludzi wchodzących na rynek pracy.

Instruktor – zawód zaufania publicznego.

Opieka zdrowotna i instytucje ubezpieczeniowe

Dochodzą głosy krytyczne również z tych środowisk. O ile system zdrowia w Polsce ma w tej chwili bardzo dużo innych problemów, to osoby zawodowo stykające się z ofiarami wypadków wskazują na bardzo duży udział w statystykach poszkodowanych w zdarzeniach drogowych. Bardzo wyraźnie określają źródła problemów. Niedoświadczenie, brawura, brak poczucia odpowiedzialności, nieumiejętność przewidywania, braki w wykształceniu – to kilka przyczyn olbrzymich strat w budżecie państwa. Ciekawe, że nasz kraj wciąż stać na takie negatywne statystyki z dróg. Miliardy złotych wyrzucone tylko dlatego, że system szkolenia i egzaminowania funkcjonuje od lat bardzo wadliwie, wręcz bardziej szkodząc niż realizując właściwe zadania wynikające z obowiązków władzy.

Niezmiernie interesująca jest postawa ubezpieczycieli. W stosunku do ilości uczestników ruchu drogowego, podpisywanych polis – wciąż tolerują olbrzymi współczynnik wypadków i kolizji. Każde takie zdarzenie jest przecież dla nich stratą finansową, która, mając na uwadze właśnie statystyki, opiewa na kolejne miliardy złotych rocznie. Wynika z tego, że są to firmy bardzo bogate i stać ich na to lub…. być może potrzeba niektórym z głównych menedżerów tych firm zgłosić się do okulisty i zmienić okulary. Mając odpowiednią pozycję w kraju, to im właśnie szczególnie powinno zależeć na takich zmianach w legislacji, które ograniczałyby ich straty finansowe.

Starostwa powiatowe

Sprawują nadzór nad szkoleniem kandydatów, ale posługują się prawem, które nie ma mocy sprawczej. Jest to jawne przyzwolenie na prowadzenie działalności na bardzo niskim poziomie, bez odpowiedniej infrastruktury, często z naruszeniem nawet obowiązującego prawa. Trudno winić za taki stan urzędników, którzy muszą sprawować nadzór w ramach swoich przepisów. Oczywiście przedstawiciele starostw zgłaszają patologię, wskazują na martwe przepisy prawa i … są bezradni. I znowu autorzy obowiązującego systemu szkolenia nie widzą problemu. Czy problemem może być przepis mówiący o tym, że aby przeprowadzić kontrolę formalną w ośrodku trzeba o niej poinformować właściciela lub kierownika ośrodka szkolenia, co najmniej dwa tygodnie wcześniej?

Olbrzymie straty finansowe - powód: braki w wyszkoleniu.

Za kilkoma wyjątkami w kraju, można stwierdzić, że nie ma kontroli szkoleń przeprowadzanych w OSK w czasie ich trwania. Tu też nie ma problemu w tym, że kandydat dostaje do ręki podręcznik, płytkę z pytaniami egzaminacyjnymi, których ma się nauczyć. Przecież to wystarczy, by poznać zasady ruchu drogowego. Wystarczy, że podpisze się w rubryce, że odbył szkolenie teoretyczne mimo, że nie był ani na jednej godzinie takiego szkolenia. I tak dalej, i coraz gorzej….

Straszny egzaminator – a tak naprawdę braki w wyszkoleniu

Egzaminatorzy

Wracam oczywiście do zawodu, który dosyć dobrze poznałem przez ostatnie 10 lat. Osoba wykonująca ten zawód zaufania publicznego powinna być niezależna w swojej decyzji, obiektywna, zdecydowana i profesjonalna w każdym calu. Wiedza i umiejętności nie powinny budzić żadnych zastrzeżeń a uczciwość, to takie bardzo ważne słowo, trochę już zapomniane, bezsprzecznie powinna kojarzyć się z kimś takim, jak egzaminator. Mimo, że ustawa o ruchu drogowym i ustawa o kierujących pojazdami określa to, jakie powinien spełniać wymagania ktoś, kto egzaminuje, to te same ustawy jednocześnie uniemożliwiają prawidłową realizację powyższych zapisów. Oto egzaminator musi wykazywać się obiektywizmem i niezależnością decyzji a jednocześnie stawia się go w roli pracownika zależnego od przełożonych, dyrektora, dyrektorów – zastępców, kierowników, dla których ważne są zupełnie inne priorytety. Jakie więc szanse ma „pracownik" ośrodka egzaminowania wobec „każących słów i wzroku" swojego przełożonego. Egzaminator chciałby wyjaśnić błędy, omówić technikę jazdy zdającego, „być człowiekiem" dla osoby, która przyszła na egzamin. O, nie ma tak dobrze. Omówić trzeba szybko, krótko błędy, które przyczyniły się do wyniku negatywnego i… już następny kandydat do egzaminowania. Liczy się czas i ilość osób przeegzaminowanych. Już niejeden z kolegów czy koleżanek egzaminujących próbowali w pełni realizować to, co do ich obowiązków należy. W obliczu spiętrzonych problemów wokół ich osób prawie każdy w końcu się poddaje…. „Masz za niską zdawalność", „za długo omawiasz egzamin, a w tym czasie Twój kolega już siedzi w samochodzie z kolejną osobą", „Nie rozmawiaj z instruktorem na korytarzu, bo ludzie widzą i może być korupcja", „Egzaminator, który nie potrafi skrócić egzaminu do 25 minut nie jest mi do niczego potrzebny" – to tylko niektóre z wypowiedzi przełożonych, które „dyscyplinują" „niezależnych" egzaminatorów każdego dnia pracy. Powszechnie w ośrodkach egzaminowania stosowana jest izolacja środowiska. W praktyce oznacza to, że praktycznie egzaminator wykonujący pracę w WORD, nie ma możliwości wymiany doświadczeń z instruktorami i wykładowcami OSK, pracownikami urzędów nadzorujących pracę ośrodków szkolenia. Mur formalności, zakazów i nakazów stojący między egzaminującymi a osobami przystępującymi do egzaminów tworzy negatywny wizerunek „strasznego" egzaminatora. Taki stan podtrzymywany przez obie „strony", czyli ośrodki egzaminowania i ośrodki szkolenia, tolerowany przez władzę ustawodawczą realizuje swój cel. „Straszny" egzaminator jest dobrym usprawiedliwieniem dla tych wszystkich instruktorów, którzy szkolą na bardzo niskim poziomie i w przypadku niepowodzenia kandydata na egzaminie śmiało wskazują palcem na egzaminatora – „miałeś pecha i na niego trafiłeś/aś". Z drugiej strony ten „straszny" egzaminator jest doskonałym narzędziem wzmagającym stres u kandydata. To oczywiście często skutkuje problemami na egzaminie, czego wynikiem jest ponowna wizyta zdającego w ośrodku egzaminowania. Koło się zamyka… dla wszystkich, ale nie dla egzaminatora.

Ta sama ustawa o kierujących pojazdami oraz rozporządzenie w sprawie egzaminowania kandydatów na kierowców wskazuje na to, jak ma przebiegać egzamin. Z formalnego punktu widzenia wszystko jest w porządku. Przynajmniej dla tych, którzy opracowali te wytyczne, a które obowiązują prawie 30 lat. Egzamin na prawo jazdy ma sprawdzać poziom wiedzy i umiejętności kandydata w prowadzeniu określonych pojazdów w ruchu drogowym. Oczywiście sprawdza sztucznie wyuczone wykonywanie manewrów, defi-

niowanie poszczególnych znaków drogowych, podstawowe zasady zachowania się kierującego w ruchu. Egzaminator „odfajkowuje" wykonanie kolejnych zadań egzaminacyjnych. Skoro kandydat je wykonał, to oznacza, że umie jeździć. Niestety, nie jest to takie proste. System stwierdza, że człowiek umie jeździć, ale praktyka w ruchu drogowym wykazuje, że jest inaczej. Tak ważne elementy jak obserwacja sytuacji w ruchu drogowym w perspektywie bliskiej i dalekiej, analiza tej sytuacji i podejmowanie decyzji, stosowanie odpowiednich technik w prowadzeniu pojazdu, a także wprowadzanie elementów taktyki jazdy prawie nie istnieje w toku nauczania przyszłego kierowcy.

Egzaminator nie ma prawa egzekwować niczego więcej oprócz tego, co wymagane jest rozporządzeniem do spraw egzaminowania. Nie ma tam nic o powyższych elementach, więc nie są one niezbędne dla przyszłego użytkownika drogi. Prawo uniemożliwia prawidłową ocenę sprawności i przydatności nowego kierowcy. Ogranicza się swobodę egzaminującego w imię wyniku finansowego firmy, archaicznych zasad egzaminowania oraz zadufania autorów systemu w swoją nieomylność.

Co dalej?

Może w kolejnych artykułach jeszcze bardziej przybliżę czytelnikom sytuację, w jakiej od kilku lat musi pracować egzaminator. Jest jednak nadzieja, że ten stan się wkrótce zmieni. Jeśli obecny rząd dokończy to, co zaczął z końcem 2016 roku mimo zwolnienia tempa prac, to przeobrażenia w systemach szkolenia i egzaminowania będą miały moim zdaniem bardzo dobre skutki przede wszystkich dla nowych kierowców. Poprawi się sytuacja osób szkolących, osób egzaminujących, statystyki przestaną przerażać. Systemy będą bardziej „kompatybilne" z obecnymi czasami i wymogami, jakie stawia przed nimi rozwój cywilizacji i technologii. Oby nie zabrakło odwagi tym, którzy rozpoczęli proces zmian. Osobiście szanuję ich za ten pierwszy ruch. Czekamy niecierpliwie na kolejne, pewne informacje w tych sprawach.

Fenix

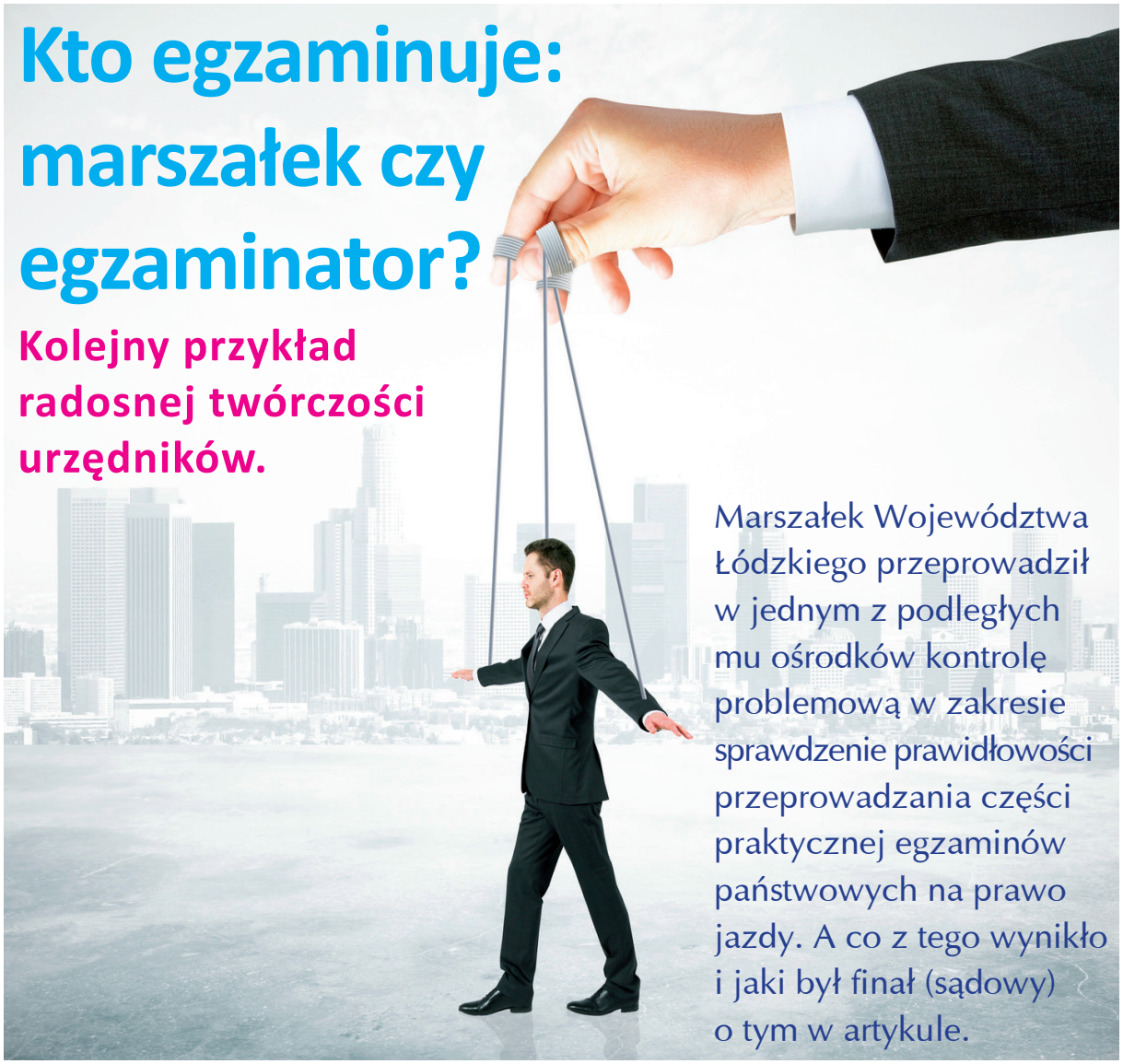
Kodeks drogowy z komentarzem

Wydawnictwo „Liwona"; Warszawa 2017

Publikacja *Kodeks drogowy* porządkuje i przybliża niejednokrotnie zawiłe treści prawa o ruchu drogowym. Wyjaśnia wątpliwości pomocne w zrozumieniu przepisów prawa, wyroków sądów, jak również objaśnień, komentarzy ekspertów i specjalistów z dziedziny bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowo zamieszczone w książce zdjęcia, rysunki, tabele wizualizują trudne zagadnienia i pomagają w ich interpretacji. Kodeks pomoże w znalezieniu odpowiedzi na większość trudnych pytań z zakresu prawa o ruchu drogowym.

Kto egzaminuje: marszałek czy egzaminator?

Kolejny przykład radosnej twórczości urzędników.



Marszałek Województwa Łódzkiego przeprowadził w jednym z podległych mu ośrodków kontrolę problemową w zakresie sprawdzenie prawidłowości przeprowadzania części praktycznej egzaminów państwowych na prawo jazdy. A co z tego wynikło i jaki był finał (sądowy) o tym w artykule.

Spośród skontrolowanych egzaminów uwagę urzędników zwrócił egzamin, podczas którego przyczyną uzyskania wyniku negatywnego przez osobę egzaminowaną był fakt, że wykonując manewr zmiany kierunku jazdy w lewo z drogi jednokierunkowej, nie zbliżyła się ona wcześniej do jej lewej krawędzi. W uproszczeniu manewr skrętu w lewo wykonywała w sposób, jakby znajdowała się na jezdni dwukierunkowej. Co istotne, osoba zdająca nie miała żadnych wątpliwości co do tego, że wykonywała ten manewr w sposób nieprawidłowy. Była przekonana, iż znajduje się na jezdni dwukierunkowej. Czy może być bardziej oczywista sytuacja dla egzaminatora? Trudno sobie taką wyobrazić.

Opinia marszałka

Tymczasem w wyniku szczegółowej analizy zgromadzonego materiału dowodowego, w tym głównie zapisu audio i wideo, organ nadzoru ustalił, m.in. co następuje cyt.:

„W tym miejscu zauważyć należy, że przy lewej krawędzi jezdni, bezpośrednio przed linią warunkowego zatrzymania złożoną z prostokątów P-14 (…) zarówno w czasie pierwszej, jak i drugiej próby realizacji wspomnianego zadania egzaminacyjnego zaparkowany był, w sposób sprzeczny z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego, pojazd innego uczestnika ruchu drogowego. Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z pkt 2.1 (rys. 2.1.1) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków (…) rzeczona linia wyznacza obszar skrzyżowania. W ocenie organu nadzoru, zarówno pierwsza, jak i druga próba realizacji przedmiotowego zadania egzaminacyjnego,

Linia warunkowego zatrzymania P-14.

w opisanych warunkach drogowych, były wykonane w sposób zgodny z dyspozycją art. 22 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Warto przy tym zauważyć, że przywołany przepis nie wskazuje, na jaką odległość kierujący pojazdem ma obowiązek zbliżyć się do krawędzi drogi jednokierunkowej jeżeli zamierza skręcić w lewo. Istotne jest przede wszystkim to, że zbliżenie do tej części drogi, musi nastąpić jeszcze przed rozpoczęciem samego skrętu, na co wskazuje zapis cyt. „jeżeli zamierza", a nie po rozpoczęciu manewru, w trakcie jego trwania, czyli w rozpatrywanym przypadku po wjeździe na skrzyżowanie, które wyznaczała linia warunkowego zatrzymania P-14".

Z tego krótkiego fragmentu wydanej decyzji nr 43/2017, znak sprawy IFI.8041.34.2017.PJ można wysnuć wiele interesujących wniosków.

Wnioski

Niezrozumiałe jest przede wszystkim, co w przedmiotowym przypadku do rzeczy ma linia P-14? Linia umieszczona została przed przejściem dla pieszych i zgodnie z przepisami wyznaczała miejsce ewentualnego zatrzymania pojazdu w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym.

Przytoczona norma prawna natomiast faktycznie wprowadza pojęcie „obszar skrzyżowania", lecz znajduje się ona w dziale „szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych (...)", zatem należy rozumieć, że dotyczy skrzyżowań wyposażonych w sygnały świetlne. Sama linia P-14 może, m.in. wyznaczać miejsce zatrzymania pojazdu w związku z nadawanym sygnałem ewentualnie przejściem dla pieszych. Skąd więc pomysł kopiowania zapisu dotyczącego sygnalizacji świetlnej i zastosowania go do przejścia dla pieszych? Czyżby organ nadzoru przypisywał sobie nawet prawo do tworzenia własnego prawa? Zauważyć należy również, że można mieć także spore wątpliwości, czy pod pojęciem „obszar skrzyżowania" należy rozumieć „skrzyżowanie" w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Droga jednokierunkowa trzypasmowa – skręt w lewo tylko z lewego pasa.

Abstrahując od powyższego rodzi się również pytanie, dlaczego organ nadzoru utożsamił sam fakt wjazdu na skrzyżowanie z rozpoczęciem manewru skrętu w lewo? W tym przypadku po wykonaniu omijania zaparkowanego pojazdu było jeszcze przejście dla pieszych, które kierujący musiał przejechać, następnie prawa połowa jezdni drogi, w którą zamierzał skręcić, więc co najmniej kilkanaście metrów jazdy na wprost. Dlaczego zdaniem organu nadzoru kierujący nie miał obowiązku na tym odcinku zbliżyć się do lewej krawędzi, skoro w dalszym ciągu zamierzał skręcić w lewo? Dlaczego wjazd na skrzyżowanie został uznany za równoznaczny z rozpoczęciem manewru skrętu? Organ nadzoru nie spotkał się nigdy z bardziej rozbudowanym skrzyżowaniem? Dróg dwujezdniowych, przykładowo, gdzie pomiędzy wjazdem na skrzyżowanie, a faktycznym rozpoczęciem skrętu występuje odległość kilkudziesięciu metrów, a sam pas do skrętu w lewo pojawia się dopiero wewnątrz skrzyżowania. W takim przypadku kierujący też nie ma obowiązku zająć właściwej pozycji na drodze, gdyż już wjechał na skrzyżowanie?

Nadto, spostrzeżenie dokonane przez organ nadzoru, że dyspozycja art. 22 ust. 2 pkt 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym* nie wskazuje na jaką odległość kierujący ma zbliżyć się do lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej, jeżeli zamierza skręcić w lewo stanowi swojego rodzaju kuriozum. Spostrzeżenie takie sugeruje, że dowolne zbliżenie się do lewej krawędzi, egzaminator winien uznać za prawidłowe zachowanie. Wyobraźmy sobie więc sytuację, w której kierujący porusza się prawym pasem jezdni jednokierunkowej o trzech wyznaczonych pasach ruchu. Zamierza skręcić w lewo, więc zbliża się uprzednio do lewej krawędzi o jeden pas ruchu, czyli zajmuje środkowy i z tej pozycji skręca w lewo. Czy to jest zdaniem

organu nadzoru sytuacja prawidłowa? Nie, z całą pewnością nie jest, podobnie jak omawiana. Żadnego przepisu ustawy nie można bowiem stosować wyrywkowo, czyli w oderwaniu od pozostałych. W przypadku ustawy *Prawo o ruchu drogowym* mamy przecież jeszcze, m.in. art. 3 ust. 1, który w uproszczeniu zobowiązuje kierującego do unikania zachowania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny, natomiast przez działanie rozumie się również zaniechanie. Biorąc pod uwagę powyższą normę, zaniechanie zajęcia wymaganej pozycji na drodze będzie działaniem, które może pociągać za sobą skutki w niej określone. Skręcanie w lewo ze środka jezdni jednokierunkowej będzie działaniem, które może utrudniać ruch, zakłócać spokój czy też wręcz zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi na drodze. Reasumując, kierujący ma obowiązek w omawianej sytuacji zbliżyć się do lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej tak bardzo, jak bardzo jest to tylko możliwe. Wówczas inni uczestnicy ruchu drogowego poruszający się, np. na wprost, będą mogli go prawidłowo ominąć lub wyprzedzić, nie kolidując ze skręcającym pojazdem.

Uprawnienia egzaminatora

Najbardziej niezrozumiałą rzeczą w przedmiotowym postępowaniu jest jednak fakt, że organ nadzoru odmówił egzaminatorowi uprawnień dyskrecjonalnych i ograniczył je jedynie do prawa oceny zachowania osoby egzaminowanej w zakresie jego zgodności z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego. Dlaczego organ nadzoru nie wziął pod uwagę §27 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia (Dz. U. 2016 poz. 232 z późn. zm.)? Czy egzaminator nie ma obowiązku zwracać szczególnej uwagi, m.in. na sposób wykonywania manewrów na drodze, zachowanie wobec innych uczestników ruchu, umiejętność oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze, skuteczność w przypadku powstania zagrożenia, sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem? Czy egzaminu nie przeprowadza się w celu sprawdzenia kwalifikacji w zakresie, m.in. bezpiecznego, sprawnego, zgodnego z przepisami, energooszczędnego i nie utrudniającego innym kierowania pojazdem? Dlaczego więc organ nadzoru pominął te wszystkie wymagania, a skupił się jedynie na zgodności zachowania osoby zdającej z przepisami ruchu drogowego? Egzaminator nie ocenia na drodze przypadkowej, losowej sytuacji, lecz ocenia właśnie kwalifikację zdającego na podstawie jego zachowania w różnych, wymaganych przepisami sytuacjach drogowych. Nie ma więc znaczenia, czy stały zaparkowane pojazdy, jeżeli osoba nie miała nawet świadomości, że należy zbliżyć się do lewej krawędzi, gdyż znajduje się na jezdni jednokierunkowej.

Błędne wnioski

Przyjęcie błędnych odpowiedzi na powyższe pytania doprowadziło organ nadzoru również do błędnego wniosku, że osoba zdająca wykonała przedmiotowe zadanie w sposób zgodny z dyspozycją art. 22 ust. 2 pkt. 2 ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, a w związku z tym ocena kwalifikacji została rzekomo ustalona nieprawidłowo, co natomiast skutkowało wydaniem decyzji o unieważnieniu egzaminu. Egzaminator był przekonany, że egzamin przeprowadził zgodnie z przepisami, a unieważnienie egzaminu było nieuprawnione. Podzielił się swoimi wątpliwościami w pierwszej kolejności z Samorządowym Kolegium Odwoławczym w Łodzi, a następnie również z Wojewódzkim Sądem Administr cyjnym w Łodzi.

Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego miażdży nadzór Marszałka Województwa Łódzkiego.

Opinia sądu

Sąd bez cienia jakichkolwiek wątpliwości uchylił decyzję o unieważnieniu egzaminu (sygn. akt. III SA/Łd 341/18) i zauważył co następuje cyt.:

„(...) wyłącznie egzaminator jest uprawniony do przeprowadzenia egzaminu i dokonywania oceny jego wyników, a więc tylko egzaminator posiadał kompetencje i uprawnienie do oceny, czy osoba, która przystąpiła do praktycznej części egzaminu państwowego na prawo jazdy kat. B, posiadała umiejętności (...)"

„Zatem tylko i wyłącznie egzaminator na bieżąco decyduje o prawidłowości wykonania danego manewru i wykazaniu się przez zdającego umiejętnością nie tylko zgodnego z przepisami, ale także bezpiecznego, sprawnego, i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu po drodze publicznej (...)"

oraz

„przyjęcie odmiennego stanowiska, takiego jakie zaprezentowały organy administracji orzekające w sprawie, wymagałoby, w ocenie Sądu tego, aby prawidłowości ocen dokonanych przez skarżącego w trakcie egzaminu praktycznego na prawo jazdy oceniali niezależni biegli. Do dokonywania takiej oceny, tylko na podstawie zapisu znajdującego się na płycie DVD, nie jest bowiem wystarczająca sama znajomość przepisów ustawy Prawo

o ruchu drogowym i przepisów wykonawczych (…) i dlatego ocena naruszeń przepisów dokonana przez organy obu instancji nie jest miarodajna. Wiążącej oceny w tej kwestii także nie dokonywał Sąd rozpoznający niniejszą sprawę".

Wojewódzki Sąd Administracyjny doszedł zatem do wniosku, że jedyną osobą upoważnioną do dokonywania oceny kwalifikacji osób przystępujących do egzaminu jest egzaminator, zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Sąd słusznie zauważył także, że dokonując oceny kwalifikacji egzaminator bierze pod uwagę nie tylko zgodność jej zachowania z przepisami ruchu drogowego, lecz również szereg innych okoliczności. Mało tego, sam sąd uznał, że nie będzie dokonywał wiążącej oceny w tej kwestii. Sąd najwyraźniej, w przeciwieństwie do organu nadzoru, nie przypisał nawet sobie prawa i konieczności wykonywania czynności zastrzeżonych dla egzaminatora. Skoro oczywiste rzeczy dostrzegł Sąd Administracyjny w Łodzi, rodzi się podstawowe pytanie, a mianowicie dlaczego organy tak chętnie podważają ocenę i kompetencje egzaminatora? Przecież to egzaminator jest w pojeździe w czasie rzeczywistym i widzi, jak zachowuje się osoba zdająca, czy potrafi prawidłowo zachować się w różnych sytuacjach drogowych czy też jej działanie jest chaotyczne i przypadkowe. Czyż nie to powinien oceniać egzaminator? Jak się okazuje zdaniem organu nadzoru, niestety, nie do końca tak jest. Odrębnym pismem stwierdził on bowiem: „że poza sferą oceny organu nadzoru pozostaje stan świadomości osoby zdającej, tj. na jakiej drodze się znajduje". Zdaniem organu nadzoru fakt braku jakiejkolwiek świadomości w tym zakresie przez osobę zdającą nie podlega ocenie egzaminatora i organu nadzoru. Przyjmując taki tok rozumowania, faktycznie należałoby oceniać jedynie sytuację na drodze, a nie rzeczywiste kwalifikacje zdającego. W uproszczeniu, wynik egzaminu należałoby uzależnić od czynników losowych, takich jak np. czy stały zaparkowane pojazdy czy też nie, chociaż niezależnie od tego osoba nie miała pojęcia, jak powinna się prawidłowo zachować. Użyte przez organ nadzoru sformułowanie na szczęście również nie umknęło uwadze sądu, który stwierdził, że cyt.:

„stwierdzenie to nie było chyba przemyślane i jest nie do zaakceptowania z punktu widzenia zasad ruchu drogowego i celu ustawy, która ma gwarantować dopuszczenie do udziału ruchu drogowym osób należycie przygotowanych do kierowania pojazdem".

Podsumowanie

Reasumując, sposób postępowania niektórych urzędników nadzorujących egzaminy państwowe wynika najprawdopodobniej z braku zrozumienia idei przeprowadzania egzaminów, co wiąże się z próbą stosowania suchych norm prawnych bez ich wcześniejszego zrozumienia, co prowadzi często do wyciągania błędnych wniosków. Wyrok w przedmiotowej sprawie jest swego rodzaju istnym, przysłowiowym światełkiem w tunelu, dającym nadzieję, że może wreszcie współpraca pomiędzy nadzorem, a egzaminatorami będzie układała się prawidłowo i służyła naszemu wspólnemu dobru, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Być może, wreszcie urzędnicy marszałka, którzy do tej pory nie rozumieli na czym polega praca egzaminatora, teraz wyciągną wnioski i wreszcie będzie normalnie. Chociaż już pojawiają się krytyczne opinie, że sąd związał ręce organom nadzorującym. Pojawiły się pytania, po co więc w ogóle jakiś nadzór, skoro nie może nadzorować? Niestety, jak widać granica pomiędzy nadzorowaniem, a wchodzeniem w kompetencje egzaminatora jest zbyt cienka, a w związku z tym trudna do zrozumienia. Nadzorowanie winno sprowadzać się do dbania o wysoką jakość egzaminowania, nie zaś do wątpliwej jakości kwestionowania kompetencji egzaminatora. Egzamin można unieważnić w przypadku, jeśli był prowadzony w sposób niezgodny z przepisami, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na wynik. Oczywistym jest zatem, że wpierw organ nadzoru winien ustalić, że egzamin był prowadzony niezgodnie z przepisami, aby mógł badać wpływ ujawnionych nieprawidłowości na jego wynik. Samo badanie wyniku egzaminu, sprowadzające się do równoległej oceny kwalifikacji osoby zdającej jest niedopuszczalne. Kiedy zatem możliwe będzie unieważnienie egzaminu? W tym zakresie przedmiotowy wyrok również wyznacza pewne kierunki. Sąd wprost wskazał taki przypadek, tj. cyt.:

„Egzamin praktyczny na prawo jazdy zdany z wynikiem pozytywnym będzie zatem ważny wtedy, gdy został przeprowadzony z zachowaniem powyższych przepisów, to jest gdy osobie egzaminowanej, spełniającej wszystkie kryteria formalne, zlecono wykonanie wymaganych zadań egzaminacyjnych, a osoba egzaminowana poprawnie wykonała zadania (…), a więc gdy kandydat na kierowcę wykonał wszystkie wymagane manewry i zadania egzaminacyjne i wykazał się w trakcie ich wykonywania wystarczającymi umiejętnościami, gdy chodzi o panowanie nad pojazdem, znajomością i umiejętnością stosowania przepisów ruchu drogowego, w konkretnych sytuacjach na drodze".

a także cyt.:

„Nie budzi istotnych wątpliwości, możliwość unieważnienia egzaminu na prawo jazdy w sytuacji, gdy w sposób znaczący skrócony został przez egzaminatora wymagany czas trwania egzaminu praktycznego, bądź nie zostały wykonane w trakcie jego trwania wszystkie wymagane przez przepisy obligatoryjne czynności, manewry lub zadania egzaminacyjne".

Etyka egzaminatorów

Egzaminator jest jednym z filarów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Od jego moralnej postawy zależy bezpieczeństwo nas wszystkich.

Egzaminatorzy powinni zatem rzetelnie i bezstronnie wykonywać powierzone obowiązki, przestrzegać przepisów i dokonywać oceny kwalifikacji osób przystępujących do egzaminów bez obaw, że organ nadzoru uzna, iż ich ocena nie była prawidłowa. Inne podejście do tematu wypacza całą ideę systemu egzaminowania. Problem ingerowania nadzoru w ocenę egzaminatora znany jest w środowisku od lat i już wyrządził wiele złego. Egzaminator ma przecież instynkt samozachowawczy i słysząc o różnych przypadkach unieważnień egzaminów stara się mniej lub bardziej świadomie unikać takich sytuacji. Co by się stało więc, gdyby w tym przypadku egzaminator nie znalazł sprawiedliwości? Pewnie część jego kolegów zmieniłaby sposób oceniania osób egzaminowanych w podobnych sytuacjach. Po co mi problem? Nie umie zdający skręcać w lewo, to trudno. Lepiej postawić mu wynik pozytywny, nie mieć kłopotu i udawać, że wszystko jest fajnie. Poniekąd częściowo już takie rzeczy się dzieją i będą narastać, póki całe środowisko się nie otrząśnie i nie powie – dość. Działamy często na granicy bezpieczeństwa, a robimy to tylko dlatego, aby udowodnić nadzorowi, że osoba egzaminowana nie potrafiła jeździć. Czyli, żeby pan czy pani inspektor w nadzorze, analizując zapis wideo bez problemu widzieli, że sytuacja była niebezpieczna. Sama ocena egzaminatora to często jest za mało, jak pokazuje przedmiotowy przypadek. Można odnieść wrażenie, że najlepszym rozwiązaniem jest, gdy faktycznie egzaminator otrze się o śmierć, bo zatrzyma osobę egzaminowaną kilka centymetrów przed rozpędzoną ciężarówką. W innych przypadkach rusza cała procedura wyjaśniania i udowadniania różnych rzeczy. Pytanie tylko czy tak ma to wyglądać? Co, jeśli o ułamek sekundy za późno naciśniemy hamulec i np. pojazd zatrzyma się na przejeździe kolejowym tuż przed rozpędzonym pociągiem? Kto za to poniesie odpowiedzialność? (Sytuacja z życia wzięta niestety - 23 sierpnia 2018 - Szaflary. Egzaminator przeżył, osoba egzaminowana nie.)

Odrębnym wątkiem w niniejszej sprawie jest również sama wiarygodność organów państwowych w oczach tej osoby egzaminowanej. Modnym pojęciem wśród osób zarządzających w administracji publicznej jest w ostatnim czasie tzw. wizerunek. Osobiście nie jestem zwolennikiem stosowania takiego sformułowania w odniesieniu, m.in. do ośrodków egzaminowania, a przynajmniej nie w takim rozumieniu, do jakiego próbują nas przekonać, przełożeni egzaminatorów. Wracając jednak do naszego przypadku unieważnienia egzaminu, należy zastanowić się co myśli osoba, która dowiaduje się, że jej egzamin został unieważniony. Doskonale zdaje sobie sprawę z tego, że popełniła błędy, które ją dyskwalifikowały, a jednak jakiś urzędnik uważa inaczej. Została oszukana przez egzaminatora? A może urzędnik opłacany z jej podatków jest co najmniej niekompetentny? Niezależnie od tego, jakie wnioski wyciągnie jej zaufanie do organów państwowych, stanie pod dużym znakiem zapytania. Jak to się ma do próby budowania właściwego wizerunku w oczach obywateli naszego kraju? Dbanie o wizerunek powinno sprawdzać się do rzetelnego wykonywania zadań, którymi wszyscy jesteśmy obarczeni.

Pamiętajmy więc, w czasie codziennej pracy, że to my egzaminatorzy egzaminujemy i to my ponosimy moralną i prawną odpowiedzialność za ocenę kwalifikacji osób egzaminowanych. Nie pracujemy po to, żeby nadzór narzucał nam jak mamy egzaminować. To my spełniamy wysokie wymagania i to my posiadamy uprawnienia. To my wpływamy na jakość i poziom szkolenia. Zróbmy więc co w naszej mocy, aby po naszych drogach jeździli bezpiecznie, dobrze przygotowani do tego kierowcy. W przeciwnym przypadku wyniki egzaminów równie dobrze można wylosować i będą one równie prawidłowe, jak te, ustalone w wyniku oceny losowych sytuacji na drodze, bez uwzględnienia rzeczywistych kwalifikacji osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.

Jacek Łęgocki

Święty Krzysztof - patron kierowców i podróżujących

Dzień św. Krzysztofa, święto kierowców, stało się okazją do rozważań na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym w gronie takich ludzi, jak: księża, biskupi i duchowni katoliccy, funkcjonariusze policji, straży pożarnej, inspekcji transportu drogowego, ratownicy drogowi i pracownicy pogotowia ratunkowego wraz ze specjalistami zajmującymi się poborem i transportem krwi, egzaminatorzy i pracownicy WORD, instruktorzy i pracownicy ośrodków szkolenia kierowców, dilerzy pojazdów samochodowych, politycy, działacze samorządowi, pracownicy wydziałów komunikacji urzędów miejskich i starostw powiatowych oraz... kierowcy i uczestnicy ruchu drogowego!

Do spotkania przedstawicieli wszystkich tych grup doszło podczas jubileuszowej 20. pielgrzymki środowisk szkoleniowych i egzaminacyjnych kierowców oraz służb ratowniczych do Sanktuarium Maryjnego w Rychwałdzie. Organizatorami spotkania, które miało miejsce 22 lipca 2018 roku, byli: NSZZ „Solidarność" przy WORD Bielsko-Biała, ośrodki szkolenia kierowców oraz ojcowie franciszkanie z Sanktuarium Maryjnego w Rychwałdzie (k. Żywca).

Słowa wypowiedziane podczas homilii przez biskupa bielsko-żywieckiego Piotra Gregera – "Zasady poruszania się po drogach stoją na straży ludzkiego życia, które jest wartością największą" – stały się podstawą do dyskusji podczas spotkania, które odbyło się tego dnia w Domu Misyjnym u gościnnych ojców franciszkanów.

Organizatorzy spotkania: dyrekcja oraz pracownicy WORD Bielsko-Biała.

Przemówienie okolicznościowe wygłasza pierwszy przewodniczący Organizacji Zakładowej NSZZ Solidarność przy WORD Bielsko-Biała pan Andrzej Staszek; na zdjęciu m.in. Biskup Piotr Greger, minister Stanisław Szwed, senator Andrzej Kamiński, senator Andrzej Pająk.

Zawsze gotowi – często pierwsi na miejscu zdarzenia. Od ich zaangażowania, wyszkolenia i sprzętu zależy ludzkie życie. Na zdjęciu strażacy z OSP Rychwałd i OSP Rychwałdek.

Każdy chętny mógł spróbować swoich sił w resuscytacji – na profesjonalnym fantomie pod fachowym okiem ratowników z ratownictwa medycznego i drogowego z Żywca.

Wspólne rozmowy w gronie specjalistów, zajmujących się szkoleniem przyszłych kierowców, osób sprawdzających wiedzę i wyszkolenie tychże kandydatów na kierowców, osób odpowiedzialnych za egzekwowanie stosowania w praktyce zasad i bezpieczeństwa ruchu drogowego, osób ratujących życie i zdrowie uczestników ruchu drogowego, księży wyjaśniających aspekty moralne, odpowiedzialności kierowcy za bezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego - to wszystko stało się tematem przewodnim tego spotkania.

Wnioski z dyskusji, wymiany poglądów i opinii na temat aspektów szeroko pojętego bezpieczeństwa ruchu drogowego ujętych z perspektywy licznego grona gości, często były niejednoznaczne i wymagały szerszego spojrzenia na dany problem, aby dojść do wspólnego stanowiska.

Podsumowując - okazało się (nie po raz pierwszy), że wymiana poglądów i opinii w gronie fachowców, którzy mają własne doświadczenia w zakresie ruchu drogowego, przynosi korzyści w poznawaniu całokształtu aspektów danego zagadnienia. Dyskusja taka staje się rzeczą bezcenną w całościowym zrozumieniu trudnego i skomplikowanego zagadnienia, jakim jest bezpieczeństwo kierowców i innych użytkowników dróg we współczesnym świecie.

Jak różny może być pogląd na tę samą sytuację w ruchu drogowym, ocenianą z perspektywy wielu fachowców - uczestników spotkania - może wiedzieć tylko ten, kto tam był! A proszę uwierzyć, oceny tego samego zdarzenia na drodze, ujęte z perspektywy różnych osób/fachowców/służb, mogą się naprawdę różnić! I nie chodzi tu o sytuacje skrajne, gdzie są poszkodowani ludzie, ale o zwykłe zdarzenia, które najczęściej kończą się na podpisaniu "protokołu rozbieżności"!

MK

Nie mogło zabraknąć autobusu do pobierania krwi z Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Katowicach.

Dyplom dla Centrum za odpowiedzialną pracę podczas pielgrzymki w Rychwaldzie w święto Św. Krzysztofa.

Efektywny egzaminator, czyli historia unieważnionego egzaminu

Wielokrotnie pisałem już o stosowaniu wobec egzaminatorów metod rodem z koorporacji, w celu zwiększenia ich tzw. efektywności pracy, co w skrócie sprowadza się do wymuszania wręcz większego przerobu. Apelowałem wówczas, abyśmy powstrzymali ten owczy pęd i pracowali zgodnie ze sztuką i własnym sumieniem. Wskazywałem, że przprowadzenie kilkunastu egzaminów praktycznych w ciągu ośmiu godzin pracy nie jest ani normalne, ani możliwe, a także że wypacza to ideę naszej pracy.

Wprowadzenie

Dyrektor, kierownik, egzaminator nadzorujący czy sam marszałek województwa nie pomogą Wam, doceniając waszą pseudoefektywność, jeśli w tym pośpiechu podwinie Wam się noga i popełnicie mniej lub bardziej świadomie jakiś istotny błąd. Taka sytuacja miała ostatnio miejsce w łódzkim ośrodku egzaminowania. Był lipcowy, upalny dzień, niby dzień jak co dzień. Ktoś miał urlop, ktoś inny się rozchorował, ktoś miał inne zadania, oczywiście zdaniem przełożonych sytuacja losowa niemożliwa do przewidzenia. Pytanie tylko czy sytuacją losową można nazwać sytuację, która zdarza się praktycznie codziennie? Czy sytuacją

losową jest sytuacja, w której na jednego egzaminatora przypada kilkanaście egzaminów dziennie? Czy sytuacją losową jest nadmierne planowanie ilości egzaminów do przeprowadzenie przez jednego egzaminatora? Efekt był taki, że w dniu w którym temperatura powietrza utrzymywała się na poziomie ok. 30 stopni celsjusza, na 15 minut przed hipotetycznym końcem dnia pracy w poczekalni na swój egzamin oczekiwało jeszcze kikanaście osób. Emocje i zmęczenie wśród egzaminatorów sięgały zenitu, ale każdy jakoś starał się rzetelnie wykonywać swoje zadania. Prawdopodobnie dzień zakończyłby się jak zwykle, praca ponad normę i wygórowane oczekiwania pracodawcy zostałyby pewnie zrealizowane, gdyby nie jedno istotne wydarzenia. Kierownik oddziału egzaminowania, a jednocześnie egzaminator pojawił się na placu manewrowym ośrodka, po czym wręczył nam pisemne zapytania, z których wynikało, że w wyniku kontroli, którą przeprowadził ustalił cyt.: „wydłużone czasy egzaminów" i zażądał pisemnych wyjaśnień w tym zakresie. Wśród egzaminatorów zawrzało, na dyskusje nie było jednak czasu.

Wspomniany kierownik dzielnie ruszył także z pomocą i postanowił dać osobiście przykład, przeprowadzając wzorcowo jeden egzamin. Egzamin ten zakończył się wynikiem pozytywnym, uradowana zdająca z uśmiechem na ustach opuściła ośrodek. Wszystko miło i sympatycznie. Wątpliwości innych egzaminatorów wzbudził jednak czas trwania tego egzaminu, biorąc pod uwagę warunki jego przeprowadzenia, w ich ocenie nie było możliwości, aby wymagane właściwymi przepisami zadania egzaminacyjne zostały wykonane w najbardziej nawet sprzyjających okolicznościach w czasie krótszym niż ok. 50 min. Tymczasem kierownik wraz z osobą egzaminowaną wrócił na plac manewrowy ośrodka przed upływem 24 minut, co jak wszyscy wiemy, samo w sobie stanowiło conajmniej naruszenie zasad. Na biurko dyrektora ośrodka trafiła więc notatka służbowa jednego z egzaminatorów w tym zakresie.

Skrócenie czasu egzaminu praktycznego…

… powodem nieważnienia egzaminu i prawa jazdy.

Wydłużone czasy egzaminów

Uznaliśmy, że skoro „wydłużone czasy egzaminów" (cóżkolwiek to oznacza) budzą niepokój naszych przełożonych, to dlaczego w przypadku ewidentnie skróconego czasu trwania egzaminu (co już ma swoją podstawę prawną) miałoby być inaczej? Notatka wraz z innymi dokumentami została przekazana do organu nadzoru, czyli do marszałka województwa, który decyzją nr 10/2018 (znak sprawy: IFI.1510.37.2018.GK) unieważnił przedmiotowy egzamin i zauważył m.in., że zdająca nie wykonała wymaganych przepisami następujących zadań egzaminacyjnych:

1. jazda drogami dwukierunkowymi jednojezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości;
2. jazda drogami dwukierunkowymi dwujezdniowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości;
3. jazda drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu;

4. przejazd przez skrzyżowania równorzędne (trzy- i czterowlotowe).

Jak słusznie zauważył organ nadzoru wybrane zadania egzaminacyjne składają się z kilku elementów i realizacja wszystkich składowych elementów zadania jest podstawą do jego oceny, a co za tym idzie, do uznania za wykonane.

Dodatkowo organ nadzoru ustalił, że egzamin trwał niespełna 24 minuty, zaś z wyjaśnień egzaminatora wynikało, że jako początek egzaminu w ruchu drogowym przyjął on moment wydania polecenia wykonania zadania określonego w poz. 1 tabeli nr 7 załącznika nr 2 do rozporządzenia (Dz. U. 232. z 2016 roku z późn. zm.), a za koniec moment wyłączenia silnika w pojeździe egzaminacyjnym. W ocenie organu zaś, czas jazdy w ruchu drogowym powinien być liczony od momentu opuszczenia placu manewrowego i włączenia się do ruchu, do momentu opuszczenia ruchu drogowego poprzez wjazd na teren ośrodka. Marszałek województwa w uzasadnieniu decyzji przytoczył także fragment wyroku WSA z Bydgoszczy z dnia 11 października 2016 roku, sygn. II SA/Bd 371/16 tj. cyt.: *„nie budzi istotnych wątpliwości, możliwość unieważnienie egzaminu na prawo jazdy w sytuacji, gdy w sposób znaczący skrócony został przez egzaminatora wymagany czas trwania egzaminu praktycznego bądź nie zostały wykonane w trakcie jego wszystkie wymagane przez przepisy obligatoryjne czynności, manewry lub zadania egzminacyjne”.*

Ewidentny błąd?

W sposób naturalny, w głowie każdego myślącego człowieka narodzi się w tym momencie pytanie czy doświadczony egzaminator, z kilkunastoletnim stażem, pełniący funkcje kierownika oddziału w ośrodku, który przez wiele lat był także egzaminatorem nadzorującym mógł popełnić tak oczywiste błędy? Czy mógł nie wiedzieć, z jakich elementów składają się obowiązkowe zadania egzaminacyjne? Czy mógł nie widzieć, że minimalny czas trwania egzaminu w ruchu drogowym wynosi 40 minut, a warunkiem uzyskania przez osobę egzaminowaną wyniku pozytywnego jest prawidłowe wykonanie **wyszystkich** zadań egzaminacyjnych? Każdy egzaminator uzna chyba, że jest to mało prawdopodobne, gdyż wysokie wymagania ustawowe stawiane egzaminatorom wykluczają taką możliwość. Cóż więc takiego wydarzyło się w trakcie przedmiotowego egzaminu? Dlaczego egzaminator naraził siebie, a także ośrodek na utratę zaufania społecznego? Bo jak inaczej można nazwać sytuację, w której organ nadzoru zmuszony jest unieważnić egzamin z uwagi na fakt, że był on przeprowadzony niezgodnie z przepisami? Jak nazwać sytuację, w której osoba egzaminowana po kilku miesiącach posiadania prawa jazdy dowie się, że jej egzamin został unieważniony przez organ nadzoru? Odpowiedź na powyższe pytania zna jedynie wspomniany egzaminator, a być może uzyska ją także prokurator prowadzący w tej sprawie dochodzenie, w kierunku przekroczenia uprawnień lub niedopełnienia obowiązków przez funkcjonariusza publicznego w trakcie przeprowadzania egzaminu państwowego tj. czyn z art. 231 § 1 k.k. cyt.: *“Funkcjonariusz publiczny, który, przekraczając swoje uprawnienia lub niedopełniając obowiązków, działa na szkodę interesu publicznego lub prywatnego, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3”.*

Nierzetelny egzaminator – prokurator ma kilka pytań.

Czas to pieniądz

Na chwilę obecną możemy się jedynie domyślać, że prawdopodobnie wspomniany egzaminator padł ofiarą pogoni ośrodków egzaminowania za pieniądzem. Wiele razy słyszał od swoich przełożonych, że egzaminy należy przeprowadzać szybko i efektywnie, wielokrotnie przekonywał też o tym swoich podwładnych, czyli egzaminatorów, aż wreszcie sam w to uwierzył.

Cel i wartość przeprowadzanych egzaminów zeszły na drugi plan. Część egzaminatorów zamiast rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki zaczęła prowadzić własną politykę w tej dziedzinie. Oczekiwania społeczne są takie, aby egzaminy kończyły się wynikiem pozytywnym, jednocześnie organy nadzoru ze zrozumiałych powodów niechętnie kontrolują i unieważniają takie egzaminy. Z drugiej strony pracodawca egzaminatora oczekuje, aby ten przeprowadzał tych egzaminów jak najwięcej. Próba godzenia tych wszystkich wymagań sprowadza się często do właśnie takiego sposobu egzaminowania. Przede wszystkim szybko, co uszczęśliwi pracodawcę, a jednocześnie, aby egzaminator był bezpieczny, to najlepiej , jak egzamin zakończy się wynikiem pozytywnym. Osoba egzaminowana jest zadowolona, więc nie złoży skargi, bo po co? Organ nadzoru zazwyczaj omija szerokim łukiem kontrole takich egzaminów, więc teoretycznie sytuacja idealna dla wszystkich. Pytanie jedynie czy oby napewno? Czy tak powinna wyglądać nasza praca? Czy oby nie wpływa to niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego? Szczegółowe wytyczne dotyczące przeprowadzania egzaminów, zakładają sprawdzenie kwalifikacji osoby egzaminowanej, tj. wykonania podstawowych manewrów na drodze. Czy osoba, która uzyska wynik pozytywny, a jej umiejętności nie zostały odpowiednio sprawdzone gwarantuje bezpieczne poruszanie

Zdjęcie: 180381013

Główny winowajca - pogoń za pieniądzem.

się po drogach? Uważam, że jest to pytanie czysto retoryczne. Właściwe przygotowanie kandydata na kierowcę, a następnie prawidłowe zweryfikowanie jego kwalifikacji podczas egzaminu państwowego daje cień nadziei, że taki kierujący będzie bezpiecznie poruszał się samodzielnie po naszych drogach. Oczywiście zgodzę się, że pewnych umiejętności nabywamy w praktyce, każdy przejechany kilometr po drogach doskonali kierującego. Nie ma lepszej metody nauki niż praktyka. Uważam natomiast, że aby bezpiecznie przejść do samodzielnego szlifowania umiejętności kierowania pojazdem, kandydat na kierowcę musi poznać i opanować najpierw podstawy. Takie właśnie podstawowy są i powinny być wymagane, m.in w trakcie praktycznej części egzaminu państwowego. Nie można zgodzić się z teoriami, że wymagania na egzaminach są wygórowane. Umiejętności jazdy różnymi rodzajami dróg oraz manewrowania pojazdem stanowią podstawę, bez opanowania której żaden kierujący nie powinien się samodzielnie poruszać z uwagi na fakt, że będzie stanowił zagrożenie dla siebie i innych. Także popularne tłumaczenie, że liczne niepowodzenia w trakcie egzminów są efektem stresu, a nie świadczą o braku umiejętności nie mają racji bytu. Każdy psycholog powie, że stres działa motywująco na człowieka, pod warunkiem jednak, że nie będzie nadmierny, a taki pojawia się, m.in. w sytuacji braku kwalifikacji. Poziom stresu jest bowiem odwrotnie proporcjonalny do posiadanych umiejętności. Zatem stres jest zjawiskiem normalnym i towarzyszy wielu sytuacjom w życiu codziennym i działa wręcz motywująco. Pod warunkiem jednak, że dana sytuacja nas zwyczajnie nie przerasta, tzn. że jesteśmy odpowiednio do niej przygotowani. Nadto uważam, że każdy rozsądnie myślący egzaminator potrafi rozróżnić błąd zdającego wynikający ze zdenerwaowania, od poniekąd identycznego wynikającego z braku umiejętności.

Egaminator – zawód zaufania publicznego

Egzaminator jest jednym z trybików w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Zrozumiałe jest, że jest również człowiekiem i ma swoje odczucia i odruchy. Ocenianie innych nie jest rzeczą łatwą. Dlatego powinniśmy pracować przede wszystkim zgodnie z własnym sumieniem, a także zgodnie z obowiązującym stanem prawnym. Nie dajmy manipulować sobą i nie starajmy się zaspokajać oczekiwań. My nie świadczymy usług na wolnym rynku, nie działamy, a przynajmniej nie powinniśmy działać w warunkach konkurencyjnych. Pogoń za pieniądzem pewnych grup, z którymi musimy współpracować w naszym środowisku, a także pewne oczekiwania osób przystępujących do egzaminów doprowadziły do patologicznej sytuacji, w której część naszych kolegów zgubiła ideę naszej pracy. Praca pod dyktando oczekiwań naszych przełożonych i osób egzaminowanych wypacza sens naszej misji.

Właściwa postawa etyczna gwarancją zachowania misji egzaminatora.

Nasz zawód jest zawodem zaufania społecznego, to my gwarantujemy społeczeństwu, że człowiek odbierający prawo jazdy w urzędzie posiada odpowiednie kwalifikacje do samodzielnego kierowania pojazdem. To nasza ocena przekłada się na bezpieczeństwo na naszych drogach. W innym przypadku wyniki egzaminów moża byłoby, równie prawidłowo ustalić metodą losową.

Efektywność egzaminatora – ponury żart

Przedstawiona sytuacja nie powinna była się wydarzyć. Dlaczego się wydarzyła? Bo była to jedyna droga do częściowego chociaż ukrócenia patologi w systemie. Nie może być tak, że egzaminatorzy pracujący w sposób naganny będą pouczali innych, rzetelnie pracujących. Nie może być tak, że tacy egzamiatorzy będą najlepiej opłacani, doceniani i premiowani z uwagi na swoją tzw. efektywność. Nie może być tak, że to oni będą stawiani za wzór, bo wmawia się nam, że my odpowiadamy za wynik finansowy ośrodka, że to my musimy wypracować zysk dla ośrodka, bo ośrodek ma zobowiązania finansowe. W Łodzi powiedzieliśmy dość tego, nie ma naszej zgody na nakręcanie spirali śmierci na naszych drogach. Nie godzimy się na to, aby po naszych drogach jeździły osoby, bez odpowieniego przygotowania, a jednocześnie osoby posiadające wymagane kwalifikacje uzyskiwały wyniki negatywne, tylko dlatego, że egzaminator musiał nadrobić opóźnienie wynikające z nadmiaru zaplanowanej pracy. Kwestie

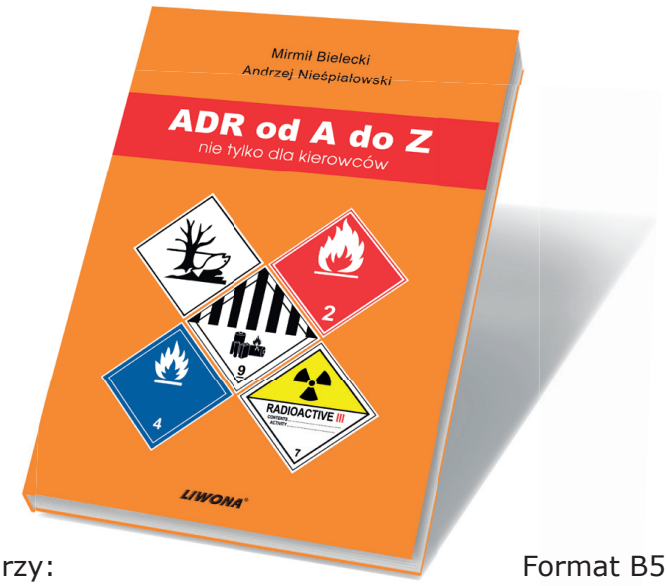
finansowe ośrodków egzaminowania nie mogą stanowić problemu egzaminatorów. Jeśli ośrodki rzeczywiście generują straty, tak jak nam jest to przedstawiane, to znaczy, że są zwyczajnie źle zarządzane, a odpowiedzialności za to z całą pewnością nie ponoszą egzaminatorzy. Naszym obowiązkiem jest rzetelnie i bezstronnie przeprowadzać egzaminy, a ich planowana liczba powinna być dopasowana do naszych możliwości, nigdy odwrotnie. Dyrektorzy niektórych ośrodków egzaminowania chętnie mówią o nich w ujęciu biznesowym, nazywają siebie menegerami, osoby egzaminowane nazywają klientami, tłumaczą nam jak ogromną odpowiedzialność ponoszą etc. Zatem to w ich zakresie obowiązków leży dbanie o właściwy wynik finansowy, to oni są z niego rozliczani, a także w związku z nim nagradzani. W wielu WORD-ach jednak przez ostatnie 20 lat ich istnienia odpowiedzialność za finanse została sprytnie przeniesiona na egzaminatorów, co stanowi swego rodzaju kuriozum, którego ofiarą padł właśnie egzaminator przeprowadzający omawiany egzamin. Dziś niestety nie ma On już wsparcia wśród przełożonych, a wręcz przeciwnie. Dyrektor ośrodka uznał, że należy wypowiedzieć mu dotychczasowe warunki umowy o pracę z uwagi na fakt, że po ponad 10 latach współpracy utracił do niego zaufanie. Równolegle prokurator prowadzi śledztwo w tej sprawie, co oznacza, że zachowanie egzaminatora może być w skrajnym przypadku zagrożone karą do trzech lat pozbawienia wolności. Dziś egzaminator został pozostawiony sam sobie. Pytanie więc czy warto podejmować takie ryzyko? Czy warto traktować egzaminy jak biznes ośrodka, kosztem jakości ich przeprowadzania? Na to pytanie każdy egzaminator musi odpowiedzieć sobie sam.

Jacek Łęgocki

Czy towary niebezpieczne są naprawdę niebezpieczne?

Przewóz towarów niebezpiecznych
to bardzo prosta sprawa
wystarczy solidna porcja nauki zawarta w książce

ADR od A do Z nie tylko dla kierowców



Autorzy: Format B5
Mirmił Bielecki 416 stron
Andrzej Nieśpiałowski cena 40 zł brutto

Książka ***ADR od A do Z nie tylko dla kierowców*** to najnowsza publikacja omawiająca podstawowe reguły dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych po drogach transportem samochodowym.

Publikacja zawiera m.in.:
- opisy najczęstszych nieprawidłowości,
- porady praktyczne,
- podsumowanie doświadczeń zdobytych przez autorów,
- szczegółowe omówienie taryfikatora kar nakładanych na kierowców i uczestników przewozu ADR – **Nowość!**

Zapraszamy do składania zamówień:
www.liwona.pl, liwona@liwona.pl, tel. 22/867 88 66

Wspomnienie egzaminatora

Mgr inż. Wiesław Kubajka

Lublin, dnia 21 września 2018 r.

* Były Naczelnik Wydziału Egzaminowania
Egzaminator Nadzorujący
Egzaminator,
* Były członek Komisji Weryfikacyjnej przy Ministrze Infrastruktury
dla sprawdzania kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów
ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi
* Były Przewodniczący Sądu Koleżeńskiego
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów.

Panie Dyrektorze, Koleżanki i Koledzy

Legendarny twórca motoryzacji **Henry Ford** swego czasu powiedział: ***"Połączenie sił to początek, pozostanie razem to postęp, wspólna praca to sukces".*** Jak się okazuje motto legendy motoryzacji jest nadal aktualne i dziś, pomimo występujących kłopotów jak zwykle pod dostatkiem. Naszym mottem była wspólna praca, a wyzwaniem „...Wojewódzkie **Ośrodki Ruchu Drogowego na drodze do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym".**

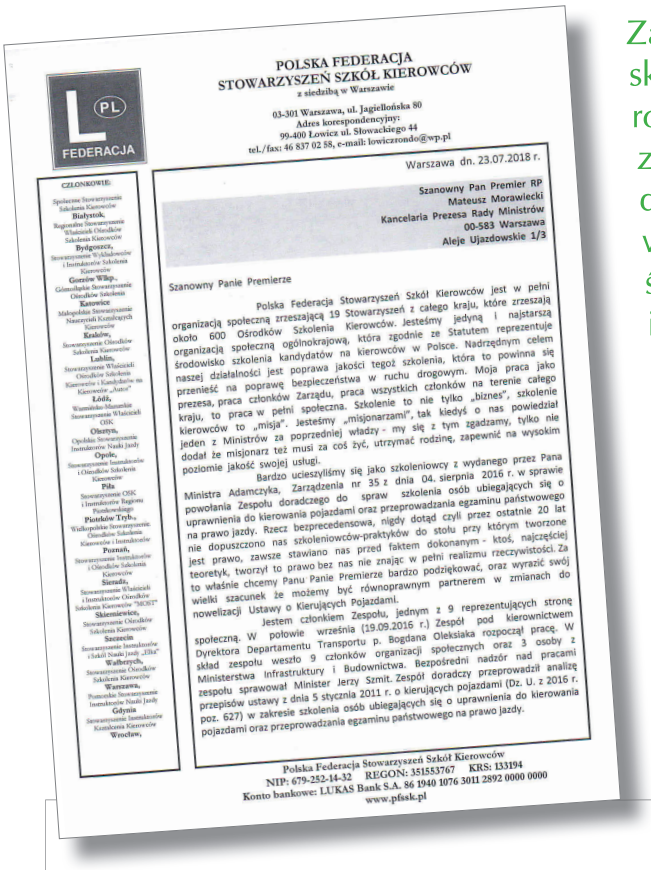
Od dawna bezpieczeństwo ruchu drogowego definiowane jest jako problem społeczny, interdyscyplinarny oraz bardzo złożony, gdyż żadna działalność człowieka nie stwarza tak wysokiego stopnia zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego jak ruch drogowy. Można powiedzieć, że ruch drogowy wpłynął nie tylko na nasz sposób życia, ale i umierania. Liczby wypadków drogowych i ofiar oraz zapalone znicze i krzyże przy drogach nie kłamią.

W rekordowym roku 1991 Poiska osiągnęła największy poziom **"horroru"** na drogach, bo w ciągu tamtego roku zginęło blisko **8 tyś.** osób. Tę nienormalną sytuację, żeby nie powiedzieć coroczną **„g r o z ę"** trzeba było jak najszybciej zatrzymać. W odpowiedzi na te zwiększające się z roku na rok zagrożenia na polskich drogach i lawinowy wzrost pojazdów po roku 1989 - na mocy ustawy Prawo o ruchu drogowym — zostały powołane **wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.** Zadania tych ośrodków, ustawodawca ukierunkował na szeroko pojęte bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a szczególnie na właściwe przeprowadzanie egzaminów państwowych dla kandydatów ubiegających się o prawo jazdy — w oparciu o wykorzystanie wymaganej infrastruktury drogowej. Na samym początku tworzenia się naszego WORD-u, pracowałem jeszcze w Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie, pełniąc z ramienia Wojewody Lubelskiego nadzór nad szkoleniem i egzaminowaniem przyszłych kierowców oraz kierowców. Mieliśmy już ustawę, ale wiele rzeczy trzeba było jeszcze wciąż doprecyzowywać. Dlatego też, z powołanym na Dyrektora WORD w Lublinie - wówczas Dariuszem Podstawką, często jeździliśmy do Warszawy na konsultacje z ministerialnym specjalistą, odpowiedzialnym za

szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców i kierowców Adamem Witkowskim. Na początku, tak do końca nie zdawaliśmy sobie sprawy, ile pracy nas czeka. Żywiliśmy jednak przekonanie, iż poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest dla nas wspólną troską i wyzwaniem. Z takim nastawieniem byliśmy razem, a do tego mieliśmy oddanych przyjaciół Dyrektorów sąsiadujących WORD-ów, tak jak my pionierów, choćby: Benedykta Polichta z Chełma, Zbigniewa Kubinę z Zamościa, Mariana Krztonia z Rzeszowa, Ryszarda Półtoraka z Tarnowa, Czesława Dawida z Kielc, Mirosława Szatkowskiego z Radomia, Mieczysława Leśniaka z Warszawy, Tadeusza Terlikowskiego z Siedlec, Stanisława Borowicza z Białej Podlaskiej, Mirosława Oliferuka z Łomży... i wielu, wielu innych, których nie sposób w tak krótkim czasie wymienić. Byliśmy na dobre i na złe. Wiele problemów rozwiązywaliśmy razem. Współpraca ta, zaowocowała jeszcze bardziej, kiedy zostały powołane Krajowe Stowarzyszenia: najpierw Dyrektorów WORD i nieco później Egzaminatorów. Odtąd, wiele decyzji w sprawie funkcjonowania WORD-ów było podejmowanych gremialnie. Także razem, pogłębialiśmy wiedzę na Studiach Podyplomowych na Politechnice Radomskiej na kierunku: "Bezpieczeństwo w ruchu drogowym i organizacja WORD-ów", pod kierownictwem naukowym prof. dr. hab. inż. Ryszarda Krystka, który w dniu 20 stycznia 2017 r. odszedł od nas na zawsze, ale też na zawsze pozostał w naszej pamięci. Profesor dla nas wszystkich był wybitnym i niekwestionowanym autorytetem w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mawiał, że nie tylko prędkość zabija, ale i głupota ludzka także zabija.

Kiedy od dnia 7 września 1998 r. rozpoczynałem pracę w WORD-zie w Lublinie, byłem jeszcze młodym człowiekiem, ale jeszcze młodszy był nasz Ośrodek Egzaminowania - miał wtedy niecałe pół roku. W tamtym czasie zadawałem sobie pytanie, jaka będzie przyszłość tych Ośrodków. Dziś jestem spokojny . Nasz WORD rozwija się i podejmuje wciąż nowe wyzwania - powstał Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy w Lublinie i Oddział Terenowy Egzaminowania w Puławach – jest zielone światło dla Oddziału Terenowego w Kraśniku. Udało się, udało się dzięki sprawnemu zarządzaniu - dobremu kierownictwu przez dwudziestoletni okres i nam wszystkim. Wspomnę może tylko tych, których już między nami nie ma — odeszli na wieczny spoczynek, a więc: Wacława Szymańskiego, Kazimierza Parola, Jana Żabę, Władysława Cymborskiego, Michała Dadeja, Annę Grzebułę, Andrzeja Skałę, Longina Więckowskiego, Tadeusza Grudę, Witolda Tkaczyka, Jana Bycia, Ryszarda Jarosza, Andrzeja Szpringera... oraz Grzegorza Nankiewicza, który najpierw w imieniu Wojewody Lubelskiego, a później Marszałka Województwa Lubelskiego nadzorował pracę egzaminatorów. Odeszli, ale tak jak Profesor Krystek, pozostali w naszej pamięci. Między innymi z nimi zaczynałem, potem dołączyli inni, wreszcie jesteśmy w tym zespole, z którym dziś **świętujemy jubileusz XX-lecia istnienia WORD w Lublinie.**

Panie Dyrektorze, Koleżanki i Koledzy! Nigdy nie przychodziłem tu tylko tak, jak się przychodzi do pracy, zawsze służbowe zadania traktowałem jak własne. Ten Ośrodek Egzaminowania był moim drugim domem. A Wy - domownikami, zawsze myślę o Was trochę tak, jak o członkach mojej rodziny. Dziś, kiedy tę pracę zakończyłem - przechodząc na emeryturę - życzę Wam na następne 20 lat wszystkiego najlepszego jako pracownikom i jako ludziom. By Wasze życie zawodowe i rodzinne przebiegało spokojnie, by następny rok byt zawsze lepszy od poprzedniego, by obfitował w sukcesy.



POLSKA FEDERACJA
STOWARZYSZEŃ SZKÓŁ KIEROWCÓW
z siedzibą w Warszawie

03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80
Adres korespondencyjny:
99-400 Łowicz ul. Słowackiego 44
tel./fax: 46 837 02 58, e-mail: lowiczrondo@wp.pl

Warszawa dn. 23.07.2018 r.

Szanowny Pan Premier RP
Mateusz Morawiecki
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
00-583 Warszawa
Aleje Ujazdowskie 1/3

Szanowny Panie Premierze

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców jest w pełni organizacją społeczną zrzeszającą 19 Stowarzyszeń z całego kraju, które zrzeszają około 600 Ośrodków Szkolenia Kierowców. Jesteśmy jedyną i najstarszą organizacją społeczną ogólnokrajową, która zgodnie ze Statutem reprezentuje środowisko szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce. Nadrzędnym celem naszej działalności jest poprawa jakości tegoż szkolenia, która to powinna się przenieść na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Moja praca jako prezesa, praca członków Zarządu, praca wszystkich członków na terenie całego kraju, to praca w pełni społeczna. Szkolenie to nie tylko „biznes", szkolenie kierowców to „misja". Jesteśmy „misjonarzami", tak kiedyś o nas powiedział jeden z Ministrów za poprzedniej władzy - my się z tym zgadzamy, tylko nie dodał że misjonarz też musi za coś żyć, utrzymać rodzinę, zapewnić na wysokim poziomie jakość swojej usługi.

Bardzo ucieszyliśmy się jako szkoleniowcy z wydanego przez Pana Ministra Adamczyka, Zarządzenia nr 35 z dnia 04. sierpnia 2016 r. w sprawie powołania Zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Rzecz bezprecedensowa, nigdy dotąd czyli przez ostatnie 20 lat nie dopuszczono nas szkoleniowców-praktyków do stołu przy którym tworzone jest prawo, zawsze stawiano nas przed faktem dokonanym - ktoś, najczęściej teoretyk, tworzył to prawo bez nas nie znając w pełni realizmu rzeczywistości. Za to właśnie chcemy Panu Panie Premierze bardzo podziękować, oraz wyrazić swój wielki szacunek że możemy być równoprawnym partnerem w zmianach do nowelizacji Ustawy o Kierujących Pojazdami.

Jestem członkiem Zespołu, jednym z 9 reprezentujących stronę społeczną. W połowie września (19.09.2016 r.) Zespół pod kierownictwem Dyrektora Departamentu Transportu p. Bogdana Oleksiaka rozpoczął pracę. W skład zespołu weszło 9 członków organizacji społecznych oraz 3 osoby z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Bezpośredni nadzór nad pracami zespołu sprawował Minister Jerzy Szmit. Zespół doradczy przeprowadził analizę przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627) w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
NIP: 679-252-14-32 REGON: 351553767 KRS: 133194
Konto bankowe: LUKAS Bank S.A. 86 1940 1076 3011 2892 0000 0000
www.pfssk.pl

Zamieszczamy poniżej list Prezesa Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców dotyczący kontynuacji prac nad zmianami w ustawie o kierujących pojazdami. Jako organizacje współpracujące w powyższym zakresie /KSE/, chcielibyśmy Kolegom i Koleżankom przybliżać ideę zmian przepisów prawa, których celem jest zdecydowana poprawa systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Zamieszczamy również odpowiedź z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz z Ministerstwa Infrastruktury, do którego to pismo ostatecznie trafiło od Premiera. Obecnie kontynuujemy prace nad wprowadzaniem nowych przepisów, o czym będziemy Was informować.

Szanowny Panie Premierze

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców jest w pełni organizacją społeczną zrzeszającą 19 Stowarzyszeń z całego kraju, które zrzeszają około 600 Ośrodków Szkolenia Kierowców. Jesteśmy jedyną i najstarszą rganizacją społeczną ogólnokrajową, która zgodnie ze Statutem reprezentuje środowisko szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce. Nadrzędnym celem naszej działalności jest poprawa jakości tegoż szkolenia, która to powinna się przenieść na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Moja praca jako prezesa, praca członków Zarządu, praca wszystkich członków na terenie całego kraju, to praca w pełni społeczna. Szkolenie to nie tylko „biznes", szkolenie kierowców to „misja". Jesteśmy „misjonarzami", tak kiedyś o nas powiedział jeden z Ministrów za poprzedniej władzy - my się z tym zgadzamy, tylko nie dodał że misjonarz też musi za coś żyć, utrzymać rodzinę, zapewnić na wysokim poziomie jakość swojej usługi.

Bardzo ucieszyliśmy się jako szkoleniowcy z wydanego przez Pana Ministra Adamczyka, Zarządzenia nr 35 z dnia 04. sierpnia 2016 r. w sprawie powołania Zespołu doradczego do spraw szkolenia osób ubiegających się o prawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Rzecz bezprecedensowa, nigdy dotąd czyli przez ostatnie 20 lat nie dopuszczono nas szkoleniowców-praktyków do stołu przy którym tworzone jest prawo, zawsze stawiano nas przed faktem dokonanym - ktoś, najczęściej teoretyk, tworzył to prawo bez nas nie znając w pełni realizmu rzeczywistości. Za to właśnie chcemy Panu Panie Premierze bardzo podziękować, oraz wyrazić swój wielki szacunek że możemy być równoprawnym partnerem w zmianach do nowelizacji Ustawy o Kierujących Pojazdami.

Jestem członkiem Zespołu, jednym z 9 reprezentujących stronę społeczną. W połowie września (19.09.2016 r.) Zespół pod kierownictwem Dyrektora Departamentu Transportu p. Bogdana Oleksiaka rozpoczął pracę. W skład zespołu weszło 9 członków organizacji społecznych oraz 3 osoby z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Bezpośredni nadzór nad pracami zespołu sprawował Minister Jerzy Szmit. Zespół doradczy przeprowadził analizę przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627) w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Zespół doradczy opracowywał propozycje zmian do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i aktów wykonawczych do niej oraz opracowywał propozycje rozwiązań przyczyniających się do podniesienia jakości szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. Swoje propozycje zmian jakie przedkładaliśm) jako szkoleniowcy, uzasadnialiśmy opierając się m.in. na raporcie NIK (Raport NIK - KIN-4101-04-00/2014 Nr ew id . 149/2015/P/14/033/KIN - cytaty dotyczące szkolenia:

„Szkolenie i zdanie egzaminu nadal nie przyucza do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, a zwłaszcza radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach (szczególnie szybkiego ruchu). Niedoświadczeni kierowcy stanowią zagrożenie nie tylko dla siebie, lecz także dla innych uczestników ruchu drogowego. Chociaż uzyskanie prawa jazdy w Polsce jest wciąż znacznie trudniejsze iż w pozostałych krajach UE, rygoryzm egzaminów nie przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa na naszych drogach. Młodzi kierowcy są w Polsce sprawcami co piątego wypadku drogowego."

„O nieskuteczności polskiego systemu nadawania uprawnień do kierowania pojazdami świadczą główne przyczyny wypadków powodowanych przez młodych wiekiem (do 24 lat) i stażem (do 2 lat) kierowców: nadmierna prędkość, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowania wobec pieszego. Według opublikowanego w marcu 2015 r. Raportu o stanie bezpieczeństwa na drogach UE w Polsce liczba zgonów w wypadkach drogowych na jeden million mieszkańców w grupie wiekowej 18-24 lata jest ponad trzykrotnie wyższa niż w pozostałych krajach UE, a Polska (po Chorwacji) zajmuje czołowe miejsce z najwyższym wskaźnikiem zabitych."

Zdawalność egzaminów na prawo jazdy jest w Polsce niska, przeciętnie wynosi niewiele ponad połowę zdawalności w innych państwach, takich jak Wielka Brytania, Irlandia, Szwecja, Niemcy — Raport Forum Obywatelskiego Rozwoju — analiza FOR 15/2013 z dn. 23.10.2013 r."

„W skutek stwierdzonych zaniechań, w OSK byli zatrudnieni instruktorzy, którzy nie dopełnili podstawowych obowiązków, głównie związanych z potwierdzeniem spełnienia przez nich wymagań dotyczących stanu zdrowia oraz odbyciem obowiązkowych okresowych warsztatów doskonalenia zawodowego. Nadzór starostów nad działalnością ośrodków szkolenia kierowców (OSK) był nierzetelny i nieskuteczny. Nie przeprowadzały dodatkowych kontroli doraźnych w celu ustalenia przyczyn niskiej zdawalności osób szkolonych przez wybranych instruktorów, a także nie podejmowały prób wyjaśnienia przyczyn znacznych rozbieżności wskaźników zdawalności osób szkolonych przez poszczególne OSK. Większość (80%) skontrolowanych starostw nie podejmowała kontroli wykonywania praktycznej nauki jazdy prowadzonej poza OSK. W 90% skontrolowanych starostw stwierdzono nieprawidłowości w zakresie kontroli prawidłowości przeprowadzania przez OSK egzaminów wewnętrznych."

„Szkolnie i egzaminowanie kandydatów na kierowców w obecnym kształcie organizacyjn m nie przygotowuje do bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych. Wyniki kontroli wskazują, że na niezadowalający poziom bezpieczeństwa
ruchu drogowego w Polsce wpływa m.in. nieskuteczny system szkolenia kierowców. Biorąc pod uwalę ustalenia kontroli, zdaniem Najwyższej Izby Kontroli, konieczne jest dokonanie przeglądu systemu szkolenia i egzaminowania, w szczególności pod względem liczby ośrodków szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców oraz jakości świadczonych przez ośrodki usług. Ze względu na wagę i znaczenie nieprawidłowości ujawnionych w działalności poszczególnych jednostek, konieczne jest również — w świetle ustaleń kontroli — podjęcie rozwiązań systemowych."

"1. Podstawowymi przyczynami niedostatecznego przygotowania do egzaminu, według respondentów, był brak umiejętności dydaktycznych u instruktorów i wykładowców (tak stwierdziło 63,3% ankietowanych).
2.Połowa udzielających odpowiedzi wymieniła jako przyczynę rozpoczynanie zajęć praktycznych z opóźnieniem lub ich skracanie (49,9%).

3. Natomiast jako kolejne przyczyny wymieniano: prowadzenie szkolenia nie na placu manewrowym z trwale wyznaczonymi odpowiednimi stanowiskami umożliwiającymi wykonanie każdego z zadań egzaminacyjnych (23%)
4. Zły stan techniczny pojazdów szkoleniowych (23,5%)
5. Szkolenie na placu, po którym mogły się poruszać pojazdy inne niż szkoleniowe (22,3%).
6. Nienabycie podczas szkolenia w OSK umiejęmości udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych potwierdziło (28%)
7. Blisko co piąta osoba (18,9%) spotkała się z niekulturalnym zachowaniem instruktora."

Raport NIK / 72 strony / pokazuje też nieskuteczność w innych obszarach polskiego system nadawania uprawnień do kierowania pojazdami tj. egzaminowaniu czy też w obszarze nadzoru zarówno nad szkoleniem jak i też egzaminowaniem.

Prace Zespołu zakończyły się z końcem czerwca 2017 roku. Zespół odbył ponad 30 posiedzeń. Udział w pracach Zespołu był nieodpłatny. Od lipca do połowy listopada nic się nie dzieje, brak jakichkolwiek decyzji co dalej. Dopiero 15. 11. 2017 r. odbyło się spotkanie Zespołu z Panem Ministrem Markiem Chodkiewiczem oraz Panem Dyrektorem Departamentu Transportu Bogdanem Oleksiakiem, na którym to spotkaniu szeroko uzasadniliśm potrzebę wejścia w życie, jak najszybciej, procedowanych zmian. Po spotkaniu otrzymaliśmy pismo z DTD o przesłanie danych do opracowywanego przez Ministerstwo uzasadnienia oraz oceny skutków prawnych wejścia w życie nowych rozwiązań prawnych . Z tego co nam wiadomo, uzasadnienie oraz ocena skutków wejścia nowych rozwiązań jest już gotowa i oczekuje na dalsze decyzje.

Zdajemy sobie w pełni sprawę z tego, że niektóre proponowane przez Zespół rozwiązania zawarte w projekcie zmian do Ustawy o Kierujących Pojazdami są bardzo głębokie, budzące może wątpliwości, bądź nawet kontrowersje, ale są to zmiany według nas konieczne.

Jeżeli ma Pan Panie Premierze wątpliwości co do proponowanych przez Zespół nowych rozwiązań prosimy o spotkanie. Dostosujemy się do miejsca i terminu. Chciałbym zwrócić uwagę na to, że tematyka ta dotyczy wielu tysięcy obywateli naszego kraju, młodych obywateli którzy ubiegają się o prawo jazdy. Wprowadzenie nowych rozwiązań odciąga się w czasie / 4 sierpnia 2018 r. minie 2 lata — i cisza / . Bardzo prosimy o spotkanie, spotkanie w którym postaramy się szczegółowo uzasadnić potrzebę niezwłocznego ich wprowadzenia. Wierzę głęboko, że Pana argumenty przekonają nas do skorygowania pewnych zapisów do których będzie Pan miał wątpliwości. bądź może nam uda się przekonać Pana do nowych zapisów proponowanych przez Zespół.

W ewentualnym spotkaniu, przy udziale Ministra Pana Marka Chodkiewicza — osoby odpowiedzialnej za opracowanie projektu, oraz opiekuna merytorycznego projektu Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego Pana Bogdana Oleksiaka, widzieli byśmy obecność przedstawicieli wszystkich organizacji pracujących w Zespole:

I. Krzysztof Szymański - prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie
2. Roman Stencel - prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie
3. Dariusz Chyćko - prezes Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
4. Krzysztof Bandos - prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców w Warszawie
5. Jan Szymczak - v-ce prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców w Warszawie.

Z wyrazami szacunku
Krzysztof Bandos
prezes PFSSK
członek Zespołu

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
SEKRETARZ STANU

Marek Suski

BPRM.OEGP.4432.22.2018

Warszawa, 2 sierpnia 2018 r.

Pan
Krzysztof BANDOS

Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń
Szkół Kierowców

Szanowny Panie Prezesie,

w imieniu Prezesa Rady Ministrów Pana Mateusza Morawieckiego dziękuję za przesłane pismo z dnia 23 lipca 2018 r. dotyczące wprowadzenia nowych rozwiązań i regulacji w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, a także relacjonujące przebieg prac zespołu doradczego powołanego do prac nad zmianami *Ustawy o Kierujących Pojazdami* z dnia 5 stycznia 2011 r.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że kwestie poruszone w Pańskim wystąpieniu są obecnie analizowane w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury. O wynikach konsultacji zostanie Pan poinformowany odrębnym pismem.

z poważaniem,

Marek Suski

niepodległa | POLSKA STULECIE GOSPODARKA NIEPODLEGŁOŚCI | www.premier.gov.pl

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Podsekretarz Stanu
Marek Chodkiewicz

Warszawa, dnia 12 września 2018 r.

DTD-V-0210-3(12)-MK-17
NK: 94012/18

Pan
Krzysztof Bandos
Prezes
Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół
Kierowców

Szanowny Panie Prezesie,

Odpowiadając na pismo z dnia 23 lipca 2018 r. w sprawie wprowadzenia nowych rozwiązań i regulacji w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, przekazane przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, przedstawiam następujące informacje.

Projekt Ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw został przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z przedstawicielami strony społecznej reprezentującej m.in. środowisko szkoleniowe kandydatów na kierowców w Polsce.

Zgodnie z § 25 ust. 1 i 3 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), dnia 11 maja 2018 r. zostało przekazane do Przewodniczącego Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu Pana Jacka Sasina, zgłoszenie do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów wraz z oceną skutków regulacji projektu ustawy.

Decyzja o wpisanie projektu ustawy do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów nie została jeszcze podjęta przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu.

Z wyrazami szacunku

W zastępstwie
PODSEKRETARZ STANU
Andrzej Bittel

Do wiadomości:
Biuro Prezesa Rady Ministrów

niepodległa | POLSKA STULECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

Listy od czytelników

Kontynuujemy dział „Listy od czytelników". Dziękujemy za przesłane pytania. Większość z nich dotyczy sytuacji wziętych z życia, w których brali udział Czytelnicy lub ich bliscy bądź znajomi. Mnogość dziwnych rozwiązań infrastrukturalnych, którymi obdarzają nas politycy, przyprawia o zawrót głowy. Niektóre sytuacje wywołały w redakcji żywą dyskusję i wykazały rozbieżność zdań. Tylko dzięki naszemu Ekspertowi udało się je rozwiązać.

I tu pojawia się pytanie: czy to użytkownicy dróg są nieinteligentni i niedouczeni czy też politycy stanowiący prawo robią to zbyt niedbale, utrudniając niepotrzebnie wszystkim życie? Nasza konkluzja: skoro po drodze poruszają się wszyscy (osoby z wysokim IQ i z niższym, doświadczone i nie, starsi i młodsi, kobiety i mężczyźni, itd.) to ustanowione prawo powinno być zrozumiałe i możliwe do zastosowania dla najsłabszych z nich. Dobrzy kierowcy radzą sobie bez problemu z obecnym prawem, ale co z przysłowiowymi niedzielnymi kierowcami? Oni również mają potrzebę poruszać się po kraju i prawo powinno to uwzględniać. Skomplikowane przepisy, dziwne skrzyżowania, niezrozumiałe znaki to wszystko powoduje, że raz na jakiś czas ten słabszy kierowca popełni błąd, który będzie go kosztował, zarówno finansowo jak i prawnie. I nie łudź się, że Ty, Czytelniku, jesteś dobrym kierowcą. Dzisiaj tak, już jesteś dobrym kierowcą. Ale co było jak zaczynałeś/zaczynałaś jeździć? Przypomnij sobie te wszystkie sytuacje, w których milimetry brakowało do stłuczki/wypadku. A co będzie za parę lat? Młodszy nikt się nie robi. Zdolność obserwacji spada, refleks maleje, słuch już nie ten a i na oczach coraz grubsze okulary. Prawo musi ten fakt uwzględniać i nie stwarzać niepotrzebnie sytuacji kolizyjnych.

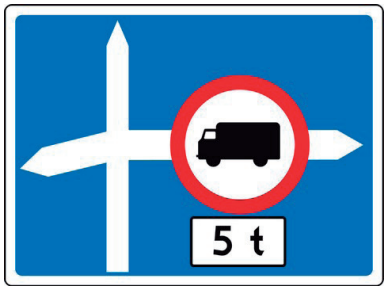
W nawiązaniu do mojego listu opublikowanego w numerze nr 19 Waszego pisma.
Dziękuję za częściową odpowiedź na moje pytanie. Pan Ekspert nie odniósł się do meritum bowiem nie załączyłam zdjęcia do mojego poprzedniego maila. Teraz je przesyłam. Proszę bardzo: znak i, dokładnie policzyłam, 14 linijek tekstu. Co robić jak się nie zna terenu i chce się przeczytać tą tabliczkę a za nami pędzą Warszawiacy?

Beata

Szanowna Pani Beato,
Jeśli chodzi o przesłaną fotografię, na której widzimy znak uzupełniający F-6 wraz z poniższą tabliczką, o której Pani wspomina, uprzedzający o zakazie występującym zaraz za skrzyżowaniem, kierujący pojazdem powinien wiedzieć z definicji tego znaku, iż wjazd dla zwykłego kierującego, jakim jest przysłowiowy „Kowalski „nie będzie możliwy – a wręcz zabroniony zaraz za skrzyżowaniem. Tym bardziej, że przyjechał z innego miasta i nie pracuje na co dzień w żadnym urzędzie czy firmie znajdującym się na drodze, na której obowiązuje znak B-1 „zakaz ruchu". W związku z powyższym czytanie wszystkiego, co jest pod znakiem jest zbyteczne, a nawet może być niebezpieczne. Szybkie przeczytanie co drugą linijkę wystarczy, aby zorientować się, jakie pojazdy mogą wjechać w tą drogę. Mało tego, zazwyczaj na tych tabliczkach są umieszczone zezwolenia dla wąskiej grupy pojazdów, związanych z miejscem siedziby firmy lub zamieszkania. W dobie tak dobrze rozwiniętych systemów nawigacyjnych, które mamy prawie w każdej komórce, powinniśmy z nich korzystać. Należy zapoznać się wcześnie, przed wyruszeniem z mapą dojazdu. Nawigacja pomoże nam w łatwym i szybkim dotarciu do celu, ominie nie tylko korki, ale i zakazy. Korzystajmy z udogodnień techniki, aby bezpiecznie poruszać się po drogach i dotrzeć do zamierzonego celu.
Przypomnijmy:

Znaki uzupełniające stosuje się w celu podania uczestnikom ruchu dodatkowych informacji ułatwiających orientację w terenie, uprzedzających o zakazach lub niebezpieczeństwach występujących za skrzyżowaniem.

Znak F-6 „znak uprzedzający umieszczany przed skrzyżowaniem" stosuje się w celu poinformowania uczestników ruchu, że wjazd wszystkich lub niektórych pojazdów jest zabroniony począwszy od skrzyżowania.



Bezpieczny Kierowca

redaktor naczelny
Andrzej Karpiuk
andrzej@liwona.pl
tel. 602 511 722

zespół redakcyjny
Dariusz Chyćko
Jaroslaw Błachnio
Mateusz Paśkucki

wydawca
Zbigniew Papuga

fotograf **Mateusz Paśkucki**
ilustrator **Paweł Kasperek**
DTP **Sylwia Sokolnicka**
ilustracja na okładce **Paweł Kasperek**

skład i druk **Liwona sp. z o.o.**
ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. +48 22 867 88 66;
fax +48 22 867 64 64
www.liwona.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i adjustacji tekstów. Przedruki jedynie za pisemną zgodą redakcji. Nakład 4 000 egz.

SERIA PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. AM

Autor:
Marzena Domańska

Podręcznik zawiera: definicje prawa o ruchu drogowym, zasady poruszania się na drodze, podstawowe manewry, budowę, wyposażenie i warunki techniczne motoroweru.

Format A5, 104 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. A1/A2/A

Autor:
Jerzy Tomaszewski

W podręczniku znajdziemy: omówienie zasad ruchu drogowego, zasady obsługi technicznej, zarys budowy motocykla oraz omówienie techniki kierowania motocyklem.

Format A5, 152 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. B

Autor:
Zbigniew Papuga

Podręcznik zawiera omówienie przepisów ruchu drogowego, znaków drogowych oraz uczy, jak zachować się na skrzyżowaniach i zdawać egzamin.

Format A5, 360 stron

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. C

Autorzy: *Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga Zbigniew Papuga*

Książka obejmuje zagadnienia programu kursu prawa jazdy kategorii C. Zawiera praktyczne rady dotyczące techniki kierowania oraz zasad bezpiecznej jazdy samochodem ciężarowym.

Format A5, 160 stron

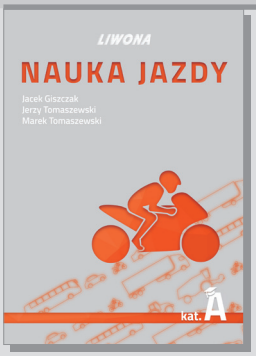
PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO
Kat. D

Autorzy: *Andrzej Czyżewski Mariusz Papuga, Zbigniew Papuga*

Podręcznik zawiera: przepisy ruchu drogowego, wiadomości z zakresu techniki kierowania, opis budowy i obsługi oraz przepisy dotyczące przewożenia osób.

Format A5, 132 strony

NAUKA JAZDY SERIA

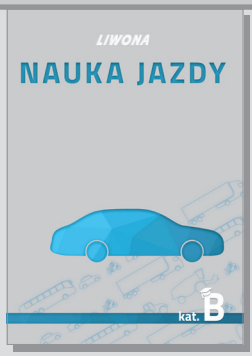


NAUKA JAZDY Kat. A

Autorzy: *Jacek Giszczak, Jerzy Tomaszewski Marek Tomaszewski*

Podręcznik zawiera: omówienie zasad ruchu drogowego, przepisy o ruchu pojazdów, szczegółowy opis znaków drogowych, zasady obsługi technicznej oraz omówienie techniki kierowania motocyklem.

Format B5, 208 stron

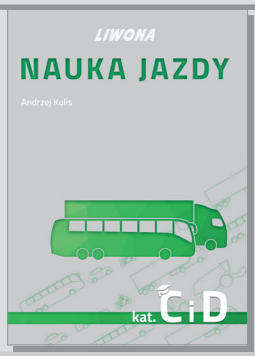


NAUKA JAZDY Kat. B

Autorzy: *Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga Zbigniew Papuga*

Podręcznik zawiera: przejrzyste tłumaczenie przepisów, zasady bezpiecznego korzystania z dróg, opis przepisów ruchu drogowego, budowę i techniki kierowania pojazdem.

Format B5, 296 stron

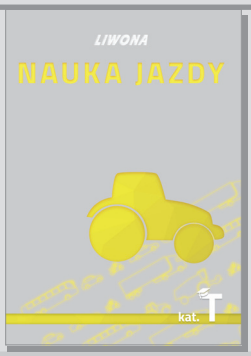


NAUKA JAZDY Kat. C i D

Autor: *Andrzej Kulis*

Książka zawiera informacje niezbędne dla kandydatów i kierowców, którzy w sposób profesjonalny będą wykonywali lub już wykonują zawód kierowcy kat. C i D. Podręcznik jest szerokim kompendium wiedzy z problematyki kategorii C i D oraz rozszerzeniem posiadanej już wiedzy.

Format A5, 544 strony



NAUKA JAZDY Kat. T

Autorzy:
Andrzej Czyżewski
Mariusz Papuga
Zbigniew Papuga

Podręcznik omawia przepisy ruchu drogowego, budowę i zasady działania ciągnika rolniczego, technikę kierowania ciągnikiem rolniczym.

Format B5, 312 stron

Wydawnictwo LIWONA® sp. z o.o., ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. (22) 867 88 66, tel./fax (22) 867 64 64, e-mail: liwona@liwona.pl, www.liwona.pl

LIWONA®

TESTY NA PRAWO JAZDY

Zdajesz egzamin na prawo jazdy?

Sprawdź czy jesteś gotowy!

www.testynaprawojazdy.eu

- Najlepszy program na komputer
- Aktualna baza pytań z odpowiedziami
- Forma testu taka sama jak na egzaminie państwowym

Dostępne również aplikacje z testami
na urządzenia mobilne – iOS , Android

W WYSZUKIWARCE WPISZ – **LIWONA**

LIWONA®

Wydawnictwo LIWONA® sp. z o.o., ul. Rakuszanki 5, 02-496 Warszawa
tel. (22) 867 88 66, tel./fax (22) 867 64 64, e-mail: liwona@liwona.pl, www.liwona.pl