ISSN 1732-0437

Biuletyn Informacyjny ITS

2-2012
Zeszyt 2 (50)

DWUMIESIĘCZNIK INFORMACYJNY

INSTYTUTU TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

WARSZAWA

Redaguje: Kolegium Redakcyjne
w składzie: Andrzej Damm, Anna Dzieniowska (sekretarz redakcji),
Wojciech Gis, Dorota Hitczenko, Edward Menes (redaktor naczelny), Dariusz Rudnik.

Adres redakcji „Biuletyn Informacyjny ITS”
Instytut Transportu Samochodowego
ul. Jagiellońska 80,
03-301 Warszawa
tel. (+22) 43 85 172, pokój nr 214
fax (+22) 43 85 401
transport.samochodowy@its.waw.pl
www.its.waw.pl

© Copyright by Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2012

ISSN 1732 - 0437

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw
Instytutu Transportu Samochodowego
Druk ukończono w maju Nakład 400 egz. poz. rej. 6/2012

Spis treści

	str.
Rozwój układów zasilania silników o zapłonie iskrowym. M. Maj.	5
Dobrowolna certyfikacja kompetencji osób w Instytucie Transportu Samochodowego. A. Maj, B. Stępińska	17
Dobrowolna certyfikacja wyrobów motoryzacyjnych w pracowni certyfikacji wyrobów ITS. Z. Jamiołkowski.	23
I Forum Bezpieczeństwa Transportu.	32
Fakty i opinie.	39
Nowe przepisy.....	48
Z życia ITS	49
Migawki z Brukseli	62
Przegląd dokumentacyjny	69

Marek Maj

ROZWÓJ UKŁADÓW ZASILANIA SILNIKÓW O ZAPŁONIE ISKROWYM

1. Wprowadzenie

Rozwój silników o zapłonie iskrowym zmierza w kierunku jakościowego sterowania składem mieszanki, podobnie, jak w silnikach o zapłonie samoczynnym. Nieuchronne wydaje się zastosowanie nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych zapewniających spełnienie przez silniki samochodów coraz ostrzejszych norm emisji substancji szkodliwych. Produkowane w latach 90 ubiegłego stulecia silniki o zapłonie iskrowym, wyposażone w jednopunktowy lub wielopunktowy wtrysk benzyny nie są w stanie już spełnić tych rygorystycznych norm. W związku z tym opracowano nowoczesny system bezpośredniego wtrysku paliwa do komory spalania silnika, który w połączeniu z trójfunkcyjnym reaktorem katalitycznym, reaktorem DeNox oraz systemem recyrkulacji spalin EGR, jest w stanie zapewnić silnikom spełnienie tych ekologicznych kryteriów. System ten doczekał się pewnych unowocześnień i nowszych rozwiązań. Chociażby w celu poprawy dynamiki silnika i jego elastyczności, silniki o bezpośrednim wtrysku paliwa wyposażane są w turbosprężarkę, kompresor albo w oba te urządzenia.

W artykule opartym na przeglądzie literatury przedmiotu, przedstawiono poszczególne rodzaje układów zasilania silników o zapłonie iskrowym, począwszy od układu gaźnikowego, poprzez jednopunktowy i wielopunktowy wtrysk benzyny, a kończąc na układzie bezpośredniego wtrysku benzyny do komory spalania.

Przedstawiono zarówno wady, jak i zalety poszczególnych rozwiązań konstrukcyjnych, skupiając się jednak na systemie bezpośredniego wtrysku benzyny GDI.

Ponadto zaprezentowano rysunki i fotografie poszczególnych układów wtryskowych.

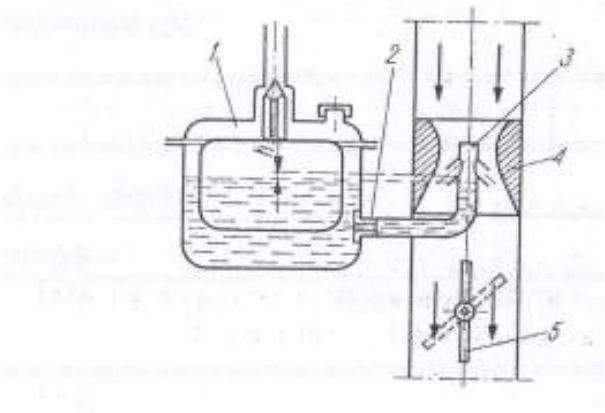
2. Rodzaje układów zasilania silników o zapłonie iskrowym

2.1. Układ gaźnikowy

Pierwszym urządzeniem dozującym benzynę do tłokowych silników spalinowych o zapłonie iskrowym był gaźnik, z czasem uzupełniany przez dodatkowe urządzenia kontrolno-sterujące. Gaźnik jest urządzeniem dość skomplikowanym, zawiera cały szereg urządzeń umożliwiających uzyskanie żądanej ilości mieszanki o właściwym składzie. Najprostszym gaźnikiem zdolnym do wytwarzania mieszanki, na przykładzie którego można przeanalizować zasadę pracy, jest tzw. gaźnik elementarny, którego schemat zaprezentowano na rysunku 1 [1].

W skład gaźnika wchodzą m.in. komora pływakowa, w której proste urządzenie składające się z pływaka i zaworu iglicowego utrzymuje stały poziom paliwa [1]. Komora pływakowa połączona jest przewodem z rozpylaczem. W przewodzie umieszczona została kalibrowana dysza paliwa. Jej zadanie sprowadza się do wytworzenia określonego oporu przepływu i regulowanie w ten sposób ilości przepływającego paliwa do rozpylacza. Wylot rozpylacza umieszczony jest w najwęższym przekroju gardzieli gaźnika. Powietrze zasysane przez silnik zwiększa przy przepływie przez gardziel swą prędkość, co pociąga za sobą wzrost energii kinetycznej. Równocześnie zmniejszeniu ulega wartość energii potencjalnej ciśnienia, a zatem ciśnienie u wylotu rozpylacza jest mniejsze niż w komorze pływakowej połączonej otworem z atmosferą. Wskutek różnicy ciśnień występuje przepływ paliwa z komory pływakowej do rozpylacza. Paliwo wypływające z rozpylacza jest porywane przez strumień powietrza i rozbijane przez niego na drobne kropelki.

Za gardzielą znajduje się przepustnica mieszanki, połączona z pedałem przyspieszania, za pośrednictwem którego kierowca ma możliwość regulowania ilość mieszanki doprowadzonej do silnika [1].



Rys. 1. Schemat gaźnika elementarnego
1- komora pływakowa, 2 – dysza paliwa, 3 – rozpylacza paliwa,
4 – gardziel powietrza, 5 – przepustnica mieszanki

Źródło: Bernhardt. M, Dobrzyński .S, Loth.E Silniki spalinowe

Dobór gaźnika do silnika określonego typu polega głównie na dobraniu średnicy gardzieli powietrza oraz przepustowości dysz paliwa i powietrza i może być dokonany praktycznie jedynie w wyniku długotrwałych badań na hamowni silnikowej oraz prób trakcyjnych pojazdu [1].

Podstawowymi wadami układów gaźnikowych są trudności dostosowania rzeczywistego składu mieszanki do pożądanego, nierównomierność rozdziału mieszanki na poszczególne cylindry oraz wysoki stopień skomplikowania konstrukcji i regulacji. Ze względu na wyżej wymienione wady, a także na coraz bardziej „ostrzejsze" ekologiczne kryteria stawiane silnikom spalinowym, gaźniki od dłuższego czasu nie znajdują już zastosowania w motoryzacji. Jego miejsce zajęły nowoczesne systemy wtryskowe, opisane w kolejnej części artykułu.



Fot. 1. Silnik samochodu FIAT 126p z gaźnikowym układem zasilania

Źródło: http://www.fotosik.pl/u/win386/zdjecie/2/album/385169

2.2. Układ jednopunktowy i wielopunktowy wtrysku paliwa

Wady zasilania gaźnikowego spowodowały zainteresowanie konstruktorów zasilaniem wtryskowym. System zasilania wtryskowego silników o zapłonie iskrowym stosowany jest długo. Przez pewien czas jego powszechne zastosowanie w motoryzacji uniemożliwiał wysoki koszt urządzeń wtryskowych [1].

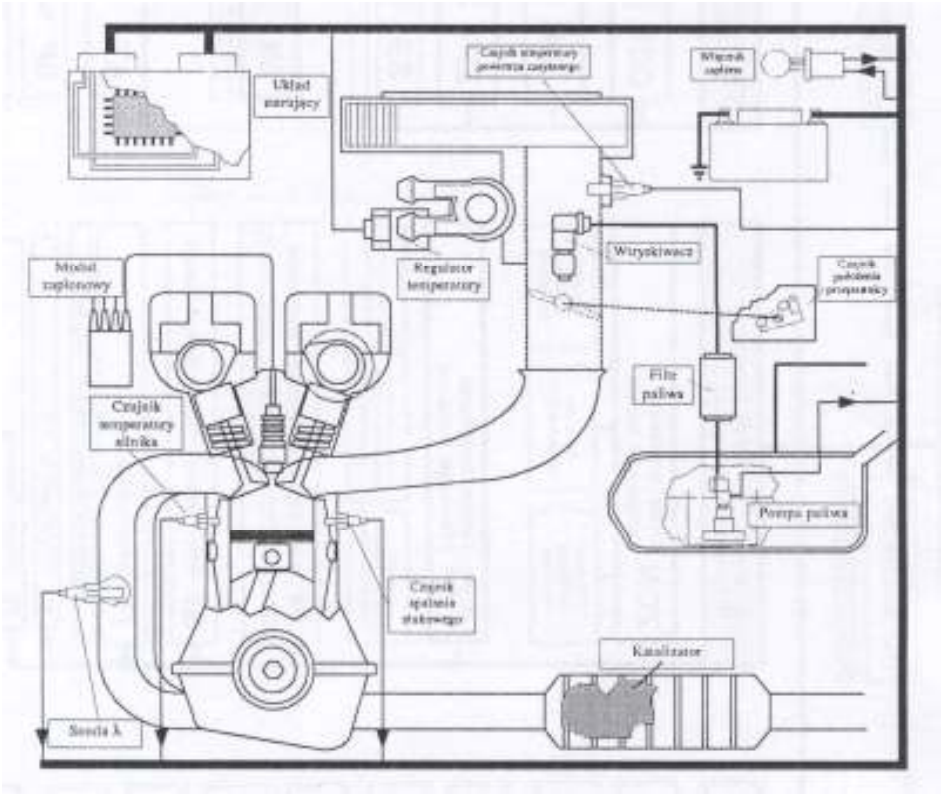
Zaostrzające się systematycznie wymagania dotyczące czystości spalin emitowanych przez pojazdy samochodowe spowodowały tak znaczną komplikację gaźników i układów dolotowych, że koszt produkcji gaźników stał się porównywalny z kosztem urządzeń wtryskowych [1]. Istniejące rozwiązania wtryskowych układów zasilania silników o zapłonie iskrowym można sklasyfikować następująco: SPI – centralny, jednopunktowy niskociśnieniowy wtrysk paliwa do kolektora dolotowego, MPI – wielopunktowy, niskociśnieniowy wtrysk paliwa do króćców dolotowych, GDI – wysokociśnieniowy, bezpośredni wtrysk paliwa do komory spalania.

Na rys.2 zaprezentowano schemat jednopunktowego, niskociśnieniowego sterowanego elektronicznie układu wtryskowego SPI firmy BOSCH (Mono-Jetronic). W układzie tym zastosowano elektroniczne sterowane urządzenie wtryskowe, eliminujące wady zasilania gaźnikowego. Rozwiązanie to przede wszystkim upraszcza i czyni dokładniejszą regulację stechiometrycznego składu mieszanki, co przekłada się na bardziej skuteczną pracę reaktora katalitycznego. Powstały więc uproszczone, elektroniczne urządzenia wtryskowe z jednym wtryskiwaczem zamiast gaźnika. Urządzenia te nie zapewniają równomierności składu mieszanki dostarczonej do poszczególnych cylindrów. Parametrami są zbliżone do gaźników sterowanych elektronicznie. Nie posiadają jednak dyszy Venturiego, przez co eliminują opory powstające w układach gaźnikowych.

W układzie tym dane z czujników informujące o bieżących warunkach eksploatacji przekazywane są do urządzenia sterującego w celu ich przetworzenia [2]. Na podstawie tych danych oraz zaprogramowanych funkcji regulacyjnych urządzenia sterującego są wysyłane sygnały sterujące do wtryskiwacza, regulatora biegu jałowego oraz zaworu odprowadzania par ze zbiornika paliwa. Sygnałami analogowymi z czujników są: wartość napięcia z czujnika położenia przepustnicy, napięcie sondy λ, sygnał temperatury silnika i powietrza zasysanego, napięcie zasilania akumulatora oraz sygnał napięcia odniesienia wytworzony w urządzeniu sterującym.

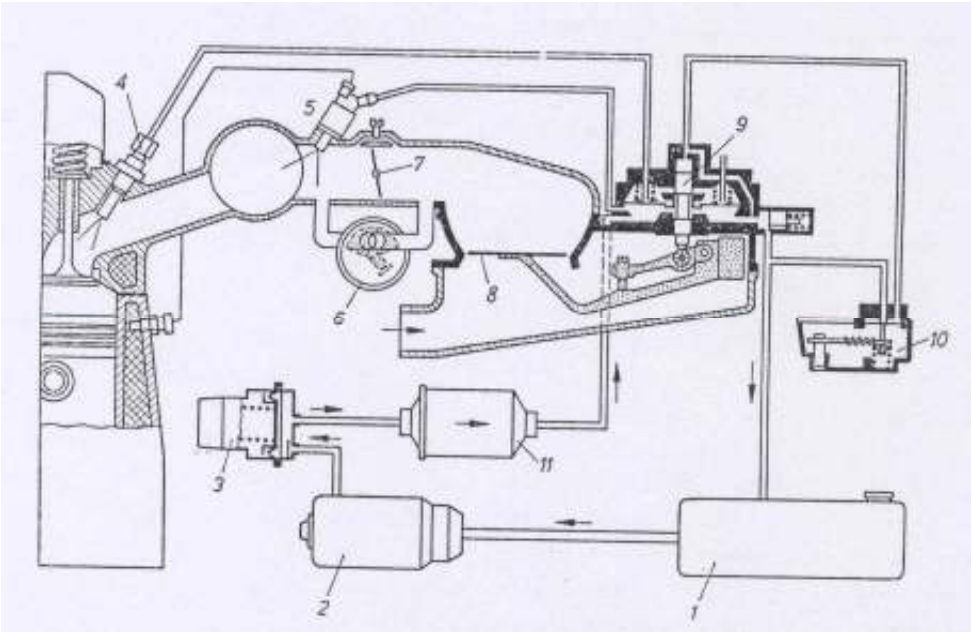
Na rys. 3 zaprezentowano schemat wielopunktowego układu wtryskowego MPI. System ten pozwala na uzyskanie wyższej równomierności składu mieszanki w poszczególnych cylindrach w porównaniu z układem SPI. Pozwala także lepiej opanować wahania składu mieszanki wynikające z tworzenia filmu paliwowego na ściankach kolektora dolotowego gdyż odległość od wtryskiwaczy do cylindrów jest mniejsza niż przy wtrysku jednopunktowym.

Pierwotnie stosowano wtrysk ciągły o niskim ciśnieniu wtrysku, w którym dawka regulowana była ciśnieniem paliwa. Na rys. 3 zaprezentowano schemat układu wtrysku ciągłego. W dalszych fazach rozwoju układów MPI, ze względu na konieczność poprawienia jakości rozpylenia paliwa, zastosowano wtrysk nieciągły o większym ciśnieniu – rys. 4.



Rys. 2. Schemat układu wtryskowego jednopunktowego SPI

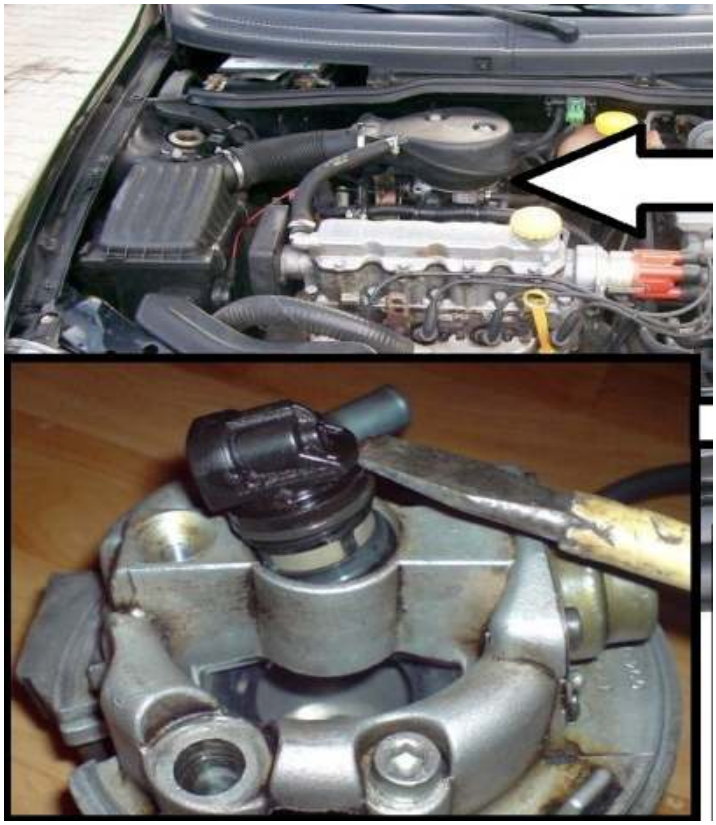
Źródło: Merkisz. J. Ekologiczne problemy silników spalinowych



1 — zbiornik paliwa, *2* — pompa paliwa, *3* — regulator ciśnienia, *4* — wtryskiwacz, *5* — wtryskiwacz wzbogacający mieszankę przy rozruchu zimnego silnika, *6* — korektor składu mieszanki na biegu jałowym, *7* — przepustnica powietrza, *8* — ruchome ramię mianika natężenia przepływu powietrza, *9* — regulator natężenia dopływu paliwa do wtryskiwaczy *4*, *10* — regulator przeciwciśnienia, *11* — filtr paliwa

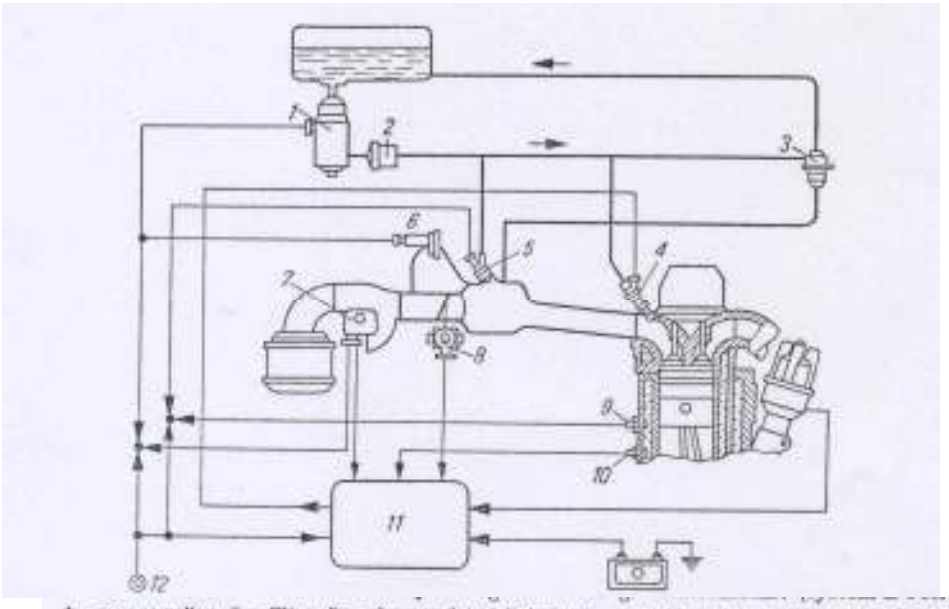
Rys. 3. Układ zasilania o wtrysku ciągłym – K-Jetronic

Źródło: Bernhardt. M, Dobrzyński .S, Loth.E Silniki spalinowe



Fot 2. Lokalizacja wtryskiwacza paliwa w silniku SPI

Źródło: http://forum.samnaprawiam.com/



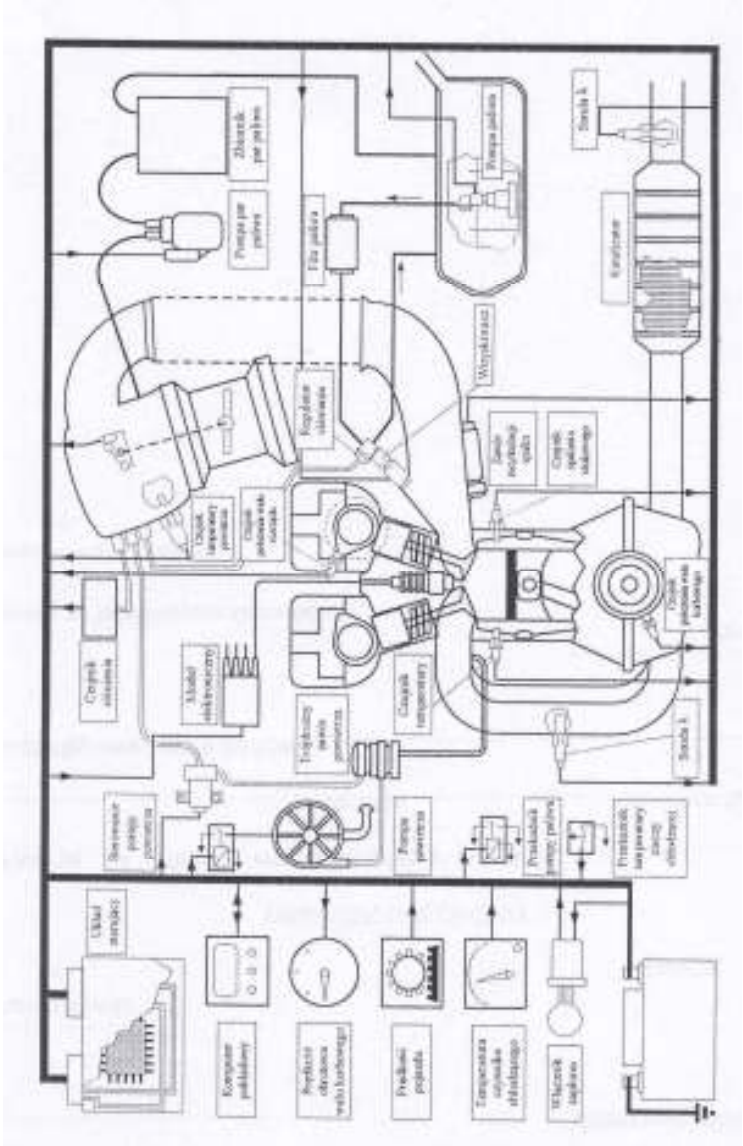
1 — pompa paliwa, *2* — filtr paliwa, *3* — regulator ciśnienia, *4* — wtryskiwacz, *5* — zawór rozruchowy, *6* — zawór „dodatkowego powietrza", *7* — miernik natężenia przepływu powietrza, *8* — przełącznik sterowany przepustnicą, *9* — czujnik przekaźnika temperaturowo-czasowego, *10* — czujnik temperatury cieczy chłodzącej, *11* — elektroniczny układ sterujący, *12* — wyłącznik rozruszalnika

Rys. 4. Układ zasilania wtryskowego nieciągłego, sterowanego elektronicznie (L-Jetronic)

Źródło: Bernhardt. M, Dobrzyński .S, Loth.E Silniki spalinowe

Początkowo wtrysk nieciągły był realizowany jednocześnie do kolektorów dolotowych poszczególnych cylindrów. Z czasem zaczęto jednak odchodzić od tego systemu na rzecz wtrysku sekwencyjnego i podwójnie sekwencyjnego. Obecnie stosowane systemy wtrysku wielopunktowego zostały w pełni skomputeryzowane i zintegrowane m.in. z układem zapłonowym. Zastosowanie pełnej elektroniki w systemach wtryskowych pozwala bowiem na stworzenie większej elastyczności w zakresie możliwości wprowadzania dalszych funkcji.

Na rys. 5 zaprezentowano schemat nowoczesnego układu wtryskowego MPI. W zastosowanym w tym układzie urządzeniu sterującym sygnały informacyjne z poszczególnych czujników określają stan pracy silnika i na ich podstawie zostają wygenerowane sygnały sterujące pracą wtryskiwaczy. Na podstawie częstości impulsów zapłonowych służących do określenia prędkości obrotowej silnika powstaje rytm impulsów sterujących poszczególnymi wtryskiwaczami. Aktualna wartość prędkości obrotowej silnika oraz wydatek zassanego powietrza służą do wyznaczania podstawowego czasu wtrysku [2].



Rys. 5. Schemat układu wtryskowego MPI nowej generacji

Źródło: Merkisz J. Ekologiczne problemy silników spalinowych



Fot. 3. Kolektor ssący w silniku o zapłonie iskrowym z zasilaniem MPI
Źródło: Materiały własne autora



Fot. 4. Usytułowanie wtryskiwaczy w silniku o zapłonie iskrowym MPI
Źródło: Materiały własne autora

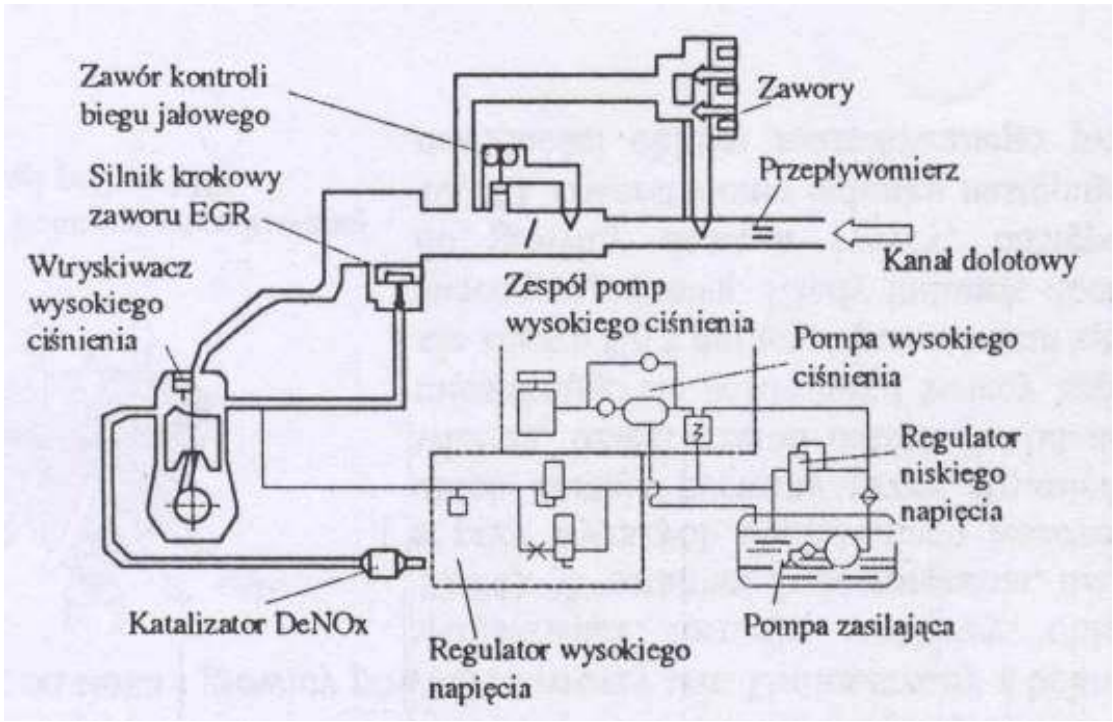
2.3. Układ bezpośredniego wtrysku paliwa GDI

Dynamiczny rozwój silników o zapłonie iskrowym doprowadził do opracowania nowoczesnego układu wtrysku paliwa bezpośrednio do komory spalania silnika. Dzięki takiemu rozwiązaniu sterowanie składem mieszanki paliwowo-powietrznej zmierza w kierunku jakościowego sterowania, podobnie, jak ma to miejsce w przypadku silników o zapłonie samoczynnym.

Zastosowanie wtrysku bezpośredniego pozwala zależnie od obciążenia silnika dopasowywać dawkę paliwa przy prawie stałej ilości doprowadzonego powietrza, co eliminuje będącą źródłem strat przepustnicę powietrza. Przyczynia się także w dużej mierze do spełnienia przez pojazd wyposażony w taki silnik kryteriów związanych z emisją substancji szkodliwych, w tym emisji dwutlenku węgla oraz obniżenia zużycia paliwa.

Pierwszy silnik o bezpośrednim wtrysku benzyny GDI zaprezentowała firma Mitsubishi w 1995 roku w modelu Carisma. Jest to 16 – zaworowy silnik o objętości skokowej 1834 cm^3 z dwoma wałkami rozrządu DOHC o stopniu sprężania równym $\varepsilon = 12$. W tym silniku komora spalania ma daszkowy kształt, a tłok posiada niesymetryczne, kuliste wybranie [2].

Pompa paliwa zastosowana do zasilania silnika GDI uzyskuje napęd bezpośrednio od silnika. Ciśnienie wtrysku wynosi 5 MPa i jest wystarczające do utrzymania wymaganego rozdrobnienia wtryskiwanego paliwa. Zawory wtryskiwaczy są sterowane elektromagnetycznie.

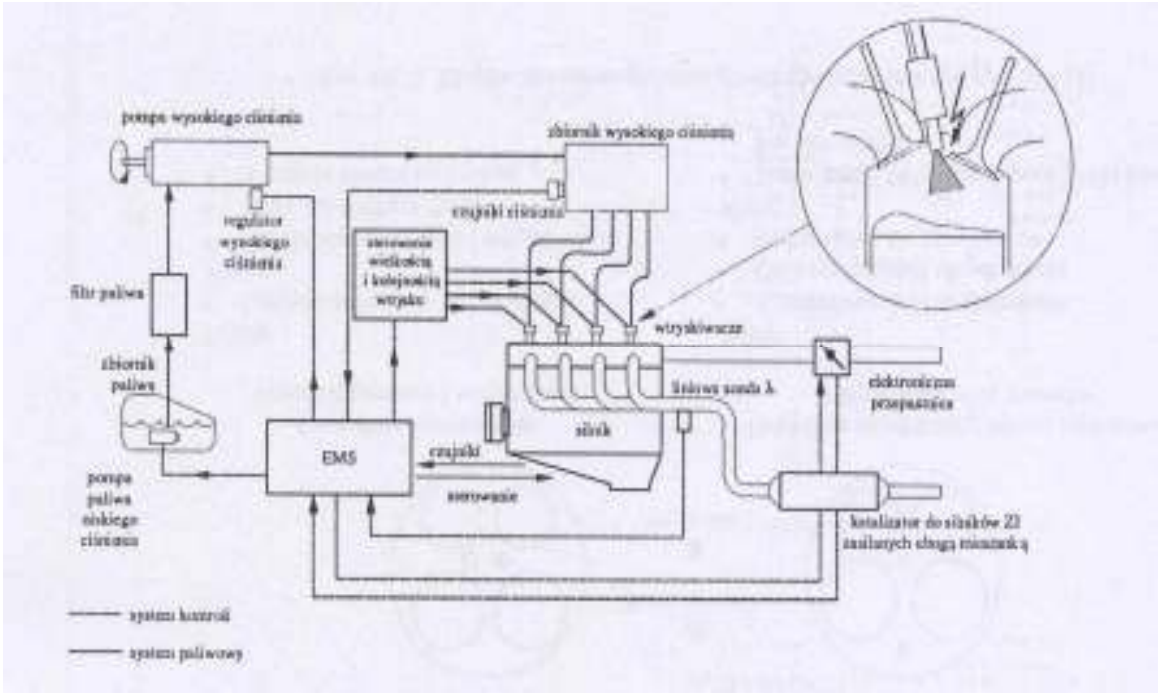


Rys. 6. Schemat blokowy układu zasilania GDI

Źródło: Merkisz. J. Ekologiczne problemy silników spalinowych

Na rys. 6 zaprezentowano schemat blokowy układu o bezpośrednim wtrysku paliwa. Zastosowane w tym układzie wtryskiwacze stożkowe, które w połączeniu z komorą wtryskową znajdującą się tuż nad otworkiem wtryskiwacza, zapewniają zachowanie ciągłej mgły paliwowej podczas procesu wtrysku. Powstająca w ten sposób struga paliwa ma kształt stożka i jest w środku niewypełniona. Zaletą takiego rozwiązania jest zapewnienie różnych

geometrii strug wtryskiwanego paliwa przy różnych ciśnieniach wtrysku. Poza tym wtryskiwacz umożliwia przekazanie części energii na wywołanie ruchu wirowego paliwa i powietrza w cylindrze [2].



Rys. 7. Schemat systemu sterowania wtryskiem bezpośrednim GDI

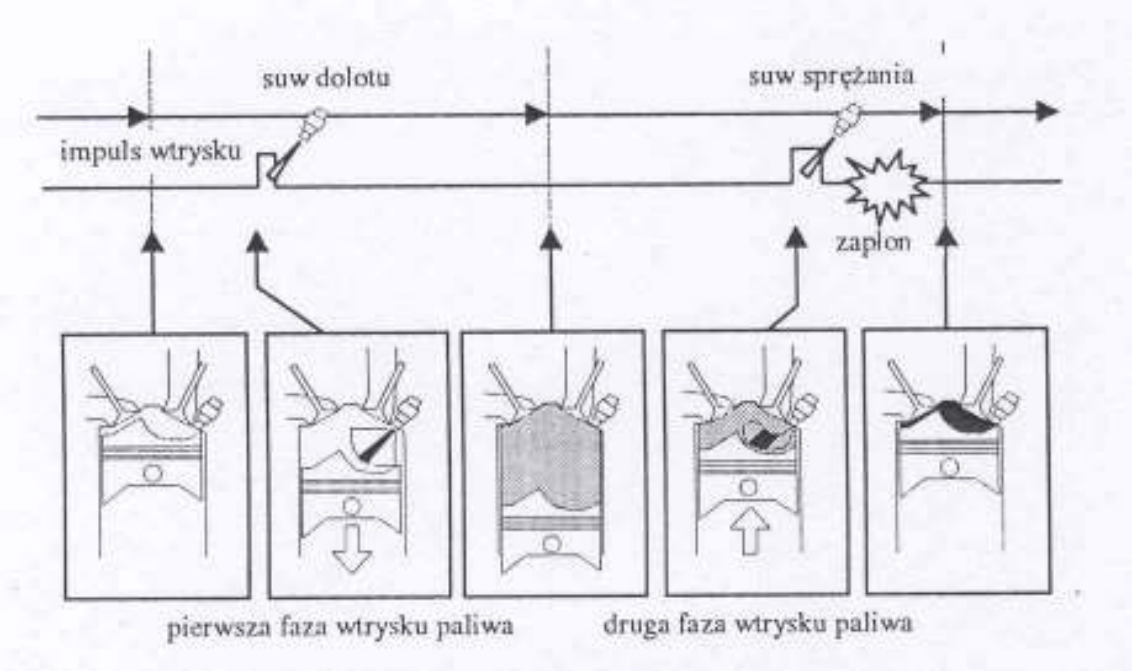
Źródło: Merkisz. J. Ekologiczne problemy silników spalinowych

W systemach GDI jest konieczne bardzo dokładne sterowanie kątem początku i przebiegiem wtrysku. Sterownik elektroniczny musi zapewnić korekcję parametrów wtrysku pomiędzy kolejnymi zapłonami, a nie tylko raz na cykl pracy całego cyklu pracy cylindrów [2]. Niespełnienie powyższych wymagań skutkować będzie problemami ze stabilnością spalania mieszanki.

Charakterystyczny dla tego typu układu wtrysku paliwa jest sposób tworzenia mieszanki paliwowo-powietrznej oraz przebieg wtrysku paliwa – rys.8. W tych instalacjach silnik musi pracować na mieszankach uwarstwionych – przy mniejszym i średnim obciążeniu silnika oraz na mieszance homogenicznej – przy wysokich obciążeniach silnika. Wszystko też zależy od stanu termicznego silnika w danej chwili. Przy nie rozgrzanym silniku, silnik pracował będzie na mieszance homogenicznej zarówno przy wysokim, jak i mniejszym obciążeniu, w całym zakresie prędkości obrotowych. W przypadku, gdy silnik jest już rozgrzany, praca silnika na mieszance uwarstwionej odbywa się przy mniejszych i średnich obciążeniach, a przy wysokich obciążeniach silnik pracuje już tylko na mieszance homogenicznej $\lambda < 1$.

System spalania w silniku GDI umożliwia spalanie bardzo stabilne i całkowite, pozwalając na obniżenie prędkości obrotowej biegu jałowego do 600 obr/min. Brak skłonności do spalania stukowego, dzięki krótszemu czasowi przebywania mieszanki w cylindrze, umożliwił konstruktorom zwiększenia stopnia sprężenia silnika, co przekłada się na jego większą sprawność, a co za tym idzie na zmniejszone zużycie paliwa.

Według producenta silnika zużycie paliwa w porównaniu z silnikiem typu MPI (o wielopunktowym wtrysku paliwa), na biegu jałowym jest o 40 % niższe. Natomiast w cyklu miejskim zużycie paliwa jest o 25 % mniejsze niż w silniku MPI. Moc silnika jest większa o ok. 10 % [2].



Rys. 8. Przebieg wtrysku paliwa w silniku GDI

Źródło: Merkisz. J. Ekologiczne problemy silników spalinowych

Omawiany system zasilania bezpośredniego wtrysku paliwa do komory spalania silnika, charakteryzuje się znacznie mniejszą niż w silnikach z wtryskiem MPI emisją substancji toksycznych w spalinach. Według danych producenta silnika emisja tlenków azotu NO_x zmniejszyła się około 10 – krotnie, a emisja tlenku węgla CO praktycznie nie występuje. Zmniejszenie emisji tlenku węgla wynika ze zwiększonego nadmiaru powietrza, natomiast mniejsze ilości tlenków azotu, ze spokojniejszego przebiegu spalania mieszanki uwarstwionej oraz zastosowanej recyrkulacji spalin EGR [2].

Należy zaznaczyć, że małe poziomy emisji substancji toksycznych osiągnięte zostały także dzięki zastosowaniu wysokiego stopnia recyrkulacji spalin EGR do 30% oraz nowoczesnych reaktorów katalitycznych TWC.



Fot. 5 Kompletny silnik o bezpośrednim wtrysku paliwa GDI samochodu Mitsubishi CARISMA 1.8

Źródło: http://moto.allegro.pl/listing.php/search?category=50849&string=GDI

3. Zakończenie

W artykule przedstawiono opis ewolucji sterowania układów zasilania silników o zapłonie iskrowym, stosowanych najczęściej w samochodach osobowych.

Jak wcześniej wspomniano, rozwój ten był odpowiedzią producentów samochodów na coraz bardziej rygorystyczne normy emisji zanieczyszczeń stawiane nowo wyprodukowanym pojazdom.

Wymagania norm emisji zanieczyszczeń stawiane silnikom o zapłonie iskrowym są w stanie spełnić praktycznie pojazdy wyposażone w silniki o bardzo zaawansowanym technicznie systemie sterowania składem mieszanki, dodatkowo wyposażone w nowoczesne układy oczyszczania spalin, m.in. w trójfunkcyjne reaktory katalityczne TWC.

Coraz rzadziej na polskich drogach można już spotkać pojazdy z silnikami wyposażonymi w gaźnik. Częściej pojawiają się pojazdy wyposażone w silnik z wielopunktowym wtryskiem paliwa do kolektora ssącego, choć w wielu przypadkach dealerzy samochodowi coraz rzadziej oferują w swojej sprzedaży tego typu pojazdy.

Obecnie coraz częściej można spotkać zarówno w salonach jak i na polskich drogach samochody wyposażone w silniki o zapłonie iskrowym z bezpośrednim wtryskiem paliwa do komory spalania. Tego typu rozwiązanie techniczne jest coraz powszechniej stosowane w połączeniu z tzw. downsizingiem, czyli obniżeniem objętości skokowej silnika pojazdu i jednoczesnym zwiększeniem jego mocy. Przykładem tego są marki VOLKSWAGEN, SKODA, AUDI, SEAT, oferujące w sprzedaży samochody wyposażone w silniki o zapłonie iskrowym od objętości skokowej rozpoczynające się już od 1200 cm^3 i mocy 105 KM (77kW), wspomagane turbosprężarką.

Zastosowane w samochodach tej marki silniki mają obniżoną objętość skokową w stosunku do innych silników o porównywalnej mocy i dodatkowo zasilane są paliwem wtryskiwanym bezpośrednio do komory spalania.

Zaproponowane przez Volkswagena rozwiązanie techniczne zapewnia pojazdom tej marki bardzo dobre właściwości dynamiczne, głównie elastyczność silnika w połączeniu z wysoką mocą (kolejne jednostki mają moc 122 KM, 90 kW, 160 KM, 118 kW oraz 200 KM, 147 kW i umiarkowanym zużyciem paliwa, zapewniając jednocześnie spełnienie kryteriów ekologicznych.

Wszystko wskazuje na to, że silniki spalinowe również te z zapłonem iskrowym pozostaną w najbliższej przyszłości nadal podstawowym źródłem napędu pojazdów samochodowych, pomimo dużej ekspansji rozwoju alternatywnych źródeł zasilania (energia elektryczna, rozwiązania hybrydowe itd.). Ocenia się, że w napęd elektryczny lub hybrydowy będzie wyposażonych ok. 5 % pojazdów, które będą użytkowane na obszarach najbardziej zagrożonych ekologicznie [2].

Mając na względzie powyższe uwagi, można zaobserwować pewne tendencje do coraz powszechniejszego stosowania w pojazdach samochodowych silników z wtryskiem bezpośrednim GDI, stosowania zwiększonego stopnia sprężania, coraz szybszych elektronicznych jednostek sterujących ECU.

Ponadto można zauważyć, że producenci pojazdów dążą do stosowania coraz bardziej precyzyjnego sterowania składem mieszanki, docelowo indywidualnie w poszczególnych cylindrach silnika oraz stosowania coraz bardziej wysublimowanych układów oczyszczalnia spalin.

LITERATURA:

[1]. M. Bernhardt, St. Dobrzyński, E.Loth; „Silniki samochodowe” – wydanie trzecie zmienione WKiŁ 1978.

[2]. J. Merkisz „ Ekologiczne problemy silników spalinowych” – tom 1 i 2, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej Poznań 1999.

[3]. Zasoby Internetowe

Agnieszka Maj, Beata Stępińska

DOBROWOLNA CERTYFIKACJA KOMPETENCJI OSÓB W INSTYTUCIE TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

1. Opis procesu certyfikacji

Certyfikacja jest procesem polegającym na potwierdzeniu przez trzecią stronę, którą stanowi akredytowana jednostka certyfikująca, czyli organizacja niezależna od dostawcy (posiadacza certyfikatu) i odbiorcy (korzystającego z usług osoby o certyfikowanych kompetencjach), że usługa lub kompetencje osób spełniają wymagania zawarte w dokumentach normatywnych. Dokumentem normatywnym może być norma krajowa, europejska lub międzynarodowa, ale także przepis prawny, uznany kodeks etyczny, specyfikacja lub kryteria przyjęte przez określone środowisko branżowe.
Proces certyfikacji, na ogół, składa się z trzech elementów:

- oceny wniosku ubiegającego się o certyfikat,
- wydania certyfikatu na podstawie pozytywnej oceny,
- nadzoru nad wydanym certyfikatem w okresie jego ważności.

Certyfikacja w Polsce ma umocowanie prawne, pierwotnie na podstawie ustawy z dnia 3 kwietnia 1993 r. o badaniach i certyfikacji (Dz.U. Nr 55, poz.250 z późniejszymi zmianami) oraz aktualnie w ustawie z dnia 30 sierpnia 2002 roku o systemie oceny zgodności Dz.U.2010.138.935 ostatnia zmiana w ustawie z dnia 15 kwietnia 2011 Dz.U.2011.102. 586 [1].

Na wolnym rynku jest wiele instytucji, które zajmują się procesem certyfikacji kompetencji osób. Najczęściej bardzo trudno jest ustalić, która z tych organizacji jest rzetelna, a która świadczy usługi, bazując na niewiedzy potencjalnych klientów.

W takim przypadku konieczne są mechanizmy, mające na celu weryfikację wiarygodności kompetencji jednostek certyfikujących. Ciąg działań w zakresie uznawania kompetencji organizacji w ustalonym zakresie na poziomie krajowym nazywa się akredytacją i oznacza potwierdzenie kompetencji jednostki oceniającej zgodność do prowadzenia określonych działań.

Proces akredytacji jest procesem długotrwałym i pracochłonnym. Obejmuje cały system zarządzania jakością jednostki, w tym jej wiarygodność, rzetelność, bezstronność i niezależność, a także strukturę organizacyjną i co najważniejsze, kompetencje personelu uczestniczącego w poszczególnych etapach oceny zgodności. Pozytywny wynik oceny akredytacyjnej oznacza przyznanie jednostce certyfikatu akredytacji w danym zakresie przez Polskie Centrum Akredytacji (PCA).

PCA jest organizacją uznaną w strukturach europejskich i międzynarodowych i jest jedyną w kraju jednostką akredytującą upoważnioną do akredytacji jednostek oceniających zgodność. Posiada status państwowej osoby prawnej i jest nadzorowana przez Ministerstwo Gospodarki.

Działa zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie o systemie oceny zgodności, w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 [2], normie PN-EN ISO/IEC 17011:2006 [3] oraz zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z zawartych wielostronnych porozumień:

- EA MLA (ang. European co-operation for Accreditation Multilateral Agreement),
- ILAC MRA (ang. International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement),

- IAF MLA (ang. International Accreditation Forum Multilateral Recognition Arrangement) [4].

Spełnienie wymagań dotyczących certyfikacji dobrowolnej daje gwarancję, że wszystkie Jednostki certyfikujące w określonym zakresie będą działały w sposób kompetentny, spójny oraz wiarygodny. Zgodność w zakresie kompetencji osób potwierdzana jest w oparciu o normy lub kryteria opracowane przez zainteresowane grupy zawodowe lub środowiska branżowe.

Decyzja o wdrożeniu danego zakresu certyfikacji podejmowana jest na podstawie analizy obowiązujących aktów prawnych oraz potrzeb rynku, z uwzględnieniem społecznych i ekonomicznych aspektów prowadzenia danego rodzaju certyfikacji.

Certyfikat kompetencji wystawiony dla konkretnej osoby, wymienionej z imienia i nazwiska, jest swego rodzaju zapewnieniem, że osoba ta jest kompetentna i prawidłowo wykonuje wyspecjalizowane usługi. Wymagania dla certyfikowanych osób zwane kryteriami certyfikacji są określane przez ekspertów z danej dziedziny i zatwierdzane przez Komitet Programowy, który jest odpowiedzialny za opracowanie i utrzymywanie programów certyfikacji stosowanych w Jednostce. Komitet Programowy składa się z ekspertów powołanych z różnych organizacji związanych tematycznie z prowadzoną certyfikacją.

Są to przedstawiciele:

- jednostki certyfikującej,
- posiadaczy certyfikatu,
- klientów osób certyfikowanych oraz środowisk naukowych, czy instytucji rządowych.

Zasadą jest proporcjonalny udział każdej ze stron zainteresowanych prowadzoną certyfikacją. Komitet Programowy przy Jednostce liczy 7 osób.

W Jednostkach akredytowanych w krajowym systemie akredytacji kryteria certyfikacji mają rangę dokumentów normatywnych, dlatego wydawane w oparciu o te kryteria certyfikaty uznawane są na szczeblu krajowym. Z kolei PCA należy do europejskiej organizacji akredytacyjnej European Agreement (EA). Przynależność do EA jest otwarta tylko dla uznanych krajowych jednostek akredytujących, reprezentujących państwa członkowskie lub państwa kandydujące do Unii Europejskiej (UE) i Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA), pochodzące z geograficznego obszaru Europy, co sprawia, że certyfikaty wydane w Polsce zachowują ważność we wszystkich krajach należących do EA, czyli praktycznie w całej Europie.

Szczególne znaczenie w procesie akredytacji PCA przywiązuje do zagadnienia bezstronności, rozumianej, jako brak powiązań z certyfikowanymi osobami i/lub organizacjami zainteresowanymi certyfikatami tych osób oraz z podmiotami świadczącymi usługi konsultacyjne lub innymi, które mogą być zaangażowane w proces oceny zgodności. Zabronione jest również prowadzenie działalności konsultacyjnej w przypisanym zakresie certyfikacji osób prywatnych.

Gwarancją rzetelności i bezstronności prowadzenia procesów certyfikacji i nadzoru nad posługiwaniem się certyfikatem kompetencji przez certyfikowane osoby jest dostępność systemu certyfikacji na równych zasadach dla wszystkich wnioskujących.

2. Zakres akredytacji Jednostki certyfikującej osoby w PCA

Pracownia Certyfikacji Osób (PCO), działająca w ramach ITS z dniem 1 grudnia 2000 roku uzyskała akredytację PCA w zakresie certyfikacji osób, spełniając wymagania normy PN-EN ISO/IEC 17024:2004 „Ocena zgodności. Ogólne wymagania dotyczące jednostek certyfikujących osoby” [5].

Uzyskana akredytacja w PCA umożliwia Instytutowi, prowadzenie dobrowolnej certyfikacji personelu w następujących specjalnościach:

- wykładowców szkolących instruktorów nauki jazdy,
- instruktorów nauki jazdy w ośrodkach szkolenia kierowców,
- nauczycieli wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych i gimnazjach,
- specjalistów ds. diagnostyki w stacjach kontroli pojazdów,
- specjalistów ds. psychologicznych badań osób kierujących pojazdami,
- specjalistów ds. kontroli warunków techniczno - organizacyjnych produkcji i importu wyrobów motoryzacyjnych.

Z danych statystycznych prowadzonych w Instytucie wynika, że od początku prowadzenia certyfikacji osób, (czyli w latach 2000 - 2011) Instytut wydał:

- 22 certyfikaty „A" – wykładowców szkolących instruktorów nauki jazdy,
- 168 certyfikatów „B" – instruktorów nauki jazdy w ośrodkach szkolenia kierowców,
- 9 certyfikatów „C" – nauczycieli wychowania komunikacyjnego w szkołach podstawowych i gimnazjach,
- 3 certyfikaty „D" – specjalistów ds. diagnostyki w stacjach kontroli pojazdów,
- 2 certyfikaty „G" – specjalistów ds. psychologicznych badań osób kierujących pojazdami,
- 8 certyfikatów „H" – specjalistów ds. kontroli warunków techniczno - organizacyjnych produkcji i importu wyrobów motoryzacyjnych.

Proces certyfikacji w Jednostce przebiega według następującego schematu:

1. Zapoznanie wnioskującego z aktualnymi kryteriami oraz wymaganymi dokumentami przy składaniu wniosku o wydanie certyfikatu.
2. Udzielenie informacji na temat: typu i charakteru egzaminu, praw i obowiązków osób certyfikowanych oraz warunków udzielania, utrzymywania, zawieszania i cofania certyfikatów.
3. Przyjęcie przez pracownika Jednostki wniosku o dany zakres certyfikacji.
4. Formalna ocena złożonych dokumentów zakończona rejestracją wniosku.
5. Skierowanie wnioskującego na szkolenie.
6. Egzamin przed powołaną przez kierownika Jednostki komisją egzaminacyjną, składającą się z egzaminatorów współpracujących z Jednostką.
7. Podjęcie decyzji o wydaniu certyfikatu na podstawie zebranych w procesie certyfikacji informacji, w tym wyniku egzaminu.
8. Nadzór nad wydanym certyfikatem polegający na monitorowaniu działań osoby legitymującej się certyfikatem w okresie jego ważności, w tym składania okresowych sprawozdań z swej działalności.

Osoby zainteresowane uzyskaniem certyfikatu kompetencji powinny:

1. Złożyć do Instytutu wypełniony wniosek wraz z wymaganymi dokumentami.
2. Dokonać wpłaty w wysokości określonej w cenniku opłat dotyczących certyfikacji kompetencji osób.
3. Uczestniczyć w szkoleniach wg opracowanego w Jednostce programu szkoleń prowadzonych przez uznane przez Jednostkę ośrodki szkoleniowe w formie zjazdów stacjonarnych lub e-learningu.
4. Przystąpić do egzaminu w upoważnionym przez Jednostkę ośrodku egzaminacyjnym.

Po uzyskaniu pozytywnego wyniku z egzaminu będącego warunkiem uzyskania certyfikatu, zawierana jest umowa, określająca wymagania dotyczące stosowania certyfikatu oraz sprawowania przez Jednostkę nadzoru nad jego używaniem.

Certyfikat wydawany jest na okres pięciu lat. W przypadku wystąpienia wątpliwości, co do rzetelności złożonych dokumentów Kierownik Jednostki może podjąć decyzję o wszczęciu działań sprawdzających. W przypadku nie przyznania certyfikatu wnioskującemu przysługuje odwołanie się do Dyrektora ITS od tej decyzji. Jeżeli Dyrektor ITS utrzyma decyzję w mocy, składający odwołanie ma prawo zwrócić się do Sądu w Warszawie o

rozstrzygnięcie sporu.

PCO pełniąca funkcję jednostki certyfikującej kompetencje osób w ITS jest zobowiązana do sprawowania nadzoru nad wydanymi certyfikatami polegającego na okresowym sprawdzaniu wypełniania przez osoby o certyfikowanych kompetencjach warunków umowy zawartej przy wydaniu certyfikatu.

W okresie obowiązywania certyfikatu jego posiadacz zobowiązany jest poprzez zawartą umowę do utrzymywania kompetencji, podwyższania kwalifikacji zawodowych przez udział w różnych formach dokształcania, prowadzenia działalności zawodowej w certyfikowanej specjalności oraz przechowywania i udostępniania zapisów z rejestru skarg i reklamacji na swoją działalność objętą certyfikatem.

W połowie ważności certyfikatu kompetencji jego posiadacz zobowiązany jest do dostarczenia do Jednostki informacji zawierających:

- dane o przebiegu pracy związanej ze stosowaniem certyfikatu kompetencji,
- dokumenty potwierdzające podwyższenie kwalifikacji,
- opinie, w tym reklamacje, dotyczące działalności objętej zakresem posiadanego certyfikatu kompetencji.

W tym miejscu należy podkreślić różnice między uzyskaniem kwalifikacji, a posiadaniem kompetencji. Uzyskanie kwalifikacji jest to proces zamknięty w czasie, tzn. osoba odbyła szkolenie, poddała się egzaminowi i otrzymała dokument poświadczający zdolność do wykonywanych określonych działań. Natomiast posiadanie kompetencji jest to cecha świadcząca o ciągłym procesie doskonalenia i pogłębiania swojego potencjału zawodowego w celu zachowania biegłości w danym zakresie.

W określonych sytuacjach Jednostka może podjąć decyzje o zawieszeniu lub cofnięciu certyfikatu.

Kryteria wpływające na decyzję o zawieszeniu certyfikatu:

- stwierdzenie zasadności skarg na działalność posiadacza certyfikatu,
- wykrycie nieprawidłowości w posługiwaniu się certyfikatem,
- nie przestrzeganie warunków podpisanej umowy nadzoru,
- niewłaściwe powoływanie się na posiadany certyfikat kompetencji,
- nie dotrzymanie zobowiązań finansowych wobec Jednostki,
- stwierdzenie braku podwyższania kompetencji zawodowych.

Przy zawieszeniu certyfikatu zawsze są określane warunki i termin usunięcia przyczyn zawieszenia certyfikatu, a w przypadku niespełnienia określonych wymagań podejmowana jest decyzja o cofnięciu certyfikatu.

Przedstawiony zakres działań Jednostki w dziedzinie certyfikacji dobrowolnej kompetencji osób jest zgodny z rozwiązaniami stosowanymi w krajach UE, gdzie dla niektórych grup zawodowych posiadanie certyfikatu kompetencji jest obowiązkowe.

Podczas procesu certyfikacji osoby ubiegające się o certyfikat kompetencji wypełniają anonimowe ankiety, których analiza umożliwia Jednostce certyfikującej wieloaspektową ocenę zarówno szkoleń, jak i działania Jednostki. Wnioski z analizy stanowią jedną z przesłanek ulepszania systemu zarządzania jakością Jednostki oraz pozwalają ocenić przydatność i potrzeby społeczne prowadzonej certyfikacji.

Na podstawie ankiet stwierdzono np. że ubiegający się o certyfikat instruktora nauki jazdy i wykładowcy, pozytywnie oceniają podwyższenie swoich kwalifikacji zawodowych w wyniku odbytych szkoleń w zakresie pracy z kandydatem na kierowcę, samodoskonalenia zawodowego, w tym wykorzystywania nowoczesnej techniki prowadzenia pojazdów i korzystania z technologii teleinformatycznych. Ponadto podkreślają nabycie umiejętności praktycznych podczas pracy z osobami dorosłymi - rozwiązywania sytuacji konfliktowych,

zdobywania informacji niezbędnych w pracy zawodowej i korzystania z dokumentów prawnych.

Narzędziem umożliwiającym uzyskanie tych korzyści jest nie tylko proces szkolenia, ale również sam egzamin, składający się z testu i części praktycznej polegającej na wygłoszeniu, uprzednio przygotowanego w porozumieniu z egzaminatorem, referatu ilustrowanego prezentacją.

Podczas wygłoszenia referatu oceniane są umiejętności merytoryczne, dydaktyczne**,** psychologiczne, komunikatywność referującego oraz forma przedstawionej prezentacji.

Po prezentacji, która odbywa się w obecności pozostałych osób egzaminowanych, członkowie komisji egzaminacyjnej stymulują dyskusję dotyczącą dokonanej prezentacji.

Dyskusja jest traktowana, jako istotna część egzaminu pozwalająca na zaprezentowanie uczestnikom egzaminu swoich poglądów, nie rzadko mocno kontrowersyjnych. Z dyskusji tej korzyści odnoszą również egzaminatorzy, którymi są pracownicy merytoryczni Instytutu, gdyż poznają dogłębnie problemy, z jakimi spotykają się w swojej pracy osoby egzaminowane, a dzięki temu mogą wpływać na określanie niezbędnych tendencji w obszarze certyfikacji.

Ze względu na zapowiadane tzw. otwarcie zawodów przez wprowadzenie ustawowej deregulacji nieoczekiwanie certyfikacja uzyskała nowy walor. Na liście zawierającej proponowany wykaz zawodów regulowanych znalazły się takie zawody jak: instruktor nauki jazdy i egzaminator kandydatów na kierowców.

Oferowanie przez Jednostkę certyfikującą ITS dobrowolnej oceny zgodności w tych specjalnościach, może stanowić interesująca ofertę dla osób chcących w celach już choćby reklamowych ubiegać się o certyfikat. Dotychczas, jak to wynikało z rozmów z ubiegającymi się o certyfikat, dominującym motywem była chęć doskonalenia swoich umiejętności zawodowych.

Podsumowanie

Jednostka certyfikująca ITS w sposób ciągły śledzi zmiany zachodzące w branży motoryzacyjnej w kraju i za granicą. W tym celu prowadzi różnego rodzaju analizy umożliwiające prognozowanie bieżących potrzeb rynku odnośnie uznawania określonych kompetencji osób działających w sektorze motoryzacji, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, aby w odpowiednim czasie przygotować się do rozszerzenia zakresu akredytowanej certyfikacji o nowe obszary.

LITERATURA:

[4]. Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy o systemie oceny zgodności oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2011.102.586),

[5]. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiające wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylające rozporządzenie (EWG) nr 339/93,

[6]. PN-EN ISO/IEC 17011: 2006 Ocena zgodności – Wymagania ogólne dla jednostek akredytujących prowadzących akredytację jednostek oceniających zgodność (ISO/IEC 17011:2004),

[7]. EA MLA (ang. European co-operation for Accreditation Multilateral Agrement), ILAC MRA (ang. International Laboratory Accreditation Cooperation Mutual Recognition Arrangement), IAF MLA (ang. International Accreditation Forum Multilateral Recognition Arrangement).www.pca.gov.pl.

[8]. PN-EN ISO/IEC 17024:2004 „Ocena zgodności. Ogólne wymagania dotyczące jednostek certyfikujących osoby".

Zbigniew Jemiołkowski

DOBROWOLNA CERTYFIKACJA WYROBÓW MOTORYZACYJNYCH W PRACOWNI CERTYFIKACJI WYROBÓW ITS

3. Wprowadzenie

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) posiada wdrożony system zarządzania jakością zgodny z PN-EN 45011 i akredytację Polskiego Centrum Akredytacji Nr AC 015 w zakresie certyfikacji wyrobów. Instytut od wielu lat prowadzi certyfikację wyrobów motoryzacyjnych oraz przyrządów i urządzeń stanowiących wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Obowiązkowa i dobrowolna certyfikacja prowadzona przez jednostkę certyfikacyjną - Pracownię Certyfikacji Wyrobów wchodzącą w skład Zakładu Certyfikacji, Normalizacji i Jakości (ZCN) ITS skierowana jest do producentów i dystrybutorów. Trzonem prowadzonej certyfikacji jest certyfikacja obowiązkowa na znak zgodności ITS. Certyfikacja dobrowolna na znak bezpieczeństwa pozwalająca oznaczać wyroby Polskim Znakiem Bezpieczeństwa B_{22} stanowi mały procent w prowadzonej działalności, patrz Tabela 1.

Tabela 1

Stosunek wydanych certyfikatów bezpieczeństwa do łącznej liczby wydanych certyfikatów w ostatnich latach przez ZCN ITS

	2009	2010	2011
Łączna liczba wydanych certyfikatów	90	61	99
Liczba wydanych certyfikatów bezpieczeństwa	6 (7%)	6 (10%)	7 (7%)

Certyfikacja na znak bezpieczeństwa z uwagi na rozpoznawany przez wszystkich symbol dotyczy wyrobów skierowanych bezpośrednio do klienta indywidualnego. Wyroby te należą do następujących grup wyrobów: płyny eksploatacyjne i preparaty chemiczne, elementy zawieszenia i układu kierowniczego, elektryczne wyposażenie pojazdów.

4. Historia znaku bezpieczeństwa

Polski Znak Bezpieczeństwa jest kontynuacją wspólnego znaku towarowego gwarancyjnego „B". Certyfikat na znak „B" był dokumentem umożliwiającym wprowadzenie do obrotu handlowego wyrobów wymienionych w *Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 1999 r. (Dz.U. 2000 nr 5 poz. 53).* Spowodowało to, że znak bezpieczeństwa stał się najbardziej rozpoznawalnym znakiem umieszczanym na etykietach/tabliczkach wyrobów w Polsce. Oznakowanie wyrobu znakiem bezpieczeństwa „B" potwierdzało, że dany wyrób jest bezpieczny.

Certyfikaty bezpieczeństwa potwierdzające zgodność wyrobu z wymaganiami wydawane były przez jednostki certyfikujące posiadające akredytację Polskiego Centrum Akredytacji (PCA). Jedną z takich jednostek był Zakład Certyfikacji i Normalizacji (ZCN) w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie. ZCN ITS uzyskał akredytację PCA o numerze certyfikatu AC 015 dnia 23.12.1993 r.[4].

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej (1 maja 2004 r.) znak bezpieczeństwa „B" został zastąpiony znakiem „CE". Klienci kupujący wyroby oznaczone znakiem CE mogą przypuszczać, że dany produkt spełnia wymagania bezpieczeństwa określone przez Unię w wymaganiach zasadniczych opisanych w dyrektywach nowego podejścia. Znak „CE" nie jest certyfikatem bezpieczeństwa ani handlowym świadectwem jakości.



Rys. 1. Wzór znaku „Polski Znak Bezpieczeństwa”

Przywiązanie się polskiego klienta do znaku bezpieczeństwa „B”, spowodowało dalszą certyfikację wyrobów na znak bezpieczeństwa. Dlatego Polskie Stowarzyszenie na rzecz Badań Technicznych i Atestacji w 2004 r. w imieniu współpracujących z nim jednostek certyfikujących, w tym ZCN ITS, zgłosiło do Urzędu Patentowego RP wniosek o udzielenie prawa ochronnego na wspólny znak towarowy gwarancyjny „B” nazwany Polskim Znakiem Bezpieczeństwa (patrz Rys. 1). [4] Prawo to zostało przyznane w 2009 r.Od tego momentu jednostka certyfikująca ITS na podstawie uzyskanej licencji nr 22 może wydawać certyfikaty bezpieczeństwa na wyroby motoryzacyjne: płyny do mycia i spryskiwania szyb samochodowych, płyny do układu chłodzenia silników spalinowych, płyny hamulcowe, przewody zapłonowe, przyrządy i urządzenia stanowiące wyposażenie stacji kontroli pojazdów oraz na wyroby motoryzacyjne bezpośrednio mające wpływ na bezpieczeństwo pojazdów: drążki kierownicze, przeguby kuliste, przekładnie kierownicze. [4]

5. Założenia programu certyfikacji stosowanego w procesie certyfikacji na znak bezpieczeństwa

Podstawą certyfikacji dobrowolnej są wymagania, które musi spełnić wyrób, określone w normach krajowych, międzynarodowych, kryteriach technicznych oraz państwowych przepisach dotyczących bezpieczeństwa. [4] Proces certyfikacji na znak bezpieczeństwa przeprowadzany jest wg podstawowego programu certyfikacji oznaczonego akronimem CZ. Ze względów finansowych wnioskodawcy na ogół decydują się, aby był on realizowany jednocześnie z procesem na znak zgodności. Analizując program CZ jednostka wyodrębniła najważniejsze jego elementy przedstawione w tabeli 2.

Tabela 2

Najważniejsze elementy programu certyfikacji CZ

Elementy programu CZ
program skierowany do producentów lub dystrybutorów
certyfikaty wydawane są dla określonego typu wyrobu
okres ważności certyfikatu: trzy lub pięć lat
prowadzenie nadzoru nad wydanymi certyfikatami
certyfikaty mogą zostać zawieszone i cofnięte
kompleksowa procedura certyfikacji

Certyfikaty wg programu CZ wydawane są na podstawie dostarczonej dokumentacji na okres trzech lat dla wyrobów certyfikowanych po raz pierwszy lub pięć lat dla wyrobów, które uzyskały wcześniej certyfikat przy zachowaniu ciągłości.

Podstawowe dokumenty, które są wymagane to:

- „Wniosek o przeprowadzenie certyfikacji wyrobu w zakresie wydania certyfikatu uprawniającego do oznaczania wyrobu Polskim Znakiem Bezpieczeństwa", który można pobrać bezpośrednio od jednostki certyfikującej lub ze strony internetowej,
- sprawozdanie z badań wyrobu z wynikiem pozytywnym wykonane przez niezależne od dostawcy akredytowane laboratorium badawcze,
- pozytywna ocena systemu zarządzania dostawcy lub warunków organizacyjno – technicznych,
- pozytywna ocena rzeczoznawcy.

4. Proces certyfikacji na znak bezpieczeństwa

Program CZ wykorzystywany w procesie certyfikacji na znak bezpieczeństwa jest programem złożonym, którego budowa jest z góry narzucona przez PCA. Wykorzystuje on system certyfikacji nr 5 wg PKN-ISO/IEC Guide 67:2007. Jednostka certyfikująca w pewnym zakresie może zrezygnować z niektórych elementów procesu.

Poniżej zostały omówione elementy procesu certyfikacji na znak bezpieczeństwa w programie CZ.

4.1 Wniosek o certyfikację

Żeby rozpocząć proces certyfikacji na znak bezpieczeństwa wnioskodawca musi złożyć w jednostce certyfikacyjnej „Wniosek o przeprowadzenie certyfikacji wyrobu w zakresie wydania certyfikatu uprawniającego do oznaczania wyrobu Polskim Znakiem Bezpieczeństwa" wraz z niezbędnymi załącznikami. Wykaz wymaganych dokumentów potrzebnych do przeprowadzenia procesu certyfikacji wymieniony jest w tabeli 3.

Tabela 3

Wymagane dokumenty w procesie certyfikacji na znak bezpieczeństwa

Wymagane dokumenty – załączniki do wniosku	Program CZ
Jednoznaczna identyfikacja wyrobu	x
Dokumentacja techniczna	x
Oświadczenie chemiczne	x
Kwestionariusz oceny dystrybutora / producenta	x
Sprawozdanie z badań	x
Wzór etykiet / tabliczki znamionowej	x
Potwierdzenie wpłaty	x
Kopia wcześniejszego certyfikatu	x/-
Kopia certyfikatu ISO 9001 lub sprawozdanie z kontroli ZKJ	x
Umowa o zasadach nadzoru nad przyznanym certyfikatem i warunkach stosowania znaku	x

Wnioskodawcą może być producent lub dystrybutor wyrobu. [1] Certyfikat dotyczy konkretnego typu wyrobu identyfikowanego m.in. nazwą handlową.

Druki wniosku o przeprowadzenie certyfikacji wyrobów w zakresie wydania certyfikatu uprawniającego do oznaczenia wyrobu znakiem bezpieczeństwa są dostępne w Pracowni Certyfikacji Wyrobów ITS (PCW) oraz na stronie internetowej ITS. We wniosku wnioskodawca musi wpisać oprócz danych firmy: NIP, REGON, nr KRS, adres korespondencyjny siedziby firmy, nazwę i adres producenta wyrobu, nazwę handlową wyrobu z podaniem symbolu, typu, ilości odmian, przeznaczenia, itp. oraz co jest bardzo ważne musi określić dokument normatywny, z którym chce potwierdzić zgodność wyrobu z wymaganiami oraz zakres oceny. [5]

Po otrzymaniu wniosku, jednostka informuje klienta o ewentualnej konieczności uzupełnienia dokumentacji niezbędnej do przeprowadzenia procesu certyfikacji. Jeżeli wniosek zawiera kompletną dokumentację, proces certyfikacji zostaje rozpoczęty, czego dowodem jest pismo „Potwierdzenie przyjęcia wniosku" wysyłane do wnioskodawcy. W piśmie tym określony jest planowany termin wykonania certyfikacji, nazwa wyrobu poddanego certyfikacji oraz łączny koszt przeprowadzenia procesu.

Opis wymaganych dokumentów.

Jednoznaczna identyfikacja wyrobu – dokument określający co to jest za wyrób, jakie jest jego przeznaczenie, nazwa, typ, model. W dokumencie tym należy również podać wnioskowany zakres certyfikacji;

Dokumentacja techniczna – wszelka dokumentacja opisująca parametry certyfikowanego wyrobu. Do dokumentacji technicznej możemy zaliczyć również instrukcje obsługi, instrukcje stanowiskowe.

Oświadczenie chemiczne wnioskodawcy – dokument opisujący występowanie w produkcie substancji, preparatów niebezpiecznych określonych w Art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2001 r. o substancjach i preparatach chemicznych (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1222) z późniejszymi zmianami.

Sprawozdanie z badań – dokument określający czy wyrób jest zgodny z wymaganiami dokumentu normatywnego wskazanego we wniosku. Jeżeli wniosek o certyfikację wyrobu został przekazany przed sporządzeniem sprawozdania z badań, wnioskodawca powinien upoważnić akredytowane laboratorium wykonujące badania, do przekazania egzemplarza sprawozdania z badań do jednostki certyfikującej.

Potwierdzenie wpłaty – przy certyfikacji dobrowolnej na znak bezpieczeństwa wymagana jest zaliczka.

Wzór etykiet/tabliczki znamionowej – np. wydruk etykiet/tabliczki znamionowej lub ich projekty umieszczane na wyrobach jednostkowych przeznaczonych do sprzedaży.

Kopia wcześniejszego certyfikatu - kopia certyfikatu lub atestu, który wcześniej został wydany dla tego samego typu urządzenia.

Kopia certyfikatu ISO 9001 lub sprawozdanie z kontroli ZKJ - przy certyfikacji dobrowolnej wg programu CZ przeprowadzana jest kontrola warunków organizacyjno-technicznych produkcji lub importu. Kontrola ma na celu stwierdzenie czy warunki organizacyjno-techniczne u wnioskodawcy pozwalają prowadzić stabilną produkcję lub dystrybucję wyrobów. Wnioski z kontroli zawarte są w sprawozdaniu z kontroli, przekazywane do PCW ITS przez Zakład Kontroli Jakości (ZKJ) ITS.

Kontrola nie jest przeprowadzana, jeżeli wnioskodawca posiada certyfikowany system zarządzania jakością wg normy ISO 9001 obejmujący odpowiednio produkcję lub dystrybucję zgłoszonych do certyfikacji wyrobów. W takim przypadku pracownik jednostki certyfikującej na podstawie dostarczonych certyfikatów sporządza ocenę zakresu certyfikacji systemu jakości dostawcy.

Umowa o zasadach nadzoru nad przyznanym certyfikatem i warunkach stosowania znaku – umowa w dwóch egzemplarzach powinna być wypełniona i podpisana przez wnioskodawcę.

4.2 Badania

W procesie certyfikacji na znak bezpieczeństwa powinny być wykonane badania pełne wyrobu przez laboratorium posiadające akredytację (we właściwym zakresie) Polskiego Centrum Akredytacji.

Sprawozdanie z badań może być wykorzystane do przeprowadzenia procesu certyfikacji pod warunkiem, że jest nie starsze niż 1 rok. PCW ITS na podstawie sprawozdania sprawdza,

czy badania zostały wykonane we właściwy sposób tzn. czy zastosowano właściwą metodę i zakres badań.

Przeglądu sprawozdania z badań dokonuje rzeczoznawca przygotowujący ocenę. Ocenie i porównaniu z wymaganiami odpowiednich dokumentów podlegają następujące elementy sprawozdania:

- zgodność formy i treści sprawozdania z wymaganiami zawartymi w normie PN-EN ISO/IEC 17025, pkt. 5.10;
- zgodność zastosowanych metod badawczych z metodami opisanymi w normie odpowiadającej danemu wyrobowi;
- zgodność zmierzonych parametrów wyrobu z wymaganiami przedstawionymi w normie odpowiadającej danemu wyrobowi.

Wyniki przeglądu sprawozdania z badań są przedstawiane w ocenie rzeczoznawcy.

4.3 Ocena procesu produkcji i systemu jakości

Zarówno na etapie ubiegania się o certyfikat, jak i w okresie ważności certyfikatu przeprowadzana jest kontrola warunków organizacyjno-technicznych produkcji lub dystrybucji wyrobów. Kontrola wykonywana jest na zlecenie ZCN przez Zakład Kontroli Jakości ITS (ZKJ). Ma ona na celu sprawdzenie czy system jakości stosowany przez posiadacza certyfikatu (producenta lub dystrybutora) zapewni dla wszystkich wprowadzanych na rynek wyrobów posiadanie identycznych cech jak egzemplarz zgłoszony do badań.

Kontrola warunków organizacyjno-technicznych produkcji przeprowadzana jest, w przypadku, gdy wniosek o certyfikację został złożony przez producenta wyrobu, natomiast kontrola warunków organizacyjno-technicznych importu, jeżeli wniosek o certyfikację został złożony przez dystrybutora wyrobu. Kontrola nie jest przeprowadzana, jeżeli wnioskodawca posiada certyfikowany system zarządzania jakością wg normy ISO 9001 obejmujący odpowiednio produkcję lub dystrybucję wyrobów. W tym przypadku ocena systemu jakości odbywa się na podstawie kserokopii dostarczonego certyfikatu potwierdzającego posiadanie wdrożonego systemu zarządzania jakością. Ocenę przeprowadza pracownik jednostki certyfikującej. Wnioski z oceny zawarte są w dokumencie: „Ocena zakresu certyfikacji systemu jakości dostawcy”. [2]

4.4 Ocena (przegląd)

Dostarczona przez wnioskodawcę dokumentacja w postaci wniosku o certyfikację wraz z wszystkimi załącznikami podlega ocenie przez rzeczoznawcę współpracującego z jednostką certyfikującą. Rzeczoznawca, uwzględniając całą dokumentację oraz przeprowadzając ocenę sprawozdania z badań, przygotowuje „ocenę wyrobu” w formie pisemnej. Następnie na posiedzeniu Komitetu Technicznego, składającego się z niezależnych ekspertów, ocena jest referowana.

Włączenie w proces certyfikacji rzeczoznawcy, który weryfikuje kompletność zgromadzonej dokumentacji oraz zakres przeprowadzonych badań, zapewnia obiektywizm oceny. Komitet Techniczny natomiast stanowi organ rekomendujący wydanie certyfikatu.

4.5 Decyzja

Decyzję o zgodności wyrobu z wymaganiami technicznymi – przyznanie certyfikatu bezpieczeństwa, podejmuje kierownik jednostki certyfikującej w oparciu o całą zgromadzoną dokumentację procesu certyfikacji, w tym pisemną ocenę rzeczoznawcy oraz orzeczenie Komitetu Technicznego.[1] [3]

4.6 Wydanie certyfikatu

Na podstawie dokumentów zgromadzonych w procesie certyfikacji, oceny rzeczoznawcy oraz orzeczenia Komitetu Technicznego przygotowywany jest raport z oceny, w którym

wnioskodawca jest informowany o ewentualnych niezgodnościach lub zastrzeżeniach związanych z wydaniem certyfikatu. Przy braku zastrzeżeń przygotowywany jest wniosek o wydanie certyfikatu. Decyzję o wydaniu lub odmowie wydania certyfikatu podejmuje kierownik PCW ITS. Wnioskodawcy przysługuje prawo do odwołania się od decyzji do Dyrektora ITS. [2] [3]

Jeżeli decyzja wydania certyfikatu jest pozytywna dostawca otrzymuje certyfikat bezpieczeństwa zawierający:

- numer certyfikatu,
- nazwę i adres posiadacza certyfikatu i producenta wyrobu,
- zakres udzielonej certyfikacji, w tym podanie:
- identyfikacji wyrobu za pomocą nazwy, typu oraz innych oznaczeń i parametrów określających certyfikowany wyrób,
- numer dokumentu normatywnego, którego wymagania bezpieczeństwa spełnia wyrób,
- identyfikację systemu certyfikacji,
- numer i datę sprawozdania z badań oraz dane laboratorium, które wykonało badania,
- datę, od której biegnie ważność certyfikatu,
- termin ważności certyfikatu.

Certyfikaty, o ile dokument normatywny nie stanowi inaczej, wydawane są na okres:

- trzech lat - dla wyrobów certyfikowanych po raz pierwszy,
- pięciu lat - dla wyrobów, które uzyskały wcześniej certyfikat przy zachowaniu ciągłości.

4.7 Rozszerzenie certyfikatu (aneks)

Posiadacz certyfikatu bezpieczeństwa uzyskanego w procesie certyfikacji (wg programu CZ) może wnioskować o rozszerzenie certyfikatu o odmiany lub wersje certyfikowanego wyrobu, jeżeli nie różnią się one znacząco i spełniają wszystkie wymagania przypisane dla pierwowzoru. Rozszerzenie certyfikatu może nastąpić po przeprowadzeniu przez jednostkę skróconego procesu certyfikacji, którego zakres i dokumentację wymaganą do jego przeprowadzenia określi PCW ITS.
Rozszerzenie ma formę aneksu do certyfikatu lub nowego wydania certyfikatu na wyrób z takim samym terminem ważności. W przypadku nowego wydania certyfikatu należy w certyfikacie podać różnice w stosunku do wcześniejszego wydania. W przypadku modernizacji urządzenia, urządzenie powinno zostać ponownie zgłoszone do certyfikacji i przejść pełny proces certyfikacji. [2] [3]

4.8 Nadzór

PCW ITS w trakcie ważności certyfikatu prowadzi nadzór, który polega na kontroli warunków organizacyjno-technicznych produkcji/importu dostawcy oraz, jeżeli jest taka potrzeba, zleca przeprowadzenie badań wyrobów pobranych od producenta lub z handlu. Działania związane z prowadzeniem nadzoru mają na celu zapewnienie stabilności produkcji oraz wysokiej jakości wyrobu uzyskanego w procesie produkcji. [4]

Kontrolę przeprowadza ZKJ ITS na wniosek jednostki certyfikującej. Podstawowe ustalenia dotyczące nadzoru znajdują się w umowie o zasadach nadzoru podpisywanej z dostawcą przy wydawaniu certyfikatu.

Posiadacz certyfikatu zobowiązany jest do informowania jednostki certyfikującej o wszelkich wprowadzanych modyfikacjach wyrobu (w tym oprogramowania), procesu produkcji lub systemu jakości, które mogą mieć wpływ na właściwości wyrobu, a co za tym idzie zgodność wyrobu z wymaganiami. PCW ITS decyduje o konieczności wykonania dodatkowych badań oraz o utrzymaniu bądź rozszerzeniu certyfikatu. W przypadku udokumentowania w trakcie prowadzonego nadzoru niezgodności certyfikowanego wyrobu z wymaganiami, PCW ITS może zawiesić lub cofnąć wydany certyfikat. [3].

4.9 Zawieszenie i cofnięcie certyfikatu

Zawieszenie ważności certyfikatu na określony czas może być następstwem [1][5]:

1. Stwierdzenia, że wyrób nie spełnia wymagań określonych w dokumencie normatywnym,
2. Negatywnego wyniku badań kontrolnych wyrobu,
3. Negatywnego wyniku kontroli warunków organizacyjno-technicznych produkcji, importu w okresie nadzoru,
4. Uniemożliwienia PCW ITS przeprowadzenia badań lub kontroli warunków– organizacyjno technicznych,
5. Niewywiązywania się dostawcy ze zobowiązań określonych w zawartej umowie,
6. Wystąpienia dostawcy z wnioskiem o zawieszenie certyfikatu.

Po zdobyciu jednoznacznych dowodów, że wyrób jest niebezpieczny lub certyfikat albo znak jest niewłaściwie stosowany, PCW ITS powiadamia o tym dostawcę i zawiesza certyfikat. Dostawca jest również informowany o warunkach, jakie musi spełnić, aby została przywrócona ważność certyfikatu i terminie ich wykonania. [3]

Pod koniec okresu zawieszenia certyfikatu PCW ITS wnioskuje do Zakładu Kontroli Jakości o przeprowadzenie kontroli lub zwraca się do dostawcy o przeprowadzenie badań kontrolnych. Po przeprowadzeniu kontroli lub badań kontrolnych, PCW ITS otrzymuje sprawozdanie. Sprawa przedstawiana jest do rozpatrzenia Komitetowi Technicznemu, który na podstawie zebranej dokumentacji i otrzymanego sprawozdania stwierdza, czy działania korygujące dostawcy doprowadziły do usunięcia niezgodności.

W okresie zawieszenia certyfikatu dostawca nie może wykorzystywać swojego statusu posiadacza certyfikatu tzn. nie może oznaczać wyrobów znakiem bezpieczeństwa oraz powoływać się na posiadany certyfikat w reklamach i publikacjach lub innych dokumentach.

W przypadku gdy dostawca stosujący niewłaściwie certyfikat lub znak odmawia podjęcia działań korygujących lub podjęte działania nie dały pozytywnych wyników, cofa się certyfikat. Zawieszenie oraz cofnięcie certyfikatu może również nastąpić za porozumieniem stron.

W przypadku cofnięcia certyfikatu i ponownego ubiegania się dostawcy o certyfikat PCW ITS przeprowadza ponownie pełny proces certyfikacji.

Celem zawieszania i cofania certyfikatu jest ochrona końcowego odbiorcy/użytkownika przed nabycie wyrobu o parametrach niezgodnych z wymaganiami zawartymi w dokumencie normatywnym będącym podstawą certyfikacji.

4.10 Zmiany dokumentu normatywnego

W przypadku zmian dokumentu normatywnego PCW ITS powiadamia o tym fakcie posiadaczy certyfikatów, których ta zmiana dotyczy. Przy ustalaniu terminu wprowadzenia zmiany wymagań certyfikacyjnych jednostka bierze pod uwagę m.in.:

- wymagania zawarte w dokumencie normatywnym,
- powiązanie wprowadzonych zmian z bezpieczeństwem wyrobu,
- zakres prac koniecznych do wykonania przez producenta przy dostosowaniu wyrobu,
- ilości wyprodukowanych wyrobów wg poprzednich wymagań,
- unikanie niezamierzonych korzyści komercyjnych związanych z określoną produkcją,
- procedury PCW ITS

W przypadku zmiany wymagań certyfikacyjnych należy przeprowadzić nowy, pełny proces certyfikacji aby stwierdzić, że użytkowany wyrób spełniają nowe wymagania.

4.11 Przedłużenie ważności certyfikatu (ponowna certyfikacja)

Wznowienie ważności certyfikatu następuje na wniosek posiadacza certyfikatu, w wyniku przeprowadzenia pełnego procesu certyfikacji i wydania nowego certyfikatu z okresem ważności, o ile dokumenty normatywne nie stanowią inaczej:

- trzy lata dla wyrobów w przypadku zmiany zakresu certyfikacji lub istotnej modyfikacji wyrobu,
- pięć lat w przypadku braku w/w zmian lub jeżeli zmiany w wyrobie dotyczą oprogramowania.

Proces wznowienia powinien być rozpoczęty przed upływem ważności certyfikatu. Nowy certyfikat wydaje się z zachowaniem ciągłości certyfikacji.

4.12 Przeniesienie praw do certyfikatu

Przy zmianie statusu prawnego posiadacza certyfikatu bezpieczeństwa, jego wykupienia przez inny podmiot gospodarczy oraz w innych przypadkach istnieje możliwość przeniesienia praw do certyfikatu. Zasady przeniesienia praw do certyfikatu oraz dokumenty niezbędne do tej operacji określa PCW ITS indywidualnie dla każdego przypadku, uwzględniając racje zainteresowanych stron. [2]

4.13 Wykorzystanie certyfikatu

Wydany certyfikat może być wykorzystywany przez posiadacza zgodnie z postanowieniami umowy o stosowaniu certyfikatu. Wnioskodawca składając wniosek dostarcza wraz z dokumentacją dwa egzemplarze podpisanej jednostronnie umowy. Po wydaniu certyfikatu do umowy wpisywany jest numer certyfikatu. Jeden egzemplarz podpisanej przez obie strony umowy przekazywany jest wnioskodawcy wraz z certyfikatem.

Posiadacz certyfikatu może stosować certyfikat tylko do wyrobu, dla którego certyfikat został wydany. Wyroby, na które został wydany certyfikat bezpieczeństwa powinny być oznaczone na etykiecie lub tabliczce znamionowej Polskim Znakiem Bezpieczeństwa.

4.14 Poufność

Jednostka certyfikacyjna zapewnia, że dokumenty oraz informacje uzyskane podczas wykonywania procesu certyfikacji nie będą udostępnianie stronom trzecim, oczywiście poza przypadkami przewidzianymi przepisami prawa.

5. Podsumowanie

Certyfikat bezpieczeństwa uprawniający do oznaczania Polskim Znakiem Bezpieczeństwa wydawany jest na wyroby, które spełnią wysokie wymagania. Wyroby te charakteryzują się wysoką jakością, bezpieczeństwem w użytkowaniu, nowoczesnością oraz są przyjazne środowisku naturalnemu.

Producenci, a szczególnie importerzy twierdzą, że uzyskanie certyfikatu bezpieczeństwa na wyroby jest bardzo złożone i kosztowne. Opisany powyżej proces certyfikacji dowodzi, że nie jest to prawda, a opłaty związane z certyfikacją można rozłożyć na większą liczbę sprzedanych w wyniku uzyskania certyfikatu egzemplarzy danego typu wyrobu. Wzrost zainteresowania certyfikacją może spowodować rosnąca konkurencja oraz większa świadomość konsumentów, dla których jakość produktów oraz ich bezpieczeństwo w procesie użytkowania, powinno być kluczowym czynnikiem przy decyzji o zakupie, szczególnie w przypadku wyrobów motoryzacyjnych. [4].

LITERATURA:

[9]. Dokumentacja systemu jakości Pracowni Certyfikacji Wyrobów ITS, 2012.
[10]. Podstawowy program certyfikacji zgodności wyrobów w ITS - *CZ*, 2012.
[11]. Wiśniewski D., Jamiołkowski Z., *Certyfikacja nowego i modernizowanego wyposażenia*

stacji kontroli pojazdów, IX KONFERENCJA NAUKOWO – TECHNICZNA LogiTrans, 2012.
[12]. Jamiołkowski Z., *Polski Znak Bezpieczeństwa gwarantem jakości,* Moto Expres – Super Warsztat, 2010.
[13]. Polska Norma PN-EN 45011: 2000 Wymagania ogólne dotyczące jednostek prowadzących systemy certyfikacji wyrobów.

I FORUM BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU

Instytut Transportu Samochodowego, 1 marca 2012

1. Wprowadzenie

Instytut Transportu Samochodowego zainicjował nową formułę dyskusji na temat kluczowych problemów transportu. W tym celu utworzył forum dyskusyjne transportu, by w cyklu spotkań stworzyć możliwość wymiany wiedzy i doświadczeń osób, instytucji i organizacji statutowo zaangażowanych w tę problematykę, a w efekcie uzyskać obiektywną opinię na temat dyskutowanego problemu, która powinna być pomocna przy podejmowaniu ważnych decyzji dotyczących funkcjonowania systemu transportu. Pierwsze spotkanie odbyło się w dniu 1 marca 2012 roku, a tematem Forum była polityka transportu i jego bezpieczeństwa w kontekście zamierzeń światowych oraz unijnych instytucji i organizacji. Wybór przedmiotu dyskusji na pierwsze Forum BT nie był przypadkowy, wpisuje się bowiem w tematykę najnowszej inicjatywy Sekretarza Generalnego ONZ, który ogłosił lata 2011-2020 Dekadą Działań przeciwko wypadkom drogowym. Polska odpowiedziała na ten apel deklarując w dniu 11 maja 2011 gotowość przystąpienia do realizacji programu działań. Jednak inicjatywa Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wymaga obecnie konsolidacji wysiłków, by metodyczną realizację działań prowadzić według jednolitego, krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Powinny one być spójne z najważniejszymi dokumentami wyższego rzędu, także tymi, które wytyczają ramy działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa różnych rodzajów transportu, by realizując zintegrowany program działań prewencyjnych uzyskać poprawę bezpieczeństwa obywateli w całej podróży, od źródła do celu. Należy zatem uwzględnić następujące dokumenty: „Białą Księgę – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu Unii Europejskiej", „Politykę Transportową Polski" oraz „IV Program BRD Unii Europejskiej na lata 2011-2020".

Forum otworzył dyrektor ITS dr Andrzej Wojciechowski wskazując na kilka ważnych powodów podjęcia takiej inicjatywy, kładąc szczególny nacisk na badania naukowe, jako bardzo ważną podstawę podejmowania decyzji w tak trudnych sprawach jak polityka transportowa. Wskazał też konieczność wykonywania oceny efektywności zrealizowanych przedsięwzięć, by na tej podstawie podejmować właściwe decyzje co do dalszego inwestowania w skuteczne metody poprawy brd. Dyskusję poprzedziły dwie, krótkie prezentacje bazowych dokumentów oraz wynikających z nich założeń dla polskich programów realizacji tych zadań. Prof. W. Suchorzewski przedstawił wizję polityki transportowej UE, a prof. R. Krystek omówił obecne tendencje w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa transportu w UE. Następnie Maria Dąbrowska-Loranc, kierownik Centrum BRD, przedstawiła dwa główne tematy do dyskusji.

Uczestnikami Forum byli przedstawiciele następujących instytucji i organizacji (w porządku alfabetycznym): EKKOM Sp. z o.o.; Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad; Główny Inspektorat Transportu Drogowego; Instytut Badawczy Dróg i Mostów; Komitet Transportu PAN; Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Departament Nadzoru; Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Departament Polityki Transportowej i Współpracy Międzynarodowej; Parlamentarny Zespół ds. BRD; Politechnika Gdańska; Politechnika Krakowska; Politechnika Warszawska; Stowarzyszenie Alter–Ego; Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego; Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy; Stowarzyszenie Towarzystwo Trzeźwości Transportowców; Transprojekt Warszawa Sp. z o.o.; Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Biuro Drogownictwa i Komunikacji; Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w Olsztynie;

Wydział Nauk Technicznych PAN oraz Instytut Transportu Samochodowego – organizator Forum.

2. Wystąpienia wprowadzające do dyskusji

Temat 1. Polityka transportowa UE

Biała Księga, opublikowana w 2011 roku, jest ważnym, ale nie jedynym dokumentem, w którym sformułowane zostały kierunki polityki transportowej UE, w tym dotyczące bezpieczeństwa transportu. Największym współczesnym wyzwaniem jest pogodzenie wspomagania mobilności i rozwoju sektora transportu (jako jednego z kluczowych działów gospodarki), z oszczędnością energii, obniżeniem emisji gazów cieplarnianych i liczby ofiar wypadków. Szczególnie trudne będzie osiągnięcie dwóch ostatnich. W roku 2030, w krajach EU27, mimo szybkiego wzrostu liczby podróży i przewozów ładunków, emisja gazów cieplarnianych z transportu powinna być niższa o 20% od emisji w roku 2008. Celem dla roku 2050 jest „osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym"; zgodnie z powyższym UE dąży do celu pośredniego w postaci zmniejszenia o połowę liczby ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Z analizy unijnej polityki transportowej wynikają następujące wnioski dla Polski:

1. Cele dotyczące konsumpcji energii (źródła, ilość) i emisji gazów cieplarnianych wymagają działań dotyczących rozwiązań technicznych (pojazdy, infrastruktura) i organizacyjnych (efektywność procesów). Modernizacja i rozwój infrastruktury transportu powinny sprzyjać wzrostowi udziału energooszczędnych form transportu (podział zadań przewozowych). Działania te nie wystarczą jednak dla osiągnięcia ambitnych celów.
2. Konieczne jest ograniczenie tempa wzrostu transportochłonności (mobilność i transport ładunków) przez: (a) właściwe planowanie przestrzenne i inne działania powstrzymujące proces niekontrolowanego rozprzestrzeniania się miast; (b) racjonalizację procesów produkcji i dystrybucji; (c) działania wpływające na zachowania (jak często, dokąd, i czym będziemy podróżować).
3. Wielkim wyzwaniem jest radykalna poprawa bezpieczeństwa transportu. Najtrudniejsze do osiągnięcia są cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kierunki działań wymienianych w dokumentach to: bezpieczny pojazd; „wybaczająca" droga; zaawansowane rozwiązania ITS (inteligentne systemy transportu); prawo i jego egzekucja oraz edukacja i wychowanie. Szczególna waga powinna być przywiązywana do bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

Temat 2. Polityka bezpieczeństwa ruchu drogowego UE

Komisja Europejska podkreśliła znaczenie mobilności dla spójności społecznej, gospodarki bardziej przyjaznej środowisku, edukacji i innowacji dla Europy. Cele te powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w różnych aspektach europejskiej polityki transportowej, której głównym zadaniem powinno być zapewnienie zrównoważonej mobilności dla wszystkich obywateli, ograniczenie emisji dwutlenku węgla w transporcie i pełne wykorzystanie postępu technologicznego. Bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie stanowić kluczowy element przygotowywanej białej księgi dotyczącej polityki transportowej do roku 2020, ponieważ zmniejszenie liczby ofiar wśród użytkowników dróg jest priorytetowym zadaniem w zakresie poprawy ogólnych parametrów systemu transportowego oraz spełnieniem oczekiwań obywateli. Politykę brd UE określają trzy dokumenty: Biała Księga w sprawie transportu, IV Ramowy Program BRD oraz raport Parlamentu Europejskiego. Głównym celem tej polityki jest zmniejszenie o 50% liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do roku 2020 oraz zbliżenie się do celu programu „Wizja Zero", czyli zero

zabitych na drogach w 2050 roku. W dokumentach tych zapowiedziano także, po ujednoliceniu definicji w Unii, wprowadzenie dodatkowego celu działań, dotyczącego redukcji liczby ofiar ciężko rannych w wypadkach drogowych. Komisja Europejska zaleciła koncentrację działań na realizacji 7 celów szczegółowych, obejmujących następujące obszary: szkolenie i edukacja użytkowników dróg; poprawa egzekwowania przepisów; bezpieczniejsza infrastruktura drogowa; bezpieczniejsze pojazdy; wykorzystanie nowoczesnych technologii (ITS); poprawa systemu ratownictwa i opieki nad ofiarami wypadków oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg.

3. Tematy do dyskusji

Po prezentacji referatów wprowadzających do dyskusji Maria Dąbrowska-Loranc, kierownik Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS, zaproponowała, by w dyskusji skupić się nad dwoma głównymi tematami:

Temat I. Założenia, jakie należy przyjąć do budowy programu dla Polski na lata 2013-2020, by był on spójny z wytycznymi unijnymi; Polityką Transportową na lata 2011-2020 oraz IV Programem BRD, przy zachowaniu głównych wytycznych wynikających z dokumentów krajowych; projektem URM „Strategia Rozwoju Kraju 2030", „Polityką Transportową 2006-2025" MI oraz „Strategią Rozwoju Transportu do 2030" MI.

Temat II. Wielodyscyplinarny zespół autorski nowego „Programu BRD 2013-2020", utworzony z przedstawicieli władz państwowych (parlament, rząd, administracja samorządowa), organizacji pozarządowych oraz ekspertów z instytucji naukowych, jako warunek konieczny do zrealizowania celu strategicznego przyjętego w IV Programie BRD UE.

4. Dyskusja

Obecne na spotkaniu posłanki Beata Bublewicz (Przewodnicząca Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) oraz Beata Małecka-Libera (Zastępca przewodniczącego Komisji Zdrowia) wyraziły zdanie, że zarówno tematyka spotkania, jak i wyniki dyskusji mogą stanowić dobry punkt wyjścia do dalszych prac nad nową strategią działania dla Polski w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Problem ten także powinien znaleźć odpowiednie miejsce w propozycjach dotyczących zdrowia publicznego. Obie posłanki zadeklarowały swoją pomoc w przygotowaniu i wprowadzeniu pod obrady Sejmu najważniejszych propozycji, a także objęcia patronatem spotkań autorów nowych propozycji z przedstawicielami rządu, administracji lokalnych i organizacji pozarządowych. Dyskusja nad założeniami do nowego programu skoncentrowała się na kilku głównych wątkach. Powszechne było przekonanie, że zanim rozpocznie się prace nad nowym programem, należałoby ocenić efekty realizacji poprzednich, w tym przede wszystkim rządowego programu GAMBIT 2005. Wypowiedzi osób zabierających głos w dyskusji wskazywały, że w tej kwestii zdania są podzielone. Jedna grupa dyskutantów była zdania, że programu GAMBIT nigdy nie udało się wdrożyć. Wprawdzie realizowane były pewne działania, które zawierał program GAMBIT, ale raczej na zasadzie instrumentalnej wykorzystując nazwę programu jako dodatkowy argument na rzecz konieczności zrealizowanego działania. Wśród przyczyn tej sytuacji wymieniano przede wszystkim brak zainteresowania ze strony władz państwowych wdrożeniem programu, brak jednostki odpowiadającej za realizację programu i koordynującej działania różnych podmiotów oraz brak odpowiedniego i stabilnego budżetu na realizację programu.

Druga grupa dyskutantów była zdania, że program GAMBIT został profesjonalnie opracowany, zawiera wiele dobrych propozycji rozwiązań prewencyjnych i w wielu przypadkach został wdrożony (np. automatyczny nadzór nad prędkością). Dowodem na skuteczność podjętych działań są osiągnięte wyniki. W latach 2006 – 2010 rejestrowano w Polsce stały spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych i dopiero mało

przemyślana decyzja o podniesieniu limitów prędkości na polskich drogach spowodowała odwrócenie się tych tendencji. Zdaniem przedstawicieli tej grupy w przyszłości należałoby skorygować niektóre cele programu, nieco zmodyfikować istniejący zakres programu i skoncentrować się na realizacji tych zadań, które jeszcze nie zostały wdrożone.

Drugi z zaproponowanych przez organizatorów temat: budowa wielodyscyplinarnego zespołu, który mógłby przygotować nowy program bezpieczeństwa ruchu drogowego nie wzbudził zainteresowania osób uczestniczących w spotkaniu. Ich zdaniem jest za wcześnie, aby dyskutować takie problemy, nie bardzo bowiem wiadomo, jakie są plany nowego kierownictwa resortu transportu. Na razie, po blisko 20 latach działania, zdegradowano ostatnio Sekretariat Krajowej Rady BRD, z którego odeszła większość zatrudnionych tam specjalistów. Sam Sekretariat został włączony do Departamentu Dróg i Autostrad i nie bardzo wiadomo, jak zostanie określona jego nowa rola.

Wszystkie występujące w dyskusji osoby podzielały pogląd, że w Polsce potrzebna jest jakaś organizacja, która będzie koordynować i kontrolować realizację nowego, krajowego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Różnice pojawiły się przy określeniu formy takiej organizacji. Część dyskutantów była zdania, że należałoby utrzymać rozwiązanie wprowadzone w Ustawie Prawo o Ruchu Drogowym (Krajowa i Wojewódzkie Rady BRD), ale warto zmodyfikować zakres obowiązków tych Rad i wyposażyć je w skuteczniejsze narzędzia oddziaływania na inne podmioty. Z kolei inne osoby były zdania, że należałoby rozważyć możliwość powołania nowej instytucji na poziomie administracji rządowej, która przejęłaby odpowiedzialność za wdrożenie nowego programu w życie, czy szerzej - za realizację polityki państwa w tym obszarze. Najbardziej zaawansowaną propozycją była koncepcja odwołania się do wyników projektu ZEUS (Zintegrowany System bezpieczeństwa Transportu) i stworzenia w Polsce Agencji Transportu (na przykład na wzór szwedzkiej Agencji Transportu), w ramach której funkcjonowałby organ zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Realizacja któregokolwiek z wymienionych wyżej modeli zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego zależeć będzie od przyjęcia przez administrację rządową odpowiedzialności za zagrożenia występujące w transporcie drogowym. Na razie dominuje w Polsce pogląd, że za bezpieczeństwo ruchu drogowego odpowiadają użytkownicy systemu transportu, bo to w ich interesie leży ochrona zdrowia i życia. To podejście musi ulec zmianie, jeżeli Polska chce w najbliższych latach włączyć się do realizacji celów zawartych w Polityce Transportowej Unii Europejskiej i w IV Unijnym Programie BRD.

Dyskusję podsumował prof. Krystek, który odniósł się do niektórych poruszonych w dyskusji problemów. Wyraził żal, że dyskusja o modelu zarządzenia bezpieczeństwem ruchu drogowego, która toczy się w Polsce od 20 lat, nie doprowadziła do wypracowania jednej koncepcji i wdrożenia jej w życie. Osobiście wypowiedział się za podjęciem działań „rekonstruujących formułę zapisaną w przepisach". Jego zdaniem propozycje tworzenia nowych instytucji rządowych, są z uwagi na kryzys skazane na porażkę.

Ponadto stwierdził że, warunkiem skutecznych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa całego systemu transportu, obejmującego wszystkie gałęzie transportu, jest wdrożenie systemowego podejścia wraz z odpowiednimi strukturami organizacyjnymi i gwarantowanymi środkami finansowymi na jego realizację. Założenia dla takiego systemu zostały sformułowane w projekcie pt. „Zintegrowany system bezpieczeństwa transportu – ZEUS" opracowanym na wniosek Komitetu Transportu PAN, sfinansowanym przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego, zrealizowanym pod protektoratem Ministerstwa Infrastruktury. Zapowiedział także kontynuowanie cyklicznych spotkań Forum poświęconych kolejnym problemom (np. relacjom między bezpieczeństwem ruchu drogowego a ochroną środowiska).

Niniejszą syntezę wypowiedzi w dyskusji opracowała
Ilona Buttler z Instytutu Transportu Samochodowego.

Wnioski

Obecne problemy transportu można podzielić na trzy grupy; (a) ograniczenie zużycia energii i emisji gazów cieplarnianych, (b) ograniczenie tempa wzrostu transportochłonności oraz (c) bezpieczeństwo transportu osób i towarów. W ostatnio publikowanych dokumentach Komisja Europejska stwierdziła, że osiągnięcie celów założonych na rok 2020 (z perspektywą 2050) oraz wybór strategii realizacji programu brd będzie głównie zależeć od decyzji rządów krajów członkowskich. Komisja będzie wspierać te wysiłki przez: upowszechnianie wiedzy o sprawdzonych w praktyce rozwiązaniach prewencyjnych, harmonizację zasad zbierania danych, finansowanie niektórych rozwiązań oraz kontrolę wdrażania Dyrektyw UE. Z dokumentów przedstawionych w dwóch prezentacjach wprowadzających wynikają następujące wnioski:

- Proponowane kierunki polityki tworzą plan ewentualnych działań w Polsce, przewidzianych na najbliższą dekadę. Komisja szczególnie podkreślała, że określenie ram działania i ustanowienie ambitnych celów przyczyniły się do stymulacji starań na wszystkich poziomach i umożliwiły osiągnięcie znaczących wyników.
- Proponowane kierunki polityki zapewniają ogólne ramy, na podstawie których można podejmować określone inicjatywy na różnych poziomach — europejskim, krajowym lub lokalnym.
- Rola Komisji będzie polegać na przedstawianiu propozycji w obszarach właściwości UE, a we wszystkich pozostałych przypadkach na wspieraniu inicjatyw podejmowanych na różnych poziomach w celu zachęcania do wymiany informacji, identyfikowania i propagowania najlepszych rezultatów oraz uważnej obserwacji postępów.
- Warunkiem koniecznym zrealizowania celów jest zwiększenie zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron w proces wdrażania programu brd oraz stworzenie narzędzi monitorowania i oceny skuteczności zastosowanych działań prewencyjnych.

Dyskusja natomiast umożliwiła sformułowanie grup zagadnień, które powinny być wykorzystane jako merytoryczna podstawa ustanowienie głównych celów w projekcie Krajowego Programu BRD na lata 2013 - 2020:

- Cel 1: Stworzenie rozwiązań prawnych zapewniających efektywne, długofalowe działania dla realizacji polityki transportowej państwa w zakresie bezpieczeństwa, obejmujących: organizację zarządzania bezpieczeństwem, struktury zarządzania oraz programy sektorowe. Stworzenie mechanizmów wsparcia ze strony społeczności lokalnych dla działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym.
- Cel 2: Kształtowanie kultury bezpieczeństwa w Polsce poprzez poprawę edukacji użytkowników systemu transportu drogowego oraz szkolenie projektantów i zarządców, ze szczególnym uwzględnieniem zasad funkcjonowania audytu i inspekcji technicznej. Takie działania powinny przynieść poprawę zachowań w ruchu drogowym, a zwłaszcza w zakresie respektowania przepisów ruchu drogowego. Należy tu wyróżnić główne czynniki sprawcze wypadków drogowych, a mianowicie: nadmierna prędkości, używanie substancji psychoaktywnych, niestosowanie urządzeń ochronnych, a także zmęczenie i rozproszenie uwagi w ruchu drogowym.
- Cel 3: Poprawa jakości systemu transportowego; infrastruktury drogowej i jej otoczenia oraz stanu technicznego pojazdów. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań ITS. Modernizacja systemu transportu publicznego oraz przestrzeni dla pieszych. Szczególna troska o bezpieczne funkcjonowanie w systemie transportu osób w podeszłym wieku.

W Polsce społeczno-gospodarcze skutki wypadków drogowych ciągle stanowią problem o niezwykle dużym znaczeniu, który w odbiorze społecznym jest także miarą

niewystarczającej troski państwa o jakość życia obywateli. Koszt tego braku szacuje się na ponad 30 mld PLN oraz około 4 tys. śmiertelnych ofiar rocznie. Ostatnie wyniki oceny stanu brd w krajach członkowskich UE wystawiają bardzo złą ocenę Polsce. Po siedmiu latach powolnego, lecz jednostajnego spadku liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych, rok 2011 przyniósł wzrost liczby śmiertelnych ofiar o 7,2% (282 osoby) w porównaniu do roku poprzedniego. Najnowszy raport KE – DG Move z marca 2012 wskazuje Polskę jako kraj o najwyższym wskaźniku zabitych w przeliczeniu na milion mieszkańców. Przy średniej unijnej, wynoszącej 61 zabitych na 1 mln mieszkańców w roku 2011 oraz najbardziej bezpiecznym kraju, Wielkiej Brytanii, mającej wskaźnik 32 zabitych (następne to Holandia i Szwecja po 34 zabitych), Polska zajmuje ostatnie miejsce.

Jesteśmy bowiem jedynym krajem UE mającym wynik trzycyfrowy, czyli 109 zabitych na 1 mln mieszkańców rocznie. Nie ma więc potrzeby dalszych uzasadnień, że podejmowane do tej pory działania na rzecz poprawy brd w Polsce nie były wystarczające, a zatem ich kontynuacja nie gwarantuje osiągnięcia celów wyznaczonych w IV programie BRD UE, których realizacji oczekuje polskie społeczeństwo. Dlatego konieczne są usprawnienia istniejącego systemu działań na rzecz poprawy brd. Należy przy tym wykorzystać dorobek środowisk naukowych i praktyków osiągnięty przy wdrażaniu dotychczasowych programów brd. Podstawą usprawnień powinna być przede wszystkim obiektywna ocena efektywności dotychczasowych działań, a także odpowiedź na pytanie o przyczyny zaniechania działań wskazanych w poprzednich Krajowych Programach BRD. Tylko bowiem rzeczowa analiza przyczyn niepowodzeń poprzednich programów może doprowadzić do podjęcia właściwych decyzji, by uniknąć dalszych niepowodzeń. Konieczne jest zatem opracowanie Krajowego Programu BRD na lata 2013 - 2020, z perspektywą do roku 2030, który powinien uzyskać, znacznie większe niż dotychczas, wsparcie prawne w inicjatywach legislacyjnych oraz stabilne źródło finansowania. Do realizacji tego Programu powinna być powołana specjalna organizacja, której zadaniem powinno być wdrażanie programu i podział środków na realizację poszczególnych zadań. Ponadto należy stworzyć niezależny od tej organizacji system kontroli realizacji Programu oraz oceny efektywności zastosowanych rozwiązań. Na podstawie wyników tej oceny powinna być wykonywana okresowa korekta Programu, mająca na celu wzrost efektywności podejmowanych działań.

Ryszard Krystek
Warszawa, 5 kwietnia 2012

LITERATURA:

[14]. Biała Księga (2011): Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu Transportu. KOM(2011) 144, Bruksela, 28 marca 2011.

[15]. EC (2010): Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020; ”Towards a European Road Safety Area: Policy orientations on Road Safety 2011-2020, EC, Brussels, 20th July 2010.

[16]. ETSC (2008): Road Safety as a right and responsibility for all – A Blueprint for the EU’s 4th Road Safety Action Programme 2010-2020. European Transport Safety Council. Brussels 2008. www.etsc.eu.

[17]. ETSC (2010): *Future Road Safety in the EU At stake?* ETSC Response to the EC Communication “Towards a European Road Safety Area: Policy Orientations on Road Safety 2011-2020”. Brussels, September 2010. www.etsc.eu

[18]. MI (2005): *GAMBIT 2005 – Polska Wizja Zero. Program bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2005-2007-2013.* Ministerstwo Infrastruktury. Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 8 maja 2005. www.krbrd.gov.pl

[19]. MI (2005): *Polityka transportowa na lata 2006-2025.* Ministerstwo Infrastruktury Dokument przyjęty przez Radę Ministrów 29 czerwca 2005.
[20]. MI (2020): *„Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)*. Ministerstwo Infrastruktury, 30 marca 2011. www.transport.gov.pl.
[21]. UE (2010): *EUROPA 2020 – Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.* Bruksela, 3 marca 2010. KOM (2010) 2020 wersja ostateczna.
[22]. UE (2011): *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.* Bruksela, 19 października 2011. KOM(2011) 650 wersja ostateczna.
[23]. UN (2010): *46th Session; Global road safety crisis.* 46th Session of General Assembly, 24 February 2010.
[24]. URM (2011): *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju „Polska 2030.* Tom 1 i 2. Red. Michał Boni – Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, 17 listopada 2011. www.zds.kprm.gov.pl

FAKTY I OPINIE

Od 1 czerwca 2012 roku kierowcy samochodów o DMC poniżej 3,5 tony oraz motocykli będą płacić za przejazd 162-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 od Wrocławia (węzeł Bielany Wrocławskie) do Gliwic (węzeł Sośnica). Stawka wyniesie 20 gr za 1 kilometr dla aut oraz 10 gr za 1 km dla motocykli.
Motor nr 9/2012

W styczniu 2012 roku w Europie zarejestrowano nieco ponad 1 mln nowych samochodów, co oznacza spadek o 7,1% w porównaniu z analogicznym okresem 2011 roku. To najgorszy początek roku, jeśli chodzi o sprzedaż nowych aut w Europie od trzech lat. W pierwszej dziesiątce najczęściej kupowanych modeli po raz pierwszy znalazła się Skoda Octavia. Popyt rósł także na Volkswagena Passata i Forda Focusa. Największy spadek sprzedaży zanotowały: Opel Astra, Peugeot 207 i Ford Fiesta.
Motor nr 9/2012

W Sejmie powstał projekt zmian w przepisach dotyczący m.in. poboru opłat za autostrady. Zakłady on, że jeśli jeden pas ruchu w danym kierunku jest remontowany dłużej niż 30 dni, to firma zarządzająca autostradą nie będzie mogła pobierać opłaty za przejazd tym odcinkiem. Te przepisy mają zdyscyplinować realizację niezbędnych prac modernizacyjnych. Dotychczas w Polsce niejednokrotnie dochodziło do sytuacji, w której za przejazd remontowanym odcinek drogi kierowcy musieli uiszczać pełną opłatę. Takie praktyki wytknął Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów spółce Stalexport Autostrada Małopolska (zarządza A4 między Krakowem i Katowicami).
Motor nr 10/2012

W 2011 roku Fiat był w Polsce liderem rynku samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub niższej niż 3,5 tony. Drugie miejsce zajął Peugeot, trzecie – Citroen. Najpopularniejszym nowym samochodem dostawczym w Polsce w 2011 roku okazał się Fiat Ducato. W pierwszej trójce uplasowały się też Renault Master i Ford Transit. Ogółem w 2011 roku zarejestrowano w Polsce blisko 42,7 tys. nowych samochodów dostawczych, o 10,2% więcej niż w 2010 roku. Rynek tej kategorii pojazdów w Polsce ma się lepiej niż rynek samochodów osobowych. Z drugiej strony segment aut dostawczych nadal nie osiągnął wolumenu sprzedaży sprzed światowego kryzysu ekonomicznego.
Motor nr 10/2012

W 2012 roku generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad spodziewa się, że wpływy z systemu elektronicznego poboru opłat viaToll wyniosą 1,17 mld zł. Daje to średnio ok. 2 mln zł dziennie. Większość wpływów stanowić mają opłaty za przejazd samochodów ciężarowych. System funkcjonuje od połowy 2011 roku.
Motor nr 11/2012

Fiat i rosyjski Sbierbank podpisały porozumienie, w ramach którego w Rosji, m.in. w moskiewskiej fabryce ZIŁ-a, produkowane będą auta marki Jeep. Przewidywana wielkość produkcji to 120 tys. aut, a koszt inwestycji szacowany jest na 850 mln euro. W planach jest też uruchomienie produkcji innych marek samochodów zarówno osobowych jak i dostawczych.
Motor nr 11/2012

Opel Ampera, czyli europejska wersja Chevroleta Volta, wygrał tegoroczną edycję konkursu Car of The Year. Auto

zdobyło aż 300 punktów przyznanych przez jury złożone z europejskich dziennikarzy motoryzacyjnych, w tym dwóch z Polski. Na drugiej pozycji znalazł się Volkswagen Up! (281 punktów), zaś na trzecim miejscu uplasował się Ford Focus (256 punktów). W 2011 roku pierwsze miejsce zajął elektryczny Nissan Leaf.

Motor nr 11/2012

Od początku 2012 roku zarejestrowano w Polsce ponad 48 tys. nowych samochodów osobowych. To rezultat o 15,2% lepszy niż w analogicznym okresie 2011 roku. Wśród 10 najpopularniejszych marek aut najbardziej wzrósł popyt na pojazdy Volkswagena. Duży wzrost zainteresowania odnotowały też Chevrolet, Kia, Toyota oraz Skoda. Największy spadek popytu na swoje auta odnotowały Renault i Fiat.

Motor nr 12/2012

Firma Apollo Tyres z Indii zamierza zbudować nową fabrykę opon w Europie. Koszt inwestycji to 100 mln euro. Zakład, który ma być jednym z najnowocześniejszych na świecie, może powstać w Polsce, na Węgrzech lub na Słowacji. Fabryka ma rozpocząć produkcję opon w ciągu najbliższych pięciu lat. Apollo planuje zatrudnić w niej 900 osób.

Motor nr 12/2012

W 2011 roku zgłoszono przeszło 6,2 tys. spraw o wypłatę odszkodowania za wypadki z udziałem pojazdów bez ważnego OC – wynika z danych Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. To o ponad tysiąc tego typu roszczeń więcej niż w 2010 roku. Największe ryzyko kolizji z pojazdem bez ważnego OC istniało w województwach: lubuskim, małopolskim, opolskim i warmińsko-mazurskim. Najczęściej polisy OC nie wykupują mężczyźni w wieku 18-29 lat – stanowią oni blisko 30% nieubezpieczonych właścicieli pojazdów samochodowych.

Motor nr 12/2012

Na blisko dwa miesiące General Motors wstrzymał produkcję swoich elektrycznych samochodów Volt. Powodem jest znacznie mniejszy od przewidywanego popyt na tego typu pojazdy. Elektryczne auto Volt GM zaczął sprzedawać w USA w 2011 roku i zapowiadał, że w pierwszym roku sprzeda 10 tys. sztuk tych aut. Ale sprzedano tylko 8 tys. sztuk. To, że GM już teraz boryka się z nadprodukcją Volta, sugeruje, że konsumenci nie są bardzo zainteresowani ekologicznymi, ale bardzo drogimi samochodami z napędem elektrycznym.

Gazeta Wyborcza z 04.03.2012

Chińczycy bronią swojego przemysłu motoryzacyjnego. Oficjalnie zakazano właśnie zakupu do celów służbowych samochodów produkowanych przez firmy z kapitałem zagranicznym. W końcu lutego 2012 roku na portalu internetowym chińskiego resortu komunikacji został umieszczony „Wykaz wybranych modeli samochodów służbowych na 2012 rok". Jest tam 412 modeli produkowanych przez 25 firm, przy czym wszystkie marki są rodzime, a firmy kontrolowane przez kapitał państwowy. Pierwszy raz nie pozwolono na zakup samochodów produkowanych przez spółki, z jakimkolwiek udziałem kapitału zagranicznego. W rozporządzeniu określono, że pojemność silnika nie może przekraczać 1800 cm^3, a cena nie może być wyższa niż 180 tys. juanów, co stanowi obniżenie górnej granicy zakupu o 70 tys. juanów w porównaniu z 2011 rokiem. Urzędnicy twierdzą, że podstawą ustanowienia nowych zasad była ekonomia i ekologia. Co roku Chińczycy przeznaczają 100 mld juanów (ok. 50 mld zł) na zakup i konserwację samochodów służbowych. W 2010 r. w Chinach zarejestrowanych było ponad 180 mln samochodów, z czego samochody służbowe stanowiły ok. 10 proc. Blisko 90 proc. samochodów służbowych stanowiły pojazdy zagranicznych marek. Obecny zwrot

w polityce rządu odnośnie aut służbowych to, zdaniem analityków, wyraźny sygnał zaniepokojenia spowolnieniem w rozwoju chińskich producentów samochodów.

Gazeta Wyborcza z 04.03.2012

Coraz bardziej prawdopodobne są zwolnienia pracowników we francuskich fabrykach Peugeot-Citroën (PSA). W 2011 roku PSA zarobiło na czysto 588 mln euro, o połowę mniej niż w 2010 r. Ten wynik został wypracowany głównie w pierwszej połowie 2011 roku, bo kolejne półrocze PSA zakończyło deficytem związanym przede wszystkim z problemem strefy euro. W 2012 roku problemy ze sprzedażą nowych aut w Europie Zachodniej nasilają się. W lutym 2012 roku PSA sprzedało we Francji o 29 proc. aut mniej niż przed rokiem. Agencja Moody's zdegradowała rating PSA do poziomu śmieciowego. Również nawiązany niedawno związek PSA z koncernem General Motors nie daje gwarancji zatrudnienia francuskim pracownikom fabryk należących do PSA.

Gazeta Wyborcza z 06.03.2012

Rekordowymi wynikami zakończyła 2011 rok firma BMW. Przychody wzrosły o 14 proc., a zysk o połowę. Producent z Monachium sprzedał w 2011 roku 1,67 mln samochodów - o 14,2 proc. więcej niż rok wcześniej. Również o 14 proc. zwiększył przychody, do 69 mld euro. W ubiegłym roku BMW wprowadziło na rynek nowe sedany z serii 3 i kompakt serii 1. Sprzedaż modelu X3 zwiększyła się ponad dwukrotnie. Na znakomite wyniki finansowe wpływ miało obniżenie kosztów przez zwiększenie ilości wspólnych części dla różnych modeli aut oraz 46-procentowy skok sprzedaży objętych wysoką marżą modeli z serii 5. BMW spodziewa się dalszych wzrostów sprzedaży i wyników finansowych w 2012 roku, mimo że kryzys zadłużeniowy w Europie sprawił, że sprzedaż w macierzystym regionie okazała się niższa od oczekiwań. O 10 proc. ma się za to zwiększyć sprzedaż samochodów BMW w Chinach.

Gazeta Wyborcza z 08.03.2012

Toyota zaapelowała o zgłoszenie się do serwisów amerykańskich użytkowników ponad 70 tys. egzemplarzy modelu Camry oraz 116 tys. modelu Venza, aby usunąć wyciek sylikonowego smaru, który może utrudniać uruchomienie samochodu. Z kolei 495 tys. modeli Tacoma wymaga usunięcia usterki mogącej wpływać na dezaktywację poduszki powietrznej chroniącej kierowcę. Od kilku lat Toyota zmaga się z kryzysem wizerunkowym spowodowanym usterkami w swoich samochodach. Niegdyś kojarzona jako niezawodna marka, ma teraz na koncie ponad 12 mln aut wezwanych do usunięcia wad produkcyjnych w ciągu ostatnich dwóch i pół roku. W samym 2010 r. producent wykrył 14 różnych usterek wymagających serwisowania samochodów.

Gazeta Wyborcza z 08.03.2012

Indyjska firma Varroc Group za 92 mln dol. zamierza kupić dział oświetlenia od amerykańskiego producenta części samochodowych Visteon dawniej należącego do Forda. Indyjski inwestor kupuje dwie fabryki w Czechach oraz zakłady w Meksyku i Indiach, które produkują reflektory i tylne światła samochodowe. Fabryki te w zeszłym roku miały 531 mln dol. przychodów, a pracuje w nich 4,2 tys. osób - jedna szósta zatrudnionych dotąd przez Visteon. Transakcja ma być sfinalizowana w trzecim kwartale bieżącego roku. Amerykański koncern zapowiedział, że po sprzedaży działu oświetlenia samochodowego skupi się na produkcji klimatyzatorów i elektroniki do aut.

Gazeta Wyborcza z 12.03.2012

Niemieckie koncerny nie odczuły zeszłorocznego załamania na europejskim rynku motoryzacyjnym - w dużej mierze za sprawą eksportu luksusowych samochodów, których sprzedaż pomimo kryzysu wzrosła. Częścią rekordowych

zysków za 2011 r. firmy te podzielą się ze swoimi pracownikami. Niemieccy robotnicy BMW dostaną premię w wysokości średnio 9 tys. euro (równowartość ponad 36 tys. zł), w koncernie Audi ta premia wyniesie 8 251 euro. Porsche da swoim pracownikom po 7 600 euro nagrody, Volkswagen - po 7 500 euro, a produkujący Mercedesy koncern Daimler wypłaci średnio po 4100 euro premii.

Gazeta Wyborcza z 15.03.2012

Pod koniec kwietnia 2012 roku słoweńska spółka Renault zamierza zawiesić produkcję na trzecią zmianę i zwolnić 13 proc. pracowników. W 2011 roku ta słoweńska fabryka wyprodukowała 174,1 tys. samochodów, podczas gdy w rekordowym 2009 r. za bramy zakładów w miejscowości Novo Mesto wyjechało 212,9 tys. aut. Po zwolnieniach w fabryce będzie pracować 2220 osób. Równolegle słoweńska firma zapowiedziała, że zwiększy zatrudnienie w drugiej połowie 2013 r., kiedy zacznie produkcję dwóch nowych modeli aut, zaprojektowanych w ramach współpracy Renault z niemieckim Daimlerem.

Gazeta Wyborcza z 18.03.2012

Japoński koncern Nissan postanowił wskrzesić legendarną markę aut Datsun, nieużywaną od ćwierć wieku. Koncern zyskał popularność w USA własnie dzięki marce Datsun, kojarzonej m.in. z tanimi i niezawodnymi autami sportowymi. Teraz logo tej marki znajdzie się na modelach tanich aut przeznaczonych na wschodzące rynki motoryzacyjne w Rosji, Indiach i Indonezji - zapowiedział Nissan. Światową sprzedaż aut Datsun wstrzymano w 1981 r., a działalność marki zakończono w marcu 1986 r.

Gazeta Wyborcza z 20.03.2012

Porozumienie o produkcji i sprzedaży w Chinach samochodów luksusowych brytyjskich marek Jaguar i Land Rover podpisał chiński koncern Chery i firma Jaguar Land Rover kontrolowana przez indyjski koncern Tata. Według nieoficjalnych doniesień umowa o produkcji aut Jaguar i Land Rover w nowej fabryce pod Szanghajem ma wartość 2,8 mld dol. Plany tak dużej inwestycji nie dziwią, gdyż Chiny są teraz trzecim co do wielkości po Ameryce Północnej i Wlk. Brytanii rynkiem sprzedaży aut tych brytyjskich marek. W 2011 r. Chińczycy kupili 42 tys. aut marek Jaguar i Land Rover, o 60 proc. więcej niż rok wcześniej. W ostatnim kwartale 2011 r. sprzedaż w Chinach stanowiła aż 17,2 proc. całości przychodów firmy Jaguar Land Rover (JLR) i przekraczała wartość sprzedaży na rodzimym dla tych marek brytyjskim rynku.

Gazeta Wyborcza z 22.03.2012

W 2012 roku słowacka fabryka VW podwoi produkcję. To kolejny dobry rok dla tego zakładu po zeszłorocznym wzroście produkcji niemal o połowę. W 2011 r. za bramy fabryki VW w Bratysławie wyjechało 210,4 tys. aut, czyli 46 proc. więcej niż rok wcześniej. Przychody zakładów wyniosły 5,19 mld euro (ok. 21 mld zł) i były o 28,5 proc. większe niż w 2010 r. Około 93 proc. produkcji zakładów w Bratysławie stanowiły luksusowe terenowe samochody Audi Q7, Porsche Cayenne i VW Touareg. W tym roku zakład w Bratysławie czeka wyzwanie podwojenia produkcji do 400 tys. sztuk. Tak skokowy wzrost zapewni słowackiej fabryce uruchomienie produkcji nowe małego auta VW Up! W przyszłym roku zakład w Bratysławie zacznie też produkować elektryczną wersję małego auta koncernu z Wolfsburga. Do 2016 r. niemiecki koncern zamierza zainwestować kolejne 1,6 mld euro na Słowacji.

Gazeta Wyborcza z 25.03.2012

BMW wzywa do naprawy 1,3 mln aut modeli z serii 5 i 6 wyprodukowanych

w latach 2003-10. Właściciele tych aut powinni zgłosić się do serwisu w celu naprawy wadliwej instalacji elektrycznej. W komunikacie BMW podano, ze wadliwe osłony kabli akumulatorowych powodować mogą awarie systemu elektrycznego, problemy z uruchomieniem silnika, a w skrajnych przypadkach nawet pożar. Firma ogłosiła, że wezwanie kierowców do salonów to ma charakter prewencyjny przed ewentualnymi awariami. Naprawa usterki ma być darmowa i zajmie maksymalnie pół godziny u autoryzowanego dilera BMW. Spośród 1,3 mln aut, które mają zgłosić się do serwisów, ok. 290 tys. jest zarejestrowanych w Niemczech.

Gazeta Wyborcza z 26.03.2012

Nowa fabryka Mercedesa w węgierskim Kecskemet rozpoczęła produkcję samochodów klasy B. To pierwsza nowa fabryka Mercedesa od 15 lat. Ostatnią nową fabrykę Mercedes otworzył w 1997 roku w Alabamie. Nowa fabryka ma umożliwić zwiększenie sprzedaży o 27 proc., do co najmniej 1,6 mln samochodów do 2015 roku. Robotnicy w Kecskemet dostają jedną piątą wynagrodzenia otrzymywanego przez pracowników fabryk niemieckich. To może być ostatnia duża fabryka europejskiego producenta samochodów zbudowana w Europie. Firmy motoryzacyjne zmagają się w Europie z przerostem zatrudnienia i przekierowują swoją produkcję do Azji i Ameryki Południowej. Sprzedaż nowych aut w Europie spada od pięciu lat. W 2011 roku europejskie fabryki wykorzystywały zaledwie 71 proc. mocy przerobowych. Według analityków mogłyby one produkować dodatkowo 10 milionów samochodów. W ostatnim czasie likwidację fabryk w Europie przeprowadzały m.in. Fiat i Opel. Mitsubishi zapowiedziało w lutym 2012 roku, że zamknie swój zakład montażowy w Holandii.

Gazeta Wyborcza z 29.03.2012

W marcu 2012 roku Japończycy kupili prawie 498 tys. nowych samochodów, o 78 proc. więcej niż przed fatalnym rokiem 2011. Był to najlepszy marzec w historii sprzedaży aut w Japonii. Sprzedaż samochodów w Japonii rośnie już siedem miesięcy z rzędu, wspierana subsydiami przez tamtejszy rząd, który w ten sposób chce pobudzić koniunkturę i pomóc gospodarce w wyjściu z kryzysu po ataku żywiołów. Pod koniec 2011 r. rząd Japonii zapowiedział, że o trzy lata przedłuży ulgi podatkowe dla nabywców nowych, ekologicznych aut, które wydawanie zgodnie z wcześniejszym planem miało się zakończyć w marcu 2012 roku. Dodatkowo rząd Japonii postanowił przyznawać do 100 tys. jenów (ok. 1,2 tys. dol.) dotacji kierowcom, którzy między 20 grudnia 2011 r. i 31 stycznia 2013 r. kupią nowe auto zużywające mało paliwa. W ten sposób rząd w Tokio chce nie tylko ożywić gospodarkę, ale także odnowić park samochodowy w Japonii i doprowadzić do ograniczenia importu ropy naftowej.

Gazeta Wyborcza z 02.04.2012

Na początku kwietnia 2012 roku Ford ogłosił, że zainwestuje 600 mln dol. w rozbudowę fabryki Chongqing w południowo-zachodnich Chinach, która już teraz jest największą zagraniczną fabryką koncernu. Do 2014 r. w chińskie fabryce powstanie nowa spawalnia, lakiernia i linia montażu finalnego samochodów. Dzięki temu za bramy zakładu będzie mogło wyjeżdżać 950 tys. aut rocznie, o 350 tys. sztuk więcej niż teraz. Dwa lata po zakończeniu inwestycji Ford chce sprzedawać w Chinach 15 modeli swoich samochodów, trzy razy więcej niż teraz. Przez dwa pierwsze miesiące 2012 roku Ford sprzedał Chińczykom 72 tys. samochodów, a General Motors - ponad 487 tys. sztuk samochodów. Ford zapowiedział również, że kosztem 1,3 mld dol. rozbuduje swoją fabrykę w północnym Meksyku i będzie w niej produkować nowe wersje modeli aut Ford Fusion i Lincoln MKZ. Dzięki

inwestycji powstanie 1000 nowych miejsc pracy w zakładzie, w którym teraz pracuje ok. 2,7 tys. osób. Przez ostatnią dekadę Ford zainwestował w Meksyku już 3 mld dol.

Gazeta Wyborcza z 06.04.2012

Do końca dekady Rosja chce zbudować w Kaliningradzie centrum przemysłu motoryzacyjnego i produkować tam co najmniej 350 tys. aut rocznie. Centrum zamierza stworzyć zakład motoryzacyjny Awtotor z Kaliningradu z kanadyjskim koncernem Magna, jednym z największych na świecie producentów części samochodowych. W Kaliningradzie powstanie sześć fabryk samochodów i 15 części samochodowych, tworząc 20 tys. nowych miejsc pracy. Pierwszych 14 zakładów zaplanowano do 2016 r., resztę trzy lata później. Obok fabryk zaplanowano pracownicze miasteczko dla 50 tys. osób. Awtotor przewiduje, że pod koniec dekady będzie produkować w Kaliningardzie 350 tys. aut rocznie, później - nawet 500 tys. sztuk. Inwestycje w przemysłową część ośrodka wyceniono na 2,5 mld euro i dodatkowo 500 mln euro na część "socjalną". Na razie państwowy rosyjski bank Sbierbank przyznał firmie z Kaliningradu 500 mln euro kredytu na rozbudowę fabryk. W zeszłym roku Awtotor wyprodukował ponad 220 tys. aut. Jednak na razie ten zakład jest tylko montownią, w której składa się samochody z części dostarczanych przez BMW, Opla, Chevroleta i koncern KIA.

Gazeta Wyborcza z 06.04.2012

Z powodu unijnych sankcji nałożonych na Iran Peugeot zatrzymał jeden z francuskich zakładów. Kilkuset pracowników zakładów Peugeot w Vesoul w Górnej Sabaudii straci pracę z powodu zatrzymania produkcji części do montażu samochodów wysyłanych do Iranu. Wstępny plan przewiduje wznowienie działalności i wysyłkę części najwcześniej we wrześniu 2012 roku. Na początku kwietnia 2012 roku z powodu zawieszenia eksportu części samochodowych do Iranu Peugeot wysłał już na przymusowy miesięczny urlop 220 pracowników zakładów w Vesoul, a obecnie dołączy do nich kolejnych 300 robotników. Dodatkowo zwolnionych zostanie 300 osób zatrudnionych na umowy terminowe.

Gazeta Wyborcza z 10.04.2012

Narasta dynamika spadku produkcji samochodów w Polsce. O ile na początku roku tempo spadku nie przekraczało jednej dziesiątej (rok do roku), o tyle w marcu wyniosło jedną czwartą. To głównie efekt spadku sprzedaży nowych aut w Europie Zachodniej, dokąd eksportowana jest największa część produkcji z polskich zakładów motoryzacyjnych. Najszybciej w tym roku kurczy się produkcja gliwickich zakładów Opla. W pierwszym kwartale z linii montażowych zjechało tam 38 tys. 248 aut, o 21 proc. mniej niż przed rokiem. W liczbach bezwzględnych najbardziej maleje produkcja Fiata Auto Poland. W pierwszym kwartale za bramy tyskiej fabryki wyjechało 111 tys. 758 samochodów, o 16,8 tys. mniej (13 proc.) niż przed rokiem. O 3 proc. - czyli prawie o 800 sztuk - skurczyła się także produkcja zakładów VW Poznań. Na tej spadkowej statystyce odcisnęły się też wyniki warszawskiej FSO, która od marca zaś zawiesiła produkcję samochodów.

Gazeta Wyborcza z 11.04.2012

Majątek upadłego pod koniec 2011 roku szwedzkiego producenta aut Saab jest prawie cztery razy mniejszy od długów tej firmy. Długi grupy Saab Automobile wynoszą 13 mld koron, czyli ok. 1,9 mld dol., a ich majątek ma wartość ok. 3,6 mld koron (532 mln dol.) - ogłosili sądowi zarządcy w raporcie złożonym do szwedzkiego sądu okręgowego, który w grudniu 2011 roku ogłosił bankructwo producenta samochodów. Przez ostatnie dwa lata właścicielem Saaba była holenderska firma Swan, która odkupiła szwedzkiego producenta samochodów od General Motors. Wiosną 2011 roku nowy właściciel Saaba z powodu braku pieniędzy wstrzymał produkcję samochodów. Fiaskiem zakończyły się próby od sprzedaży Saaba inwestorom

z Chin. Sprzeciwiał się temu GM, obawiając się, przejęcia technologii wykorzystywanych w produkcji najnowszych aut Saaba. Największymi wierzycielami Saaba są: szwedzki fiskus, kooperanci i około 3,6 tys. pracowników firmy. Upadła firma jest im dłużna w sumie ponad 1 mld dol., z czego długi wobec pracowników oszacowano na ponad 80 mln dol.

Gazeta Wyborcza z 11.04.2012

Bardzo dobre wyniki sprzedaży za pierwszy kwartał 2012 roku odnotował koncern samochodowy BMW. Po raz pierwszy w historii więcej samochodów sprzedał w Chinach niż w USA. W pierwszych trzech miesiącach bieżącego roku BMW sprzedało 425 tys. 528 samochodów (licząc łącznie marki BMW, Rolls-Royce i Mini), o 11,2 proc. więcej niż rok wcześniej. 80 tys. aut BMW sprzedano w Chinach (wzrost o 37 proc. w porównaniu z poprzednim rokiem).

Gazeta Wyborcza z 11.04.2012

Pierwszy kwartał 2012 r. był rekordowy dla Audi. Ten producent luksusowych samochodów z grupy VW przez pierwsze trzy miesiące tego roku sprzedał 346,1 tys. aut, niemal 11 proc. więcej niż przed rokiem. W Chinach koncern sprzedał 90 tys. aut, ponad 40 proc. więcej niż przed rokiem. Także VW osiągnął rekordowy wynik w pierwszym kwartale 2012 roku. Od stycznia do końca marca koncern z Wolfsburga sprzedał na świecie 1,36 mln aut, o ponad jedną dziesiątą więcej niż przed rokiem. W pogrążonej w kryzysie Europie Zachodniej sprzedaż aut VW zmalała o 3,7 proc. w stosunku do pierwszego kwartału 2011 r., za to w regionie Azji i Pacyfiku wzrosła o 13,7 proc., a w Ameryce Północnej podskoczyła o niemal 28 proc.

Gazeta Wyborcza z 11.04.2012

W pierwszym kwartale 2012 r. Skoda sprzedała 242,7 tys. aut, prawie 12 proc. więcej niż przed rokiem. Według Skody był to najlepszy kwartał w historii tej czeskiej firmy należącej obecnie do Volkswagena. Do tego rekordu przyczyniły się sukcesy w Azji. Przez pierwsze trzy miesiące 2012 r. Skoda sprzedała w Chinach 59,2 tys. aut (o 9 proc. więcej niż przed rokiem), a w Indiach - 11,5 tys. samochodów (wzrost o 40 proc., licząc rok do roku). Największą popularnością cieszyła się Skoda Octavia - w pierwszym kwartale czeska firma sprzedała 109,4 tys. sztuk tych samochodów. Drugie miejsce na liście bestsellerów Skody zajęła Fabia, który to model kupiło 67,8 tys. kierowców.

Gazeta Wyborcza z 12.04.2012

Sąd Najwyższy zajął się kwestią odszkodowań wypłacanych z polis OC w przypadku szkód komunikacyjnych. Do tej pory ubezpieczyciele do wyliczeń wysokości odszkodowań z polis OC używali cen zamienników a także potrącali tzw. amortyzację, czyli wartość zużycia wymienianych części. Przez to zaniżali wypłacane odszkodowania, zmuszając właścicieli starszych samochodów do napraw za pomocą zamienników, a nie części oryginalnych. Sąd Najwyższy w swojej sentencji stwierdził, że w przypadku stłuczki poszkodowany może żądać odszkodowania ustalonego przy wykorzystaniu części oryginalnych. Ubezpieczyciel może uniknąć konieczności zapłaty za części oryginalne jedynie w przypadku wykazania, że prowadzi to do wzrostu wartości pojazdu. Wyrok jest korzystny dla poszkodowanych i ostatecznie potwierdza praktykę sądów powszechnych.

Gazeta Wyborcza z 12.04.2012

Jak wyjawili przedstawiciele polskiego rządu przejęciem byłych zakładów FSO na Żeraniu jest zainteresowana MagnaSteyr, austriacka spółka kanadyjskiego koncernu Magna, jednego z największych na świecie producentów części samochodowych. Początkowo MagnaSteyr zainwestowałaby ok. 120 mln euro, aby produkować na Żeraniu do 60 tys. aut rocznie. W drugim etapie po zainwestowaniu kolejnych 140-

160 mln euro produkcja mogłaby wzrosnąć do 200 tys. aut rocznie. MagnaSteyr odkupiłaby od FSO majątek produkcyjny oraz 50 ha gruntu. Pozostałe 16 ha terenów na Żeraniu mogłaby kupić rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu, by stworzyć tam park przemysłowy dla kooperantów. Rząd negocjuje już pomoc publiczną na inwestycję MagnaSteyr. Z funduszy strukturalnych przeznaczonych na rozwój innowacyjności na wsparcie tej inwestycji polski rząd może uzyskać 300 mln zł.

Gazeta Wyborcza z 14.04.2012

Sprzedaż Opla w Europie w styczniu i lutym 2012 roku spadła o 20 proc., a udział marki w rynku zmniejszył się z 7 do 6 proc. W tej sytuacji amerykański koncern General Motors planuje przenieść jedną trzecią produkcji modelu Opel Astra z niemieckiej fabryki w Ruesselsheim do Gliwic. Dla fabryki w Ruesselsheim będzie to poważny cios. Już teraz dział produkcji pracuje jedynie cztery dni w tygodniu. Pod koniec marca 2012 roku prasa w USA i Niemczech informowała, że GM chce wyprowadzić spółkę Opel na prostą, zamykając fabryki w niemieckim Bochum i brytyjskim Ellesmere Port, jednocześnie zwiększając produkcję w krajach o niższych kosztach, w tym w Polsce. W 2011 roku pojawiły się również spekulacje, że General Motors ponownie rozważa sprzedaż Opla.

Gazeta Wyborcza z 14.04.2012

W maju 2012 roku z linii montażowych zakładów w serbskim Kragujevac zacznie zjeżdżać Fiat 500L - wydłużona wersja "pięćsetki" produkowanej przez Fiata w Tychach. Włoski koncern zamierza sprzedawać 160 tys. sztuk rocznie tego miejskiego minivana, który jest produkowany w dawnej fabryce aut marki Zastava. Włoski koncern pod koniec 2008 r. podpisał umowę z rządem Serbii o utworzeniu spółki na bazie zakładów Zastavy i ma obecnie dwie trzecie akcji spółki zawiązanej z serbskim rządem. Według informacji Fiata modernizacja serbskiego zakładu pochłonęła 1 mld euro, a pod koniec roku będzie w nim pracować 2,4 tys. robotników. W USA włoski koncern od zeszłego roku sprzedaje już jedną z odmian auta Fiat 500. „Pięćsetki" sprzedawane na rynku amerykańskim pochodzą z Meksyku.

Gazeta Wyborcza z 16.04.2012

Audi zakupiło znanego włoskiego producenta motocykli, firmę Ducati. Transakcję zaakceptowały już rady nadzorcze Audi i jego właściciela koncernu Volkswagen. Nie ujawniono wartości transakcji, która wymaga jeszcze zezwoleń administracyjnych, ale według nieoficjalnych doniesień Audi na odkupienie Ducati i przejęcie jego długów wydało 860 mln euro. Od sześciu lat 70 proc. akcji producenta motocykli miał fundusz inwestycyjny Investindustrial Group, a reszta należała do funduszy Hospitals of Ontario Pension Plan i BS Investimenti. Dzięki tej transakcji Audi będzie mogło rywalizować w pełni w produkcji luksusowych pojazdów z BMW, który oprócz aut produkuje motocykle marek BMW i Husqvarna. Warto zaznaczyć, że Ducati jest jednym z najbardziej zyskownych producentów motocykli na świecie. Ta założona w 1926 r. firma z siedzibą w Bolonii w 2011 roku sprzedała 42 tys. motocykli i miała 480 mln euro przychodów. Ducati obecnie zatrudnia 1,1 tys. pracowników.

Gazeta Wyborcza z 18.04.2012

Do 2016 r. General Motors chce produkować w Chinach 5 mln aut rocznie, dwa razy więcej niż teraz. Koncern zapowiedział też, że już w 2012 roku zwiększy z 2,9 tys. do 3,5 tys. sieć dilerów w Chinach. Trzy lata temu balansujący na granicy bankructwa GM sprzedał chińskiemu koncernowi SAIC za 85 mln dol. symboliczny 1 proc. akcji w spółce, która do tego czasu była podzielona równo między Amerykanów i Chińczyków. Dzięki tej transakcji SAIC dostał kontrolny pakiet 51 proc. w spółce. Po restrukturyzacji GM długo zabiegał o to, by przywrócić równe udziały w spółce.

Dzięki temu amerykański koncern będzie mógł doliczać do swoich wyników przychody tej chińskiej spółki, co poprawi bilans GM. Nie ujawniono, za jaką kwotę GM odkupi wspomniany 1 proc. udziałów w spółce z SAIC.

Gazeta Wyborcza z 24.04.2012

W Polsce funkcjonuje obecnie 67644 stacje paliw. Co najmniej kilkaset spośród nich nie spełni obowiązujących od 1 stycznia 2013 roku zaostrzonych wymogów środowiskowych. Łączna krajowa konsumpcja wszystkich rodzajów paliw ciekłych wzrosła w 2011 roku o 3,2% do poziomu 20,45 mln ton. Był to poziom o 51% wyższy od poziomu konsumpcji paliw w 2000 roku, ale warto przy tym zauważyć, że począwszy od roku 2006 wzrost dotyczy jedynie oleju napędowego, podczas gdy popyt na pozostałe płynne nośniki energii nieznacznie, ale maleje. Potencjał wzrostu popytu pozostaje duży, bo w Polsce konsumpcja paliw płynnych na 1000 mieszkańców wyniosła w 2011 roku 689 metrów sześciennych, przy średniej unijnej na poziomie 1085 metrów sześciennych.

Polska Gazeta Transportowa nr 15/2012

Na Wiśle mają powstać dwa nowe mosty. Pierwszy w Kamieniu kosztem 275 mln zł ma ułatwić komunikację Lubelszczyzny z centralną i zachodnią Polską. Drugi w Połańcu kosztem ok. 260 mln zł połączyć ma województwo podkarpackie z województwem świętokrzyskim. Obie inwestycje, które powinny być zrealizowane do 2015 roku zostaną znacznej mierze (do 75%) dofinansowane z Programu Rozwój Polski Wschodniej.

Polska Gazeta Transportowa nr 16/2012

W latach 2007-2011 liczba rejestracji nowych samochodów dostawczych i ciężarowych o dmc powyżej 3,5 tony w krajach Unii oraz EFTY wyniosła odpowiednio: 437,6 tys. sztuk, 425 tys. sztuk, 243,2 tys. sztuk, 257,4 tys. sztuk, 324,9 tys. sztuk. W Polsce sprzedaż takich pojazdów wynosiła odpowiednio w: 2007 roku – 24,5 tys. sztuk, 2008 r. – 22,7 tys. sztuk, 2009 roku – 10,1 tys. sztuk, 2010 roku – 13,9 tys. sztuk i w 2011 roku – 17,1 tys. sztuk. Według importerów kraj liczący 38 mln ludzi powinien pochłaniać co roku co najmniej 30 tys. sztuk nowych samochodów ciężarowych.

Polska Gazeta Transportowa nr 17/2012

W 2011 roku Continental zatrudniający w 46 krajach 41,1 tys. osób przy obrotach rzędu 30 mld euro sprzedał na świecie 131 mln opon, w tym 7 mln opon do pojazdów użytkowych. Znaczną część zysków firma inwestuje w rozwój swej bazy produkcyjnej w krajach BRIC. Na początku 2011 roku rozpoczęto budowę fabryki w Camacari (Brazylia), w Kałudze (Rosja) i w Indiach. W Europie w 2011 roku całkowita sprzedaż opon do samochodów ciężarowych wyniosła 11,8 mln sztuk i była niższa o 139 tys. sztuk niż w 2010 roku i 1,6 mln sztuk niższa niż w roku 2007. W Polsce sprzedaż ta wyniosła 860 tys. opon i była wyższa o 76,8 tys. sztuk niż przed rokiem.

Polska Gazeta Transportowa nr 17/2012

W maju bieżącego roku wejdzie prawdopodobnie w życie nowy taryfikator zaostrzający kary punktowe za popełnione wykroczenia drogowe. Między innymi wprowadzone zostaną punkty karne (po 5 pkt) za rozmowę przez telefon komórkowy czy też za parkowanie w miejscu dla niepełnosprawnych. Pojawią się też nowe wykroczenia takie jak np. wjeżdżanie między pojazdy w kolumnie, wjeżdżanie na skrzyżowanie, jeśli na nim lub za nim nie ma miejsca na kontynuowanie jazdy czy też niezatrzymanie auta przed znakiem stop (2 pkt karne), a także zakrywanie tablic rejestracyjnych, zwiększanie prędkości przez kierowcę samochodu wyprzedzanego, wyprzedzanie pojazdu na sygnale w terenie zabudowanym (po 3 pkt).

Polska Gazeta Transportowa nr 17/2012

Zebrał i opracował: MM

NOWE PRZEPISY

Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 7 marca 2012 r. w sprawie kryteriów podziału środków na dotacje celowe na prowadzenie publicznych kampanii edukacyjnych. (Dz. U. 2012 poz. 319).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie deklaracji o towarach niebezpiecznych lub zanieczyszczających. (Dz. U. 2012 poz. 303).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. (Dz. U. 2012 poz. 366).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie wzoru legitymacji służbowej inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. (Dz. U. 2012 poz. 401).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 w sprawie wzoru odznaki identyfikacyjnej inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego. (Dz. U. 2012 poz. 402).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 lutego 2012 r. w sprawie sposobu ustalania opłat za czynności związane z oceną zgodności i badaniami ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz sprawdzaniem ich zgodności z wymaganiami technicznymi. (Dz. U. 2012 poz. 435).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych. (Dz. U. 2012 poz. 436).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stawek opłat za przejazd autostradą.(Dz. U. 2012 poz.467).

Ustawa z dnia 13 kwietnia 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw. (Dz. U. 2012 poz.472).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 kwietnia 2012 r. w sprawie trybu legalizacji tablic rejestracyjnych oraz warunków technicznych i wzorów znaku legalizacyjnego. (Dz. U. 2012 poz. 483).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie sprawozdania dotyczącego kontroli drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. (Dz. U. 2012 poz. 483).

Z ŻYCIA ITS

Conference on Effectiveness of Road Safety Campaigns



W dniach 8-10 marca 2012 roku w Budapeszcie odbyła się międzynarodowa konferencja dotycząca efektywności kampanii społecznych ukierunkowanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego (Conference on Effectiveness of Road Safety Campaigns). Oragnizatorem spotkania byli: Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, węgierski Instytut Transportu (KTI), Uniwersytet w Żylinie, węgierska pozarządowa organizacja Ozivení, Politechnika Częstochowska oraz firma Premium Relations z Węgier. Głównym celem konferencji była wymiana wiedzy i doświadczeń krajów członkowskich Unii Europejskiej w zakresie efektywności kampanii społecznych ukierunkowanych na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale również nawiązanie nowych kontaktów między instytucjami i organizacjami zajmujących się statutowo brd. Instytut Transportu Samochodowego był reprezentowany przez Michała Kopackiego, który wygłosił referat pt.: „The effectiveness of the road safety awareness campaigns and educational programs aimed at children".

Spotkanie PNTTE

W dniu 9 marca 2012 roku w Instytucie Transportu Samochodowego, we współpracy z Polskim Naukowo-Technicznym Towa-rzystwem Eksploatacyjnym, zorganizowano seminarium naukowe. W ramach spotkania Jakub Lasocki wygłosił referat pt. „Ocena cyklu istnienia pojazdu samochodowego z uwzględnieniem stanów pracy silnika spalinowego w warunkach rzeczywistego użytkowania".



Praca jest realizowana pod kierunkiem prof. nzw. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka. Uzupełnieniem seminarium było zebranie zarządu Polskiego Naukowo-Technicznego Towarzystwa Eksploatacyjnego. Polskie Naukowo-Techniczne Towarzystwo Eksploatacyjne jest niezależnym stowarzy-szeniem skupiającym specjalistów z obszaru nauki i przemysłu. Statutowym celem Towarzystwa jest rozwijanie i propagowanie wiedzy oraz osiągnięć praktycznych w zakresie eksploatacji maszyn, urządzeń, budynków i budowli, w obszarze techniki, organizacji i ekonomiki ze szczególnym uwzględnieniem problemów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Targi Czystej Energii CENERG



W dniach 12-14 marca 2012 r. w Hali Expo XXI w Warszawie odbywają się IV Targi Czystej Energii CENERG 2012. Jest to jedyne w Polsce wydarzenie poświęcone wyłącznie ekologicznym źródłom energii, które w założeniu ma się stać impulsem do rozwoju rynku eko-energii na Mazowszu, w Polsce i środkowej Europie. CENERG 2012 towarzyszy X Targom ELEKTROTECHNIKA 2012 i XX Targom ŚWIATŁO 2012. Głównym zadaniem Targów i towarzyszących im imprez jest promowanie urządzeń i innowacyjnych technologii pozyskiwania energii z odnawialnych źródeł energii przeznaczonych dla mieszkalnictwa, przemysłu i transportu. Instytut Transportu Samochodowego zaprezentował na targach badawczy pojazd elektryczny. Ów pojazd, będący próbką zaplecza badawczo-technicznego Instytutu, poddawany jest testom, dzięki którym możliwe będzie określenie rzeczywistych warunków użytkowania podobnych konstrukcji na drogach. Najlepszym rozwiązaniom technicznym i technologiom, zaprezentowanym podczas targów, przyznane zostaną nagrody i wyróżnienia targowe. Patronat honorowy nad imprezą objął Minister Gospodarki - Waldemar Pawlak, zaś fundatorem nagrody głównej jest Prezydent RP - Lech Wałęsa.

Psychologiczne badania kierujących pojazdami. Vademecum psychologa Transportu

Psychologiczne badania kierujących pojazdami są jednym z istotnych elementów systemu działań profilaktycznych na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Funkcja profilaktyczna realizowana jest poprzez funkcje szczegółowe: diagnostyczną, edukacyjną i wreszcie selekcyjną. W nowo wydanej publikacji ITS Pt. „Psychologiczne badania kierujących pojazdami" znajduje się szczegółowe omówienie tych funkcji oraz informacja jak świadomie je wykorzystywać.



Ustawa o kierujących pojazdami daje psychologom transportu nowe możliwości włączenia się w działalność edukacyjną, reedukacyjną oraz tworzenie i realizację programów profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z niniejszej monografii zainteresowane osoby dowiedzą się, jakie to zadania oraz jakie są standardy tworzenia i realizacji programów profilaktycznych. „Vademecum" stanowi materiał pomagający psychologowi zorientować się w przepisach oraz merytorycznej stronie badań psychologicznych. Stanowi również pomoc dla psychologów w poruszaniu się w problematyce diagnozy w zakresie psychologii transportu, a w szczególności w problematyce testów psychologicznych wykorzystywanych do celów orzeczniczych.

Szkolenie w ramach projektu Dakota

W dniach 12-16 marca 2012 roku w Hiszpanii w ośrodku badań pojazdów Applus IDIADA odbyło się pięciodniowe

szkolenie dla zespołów do pogłębionych badań wypadków drogowych. Szkolenie zostało zorganizowane w ramach realizacji projektu europejskiego - DaCoTA (Road Safety **Da**ta **Co**llection, **T**ransfer and **A**nalysis) **-** Grupa Robocza WP2 Budowa Ogólnoeuropejskiego Systemu Pogłębionych Badań Wypadków Drogowych. Celem projektu DaCoTA jest opracowanie jednolitej procedury pogłębionych badań wypadków drogowych i stworzenie europejskiej sieci Zespołów Badawczych stosujących tą metodę badań. Wypadki drogowe są poważnym problemem społecznym w skali globalnej. Dane o wypadkach, zbierane przez policje wszystkich krajów, są cennym źródłem informacji o strukturze i skali zagrożeń. Jednak dla podjęcia skutecznych działań profilaktycznych konieczne są pogłębione, niezależne badania, które pozwalają określić przyczyny wypadków. Badaniom takim poddawane są określone grupy najcięższych wypadków, ponieważ ich przeprowadzenie jest bardzo pracochłonne i wymaga zgromadzenia wielu informacji. W Systemie przygotowanym przez zespół DaCoTA 2 zawarto 15 000 zmiennych. W krajach europejskich funkcjonuje 11 takich zespołów badawczych stosujących różne metody. Celem projektu jest wdrożenie jednolitej procedury badań i stworzenie wspólnej europejskiej bazy pogłębionych badań. Szkolenie zostało przeprowadzone przez najbardziej doświadczonych ekspertów prowadzących takie badania od wielu lat. Wśród osób szkolonych znaleźli się przedstawiciele 18 krajów (45 osób), w tym dwóch pracowników ITS z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zakładu Homologacji i Badań Pojazdów.

Komitet Transportu PAN w ITS



W dniu 20 marca 2012 roku w Instytucie Transportu Samochodowego obradował Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk. Poza sprawami organizacyjnymi i merytorycznymi związanymi z Archiwum Transportu na spotkaniu przedyskutowano także temat zdarzenia wypadkowego pod Szczekocinami - moderatorem dyskusji był Andrzej Massel, podsekretarz stanu w MTBiGM. W ramach posiedzenia Komitetu Radosław Stępień były wiceminister MTBiGM, wiceprezydent Łodzi wygłosił referat pt. „Rozwój drogownictwa do roku 2013 oraz w perspektywie lat 2014-2020". W omawianej kwestii zwrócono uwagę na przepisy prawne w aspekcie budowy dróg szybkiego ruchu i autostrad oraz tworzenie niezbędnej infrastruktury drogowej w celu upłynnienia ruchu drogowego. Poza stałym składem osobowym KT PAN, udział w posiedzeniu plenarnym wzięli także zaproszeni goście, w tym:

- Radosław Stępień były Wiceminister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej,
- Andrzej Massel, Podsekretarz Stanu w MTBiGM,
- dr inż. Andrzej Wojciechowski, Dyrektor ITS,
- prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, Z-ca Dyrektora ITS ds. Naukowych,
- prof. dr hab. inż. Władysław Włosiński, przewodniczący Wydziału Nauk Technicznych PAN,
- dr inż. Jarosław Moczarki, Politechnika Warszawska, Wydział Transportu.

Po zakończeniu obrad goście spotkania zapoznali się z działalnością naukowo-badawczą ITS.

Obecny skład Komitetu Transportu PAN:

- prof. dr hab. inż. Henryk Bałuch - Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Warszawa
- prof. dr hab. inż. Andrzej Chudzikiewicz - Politechnika Warszawska
- prof. dr hab. inż. Mirosława Dąbrowa-Bajon - Politechnika Warszawska
- prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch - Politechnika Warszawska
- prof. dr hab. inż. Włodzimierz Gąsowski -Politechnika Poznańska
- prof. dr hab. inż. Józef Głomb czł. koresp. PAN - Politechnika Śląska, Gliwice
- prof. dr hab. inż. Stanisław. Gucma - Akademia Morska, Szczecin
- dr hab. Michał Holec - prof. Akademii Morskiej, Gdynia
- prof. dr hab. inż. Lech Kobyliński czł. koresp. PAN - Politechnika Gdańska prof. dr hab. Bogusław Liberadzki - SGH, Warszawa
- dr hab. inż. Mirosław Jan Luft prof. PRad. - Politechnika Radomska
- prof. dr hab. inż. Jerzy Manerowski - Politechnika Warszawska
- prof. dr hab. inż. Jerzy Merkisz - Politechnika Poznańska
- prof. dr hab. Leszek Mindur - Szkoła Główna Handlowa, Warszawa
- dr hab. Maciej Mindur - Szkoła Główna Handlowa, Warszawa
- dr inż. Jarosław Moczarski - Politechnika Warszawska, CNTK Warszawa
- dr hab. inż. Mirosław Nader, prof. PW - Politechnika Warszawska
- prof. dr hab. inż. Andrzej Rudnicki - Politechnika Krakowska
- dr hab. inż. Marek Sitarz, prof. P.Śl. - Politechnika Śląska, Katowice
- prof. dr hab. inż. Zbigniew Smalko - Politechnika Warszawska
- dr inż. Grzegorz Szyszka - Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań
- dr hab. inż. Antoni Świątek - Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych „Bosmal", Bielsko-Biała
- prof. dr hab. inż. Marian Tracz- Politechnika Krakowska
- dr inż. Andrzej Wojciechowski- Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa

Zakres działania KT PAN Kształtowanie, eksploatacja, ekonomika i modernizacja systemów transportowych oraz zarządzanie działalnością tych systemów, technologia procesów przewozowych, stosowane środki techniczne (infrastruktura i tabor), transport kolejowy, samochodowy, lotniczy i morski oraz multimodalne korytarze transportowe i transport w aglomeracjach miejskich. Komitet został powołany w 1972 r.

Spotkanie w ramach projektu iGLAD

W dniu 21 marca 2012 r. w paryskiej siedzibie Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA) zorganizowano spotkanie robocze w ramach projektu iGLAD (the Initiative for the Global Harmonization of Accident Data) - Inicjatywa Światowej Harmonizacji Danych Dotyczących Wypadków Drogowych. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele krajowych i międzynarodowych organizacji zajmujących się pogłębionymi badaniami wypadków drogowych, w tym:

- Applus IDIADA Group z Hiszpanii,
- Uniwersytetu Loughborough (koordynator projektu DaCoTa, w którym uczestniczy ITS) z Wielkiej Brytanii,
- NCSA (Krajowe Centrum ds. Statystyki i Analiz), NHTSA (Krajowa Agencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego) ze Stanów Zjednoczonych - przez telełącza,

- Renault i LAB (PSA) z Francji,
- BASt i MU (Uniwersytet Medyczny) Hannover (koordynatorzy GIDAS),
- ITS z Polski,
- Daimler AG z Niemiec,
- FIA (Międzynarodowa Federacja Samochodowa) z Francji,
- ACEA (Europejska Organizacja Producentów Samochodów),
- SAFER Vehicle and Traffic Safety Centre, Chalmers UT Sweden.

Instytut Transportu Samochodowego reprezentował Zastępca Dyrektora ds. Techniki i Współpracy Międzynarodowej mgr inż. Wojciech Przybylski oraz mgr Anna Zielińska z Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS.



Tematy poruszane podczas spotkania dotyczyły przede wszystkim współpracy w zakresie budowy globalnej bazy danych o pogłębionych badaniach wypadków drogowych, jako kontynuacja ustaleń pierwszego posiedzenia roboczego iGLAD, które odbyło się 30 września 2011 r. w Brukseli. Dane statystyczne zbierane przez policje pozwalają jedynie na ocenę skali zagrożeń, nie dostarczają jednak informacji o przyczynach wypadków. W wielu krajach funkcjonują zespoły badawcze prowadzące takie badania, jednak stosują one różne metody. Zebrane dane nie są gromadzone w ramach jednej wspólnej bazy danych i nie są powszechnie dostępne. Celem projektu iGLAD jest stworzenie światowego systemu gromadzącego wyniki pogłębionych badań wypadków, przy czym głównymi odbiorcami danych mają być producenci pojazdów. Na podstawie analizy danych będzie można udoskonalić konstrukcję pojazdów i zwiększyć ich bezpieczeństwo, a także tworzyć skuteczniejsze warunki techniczne pojazdów. Obecnie poszczególne ośrodki badawcze wybranych producentów pojazdów prowadzą podobne badania, ale nie wymieniają się doświadczeniami. Ujednolicony system zbierania i przechowywania danych ma docelowo, oprócz Europy, obejmować USA, Chiny, Indie, Japonię, Koreę, Brazylię. Meksyk itd. Na spotkaniu zastanawiano się też nad definicją pogłębionych badań wypadków oraz nad celem funkcjonowania i użytkownikami bazy danych. Dyskutowano etyczne (dane personalne), ekonomiczne i techniczne aspekty stworzenia globalnej bazy danych i warunków ich udostępniania. Helen Fagerlind ze Szwecji przedstawiła analizę porównawczą funkcjonującego od lat w Niemczech systemu pogłębionych badań wypadków GIDAS i systemu aktualnie wdrażanego w ramach projektu DaCoTA. Wyniki analizy pokazały, że choć w znacznej części (ok. 70%) oba systemy się pokrywają, to są różnice w podejściu do pewnych zagadnień.



Drugą część spotkania poświecono dyskusji na zakresem danych, które powinny być zbierane w systemie iGLAD. Ustalono, ze każdy z uczestników dostarczy dane o 5 wypadkach w celu przetestowania zaproponowanego zestawu zmiennych. Jak zwraca uwagę mgr inż. Wojciech Przybylski, Zastępca Dyrektora ds. Techniki i Współpracy Międzynarodowej, nie ma obecnie pogłębionej i szeroko dostępnej, niezależnej bazy danych o wynikach pogłębionych badań wypadków, będącej źródłem informacji m.in. do

przeprowadzenia specjalistycznych ekspertyz. Obecny stan rzeczy ma zmienić właśnie inicjatywa iGLAD, która dzięki międzynarodowej współpracy ekspertów ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzi jednolite standardy i udostępni wyniki pogłębionych badań.

„Kompetencje kadry Ośrodków Szkolenia w świetle obowiązującego prawa i zakładanych zmian w przepisach"



W dniu 21 marca 2012 r. odbyła się konferencja metodyczna pt. „Kompetencje kadry Ośrodków Szkolenia w świetle obowiązującego prawa i zakładanych zmian w przepisach", której celem były konsultacje z przedstawicielami Ośrodków Szkolenia na temat obecnego systemu szkoleń kierowców zawodowych. Organizatorem konferencji był Instytut Transportu Samochodowego oraz Automobilklub Polski.

W spotkaniu ze strony organizatorów uczestniczyli:

- dr inż. Andrzej Wojciechowski (Dyrektor ITS)
- dr inż. Tomasz Kamiński (ITS)
- dr inż. Izabella Mitraszewska (ITS)
- dr Marek Łepkowski (ITS)
- mgr inż. Adam Goss (Z-ca Dyrektora Automobilklubu Polski)

Gości przywitali dr inż. Andrzej Wojciechowski, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz dr inż. Izabella Mitraszewska, koordynator ds. inteligentnych systemów transportowych w Instytucie. Program konferencji metodycznej przedstawiał się następująco:

1. Prezentacja wprowadzająca - dr inż. I. Mitraszewska:
   - krótka prezentacja ITS,
   - opis projektów unijnych i metodologii szkoleń w krajach UE,
   - projekt 50+,
   - statystyki dotyczące rynku kierowców zawodowych (m.in. liczba Ośrodków Szkolenia kierowców zawodowych, kierowców, itd.).
   - propozycje dalszych działań w zakresie poprawy jakości szkoleń kierowców zawodowych.

2. Prezentacja pn. „Podnoszenie kompetencji zawodowych kadry ośrodków szkolenia" - Adam Goss (Z-ca Dyrektora Automobilklub Polski):
   - krótka prezentacja Automobilklubu Polskiego,
   - podstawy prawne systemu weryfikacji kwalifikacji,
   - historia kwalifikacji wstępnych i szkoleń okresowych,
   - wymagania dla kadry wykładowczej Ośrodków Szkolenia,
   - wymagania dla wykładowcy (certyfikat),
   - propozycja szkolenia.

3. Prezentacja wniosków ze spotkania z przedstawicielami Urzędów Wojewódzkich.
4. Dyskusja i wymiana poglądów między uczestnikami konferencji metodycznej.

Wnioski płynące z konferencji:

- Ujednolicenie systemu szkoleniowego - brak podręczników i certyfikowanych programów nauczania zatwierdzonych przez Ministerstwo Nauki.
- Nadzór nad Ośrodkami Szkolenia - ujednolicenie zasad kontroli przez Urzędy Wojewódzkie procesów szkoleniowych.

- Przeprowadzenie szkoleń dla pracowników Urzędów Wojewódzkich w zakresie nadzoru nad OS.
- Przeprowadzanie egzaminów w Urzędach Wojewódzkich - ułatwienia administracyjne oraz kontrolno-weryfikacyjne. Egzaminy są często w dni wolne od pracy, co wymusza na OS pracę w godzinach pozasłużbowych.
- Instruktor jako nauczyciel praktyki w zawodzie.
- Dostosowanie liczby godzin w poszczególnych tematach do rzeczywistych potrzeb (w niektórych godzin jest za dużo, w innych za mało).
- Dopasowanie programu szkolenia kierowców w zależności od rodzaju wykonywanych przez niego przewozów.
- Wprowadzenie podczas szkoleń więcej zagadnień praktycznych (jazdy, symulator, płyta poślizgowa i inne elementy udoskonalające technikę jazdy kierowcy).
- Wyznaczanie indywidualnego czasu egzaminu dla jednego kursanta.
- Umożliwienie zdawania egzaminu poprawkowego na kwalifikację wstępną w innym ośrodku niż kandydat wcześniej zdawał egzamin.
- Certyfikacja Ośrodków Szkolenia jako czynnik weryfikacji kompetencji i przykład „dobrych praktyk" w zawodzie.
- Doskonalenie instruktorów - wykładowców - poprawa jakości szkolenia pod patronatem ITS.
- Wprowadzenie wewnętrznego egzaminu weryfikującego wiedzę kierowców. Szkolenia tzw. „e-learningowe" mają stanowić jedynie uzupełnienie szkolenia stacjonarnego.
- Określenie minimalnych wymogów pojazdów szkoleniowych (w zakresie rodzaju i dmc pojazdu - nie bus i furgonetka dla kat. D i C).
- Ustanowienie specjalnych OS o podwyższonych wymaganiach jest dyskryminujące i należy to zmienić.
- Przeprowadzenie analizy kosztów funkcjonowania OS, co pozwoli na określenie rzeczywistych cen szkolenia lub idea wprowadzenia cen urzędowych dostępnych na zamkniętego forum internetowego dla OS.
- Wprowadzenie ceny minimalnej za szkolenia - celem poprawienia ich jakości.
- Doprowadzenie do likwidacji zapisu w dowodach rejestracyjnych pojazdów do nauki litery L.
- Podniesienie jakości szkoleń na kategorię B.
- Utworzenie platformy elektronicznej, jako formy współpracy i wymiany poglądów.

FLEET DERBY 2012

Do 13 kwietnia br. trwało głosowanie internetowe na najlepszy produkt flotowy oraz usługę flotową w ramach plebiscytu Fleet Derby 2012. W 14 kategoriach zostało już zgłoszonych ponad 50 produktów i usług. Rozstrzygnięcie plebiscytu odbyło się 19 kwietnia 2012r. na Torze Służewiec w Warszawie.



Głosowanie na usługi/produkty flotowe przebiegało się dwutorowo: za pośrednictwem strony internetowej www.fleetderby.pl oraz poprzez wypełnienie specjalnie przygotowanych i wydrukowanych kart zgłoszeniowych podczas samego eventu Fleet Derby w dniu 19 kwietnia 2012r., który odbył się na Torze Wyścigów Konnych Służewiec w Warszawie. Zdobywca największej liczby punktów w danej kategorii został nagrodzony wyróżnieniem: Fleet Derby - najlepszy produkt flotowy, najlepsza usługa flotowa (w jednej z 14 kategorii, a zatem: USŁUGA FINANSOWA, KARTA PALIWOWA, CAR FLEET MANAGEMENT, SHORT TERM

RENTAL, SERWIS, IT, GPS i MONITORING, OPONY, UBEZPIECZENIE, SZACOWANIE WARTOŚCI REZYDUALNEJ i REMARKETING, NO-WOŚĆ FLOTOWA, ECO, DEALER FLOTOWY, BEZPIECZEŃSTWO).

Wyróżnienia te zostały przyznane podczas uroczystej, wieczornej Gali Fleet Derby. Podczas Gali wręczono także wyróżnienia Fleet Derby - Motoryzacyjna Marka Flotowa oraz Fleet Derby - Najlepszy Samochód Flotowy (w każdej z 16 kategorii) przyznane na podstawie testu przeprowadzonego dzień wcześniej (18.04.2012) przez wyselekcjo-nowaną grupę decydentów branży flotowej wchodzących w skład eksperckiego jury.



18 kwietnia część toru na Służewcu, po którym wiódł odcinek ostatniego Rajdu Barbórka, zmieni się w profesjonalny tor testowy dla samochodów flotowych. Ten zamknięty dzień, był w całości poświęcony na najbardziej miarodajny test samochodów dedykowanych do flot. Grono 60. wybitnych jurorów, wśród których połowę stanowili członkowie Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, decyzyjni fleet managerowie z wieloletnim doświadczeniem, laureaci dwóch edycji konkursu Eco Fleet Manager, wybitni dziennikarze, wśród nich Wojciech Drzewiecki z Samaru, Jerzy Dyszy, czy przedstawiciele Instytutu Transportu Samochodowego, przez cały dzień testowali ponad 120 samochodów.

Nocne testy olśnienia

W dniach 21-22 marca 2012 roku odbyły się nocne testy olśnienia powodowane reflektorami pojazdów. Organizatorem eventu była organizacja GTB (The International Automotive Lighting and Light Signalling Expert Group). Jest to międzynarodowa grupa ekspertów oświetlenia samochodowego. Instytut Transportu Samochodowego jest członkiem tej organizacji. Za pośrednictwem ITS może do niej przystąpić i brać udział w jej pracach każda instytucja lub firma działająca w obszarze oświetlenia samochodowego. W ramach tej organizacji działa kilka specjalistycznych zespołów roboczych. Program testów obejmował zbadanie oślepiania kierowców przez światła mijania nadjeżdżających z naprzeciwka pojazdów. Badania odbyły się w nocy na torze testowym Dekra w Klettwitz w Niemczech. W testach uczestniczyło ponad 20 samochodów osobowych, które posiadały światła mijania wykonane w trzech różnych technologiach: światła halogenowe, światła ksenonowe (HID) oraz światła LED. Poziom olśnienia wywołany przez światła mijania tych pojazdów był testowany przy różnych wariantach obciążenia pojazdów. Badania przeprowadzono na grupie ponad 50 osób, które znajdowały się w warunkach odzwierciedlających ruch drogowy. Testy zostały poprzedzone przygotowaniem każdego samochodu pod kątem prawidłowego ustawienia świateł mijania.

Część pojazdów była badana Analizatorem Świateł AS, opracowanym w ITS. Wyniki pomiarów były dokładniejsze i bardziej powtarzalne niż wzorcowe ustawianie wzrokowe na ekranach odległych o 10 m od reflektorów. Wyniki badań zostaną opracowane przez Politechnikę w Darmstadt (Niemcy) i będą służyły jako pomoc przy opracowywaniu propozycji zmian przepisów homologacyjnych dotyczących ustawienia początkowego i sposobu poziomowania świateł na pojazdach. Instytut Transportu Samochodowego bierze aktywny udział w tych pracach, zarówno w GTB, jak też w grupie ekspertów homologacyjnych oświetlenia Samochodowego (GRE) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

VI Ogólnopolska Niedziela Modlitw za Kierowców



Krajowe Duszapsterstwo Kierowców wraz z partnerami m.in. Instytutem Transportu Samochodowego w dniu 22 kwietnia 2012 roku organizuje VI Ogólnopolską Niedzielę Modlitw za Kierowców.

Zabiegani przy wypełnianiu codziennych obowiązków i załatwianiu różnych spraw, rzadko mamy okazję do refleksji, że nasze uczestnictwo w ruchu drogowym ma również swój istotny wymiar religijny. Bowiem, wszystko to, co robimy na drodze ma zasadnicze znaczenie nie tylko dla naszego ludzkiego bytu, ale również dla losów, zdrowia i życia innych użytkowników drogi, czyli naszych bliźnich. Jako chrześcijanie, ludzie wiary winniśmy ich traktować jak Boże Dzieci, z należytym szacunkiem, braterską miłością, szczerą troską i życzliwością, niezależnie od tego, czy kierujemy jakimś pojazdem czy przemieszczamy się pieszo. Drodzy Siostry i Bracia, aby żyć zgodnie z nauką Jezusa naszego Mistrza, prosimy każdego z Was: Bądź chrześcijaninem także na drodze..

Tak brzmi apel do uczestników ruchu drogowego, który został odczytany we wszystkich parafiach w kraju.

Główne uroczystości z udziałem Krajowego Duszpasterza Kierowców odbyły się w dniu 22 kwietnia 2012 roku o godz. 13.00 w Olsztynie, na ul. Ks. Jerzego Popiełuszki, w budującym się Sanktuarium błogosławionego Jana Pawła II.

Odznaczenie Prof. Pietera van Vollenhoven

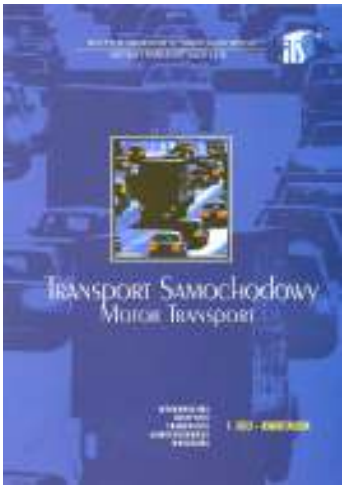


W dniu 30 marca 2012 roku Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej w Królestwie Niderlandów Janusz Stańczyk wręczył Krzyż Komandorski Orderu Zasługi RP Panu Pieterowi van Vollenhovenowi, przyznany przez Prezydenta RP za wybitne zasługi w rozwijaniu polsko-holenderskiej współpracy w dziedzinie międzynarodowego bezpie-czeństwa

transportu. Dzięki pomocy profesora Vollenhovena powstał w Polsce projekt Zintegrowanego Systemu Bezpieczeństwa Transportu, bazujący na przykładzie holenderskiego model Dutch Safety Board. W uroczystości wziął udział przedstawiciel Instytutu Transportu Samochodowego prof. Ryszard Krystek.

Kwartalnik „Transport Samochodowy" poświęcony Psychologii Transportu

Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw ITS informuje, iż w sprzedaży pojawił się specjalny numer Kwartalnika „Transport Samochodowy", w całości poświęcony zagadnieniom związanym z psychologią transportu. Numer Kwartalnika nie jest dedykowany tylko psychologom, ale wszystkim zainteresowanym problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pragniemy nadmienić, iż prezentowane w niniejszym numerze artykuły poruszają jedynie wybrane zagadnienia z dość szerokiego obszaru psychologii transportu.



Artykuły:

1. Niezgoda M., Ucińska M. - Psychologiczne modele zachowania kierowców.
2. Tokarczyk E. - Wiedza i zachowania kierowców a ochrona środowiska.
3. Odachowska E. - Temperament a skłonność do zachowań ryzykownych w ruchu drogowym.
4. Tarnowski A. - Widzenie zmierzchowe a bezpieczeństwo na drogach.
5. Skawińska M., Kosewski M. - Anomia kierowców.
6. Ścigała D.- Przetwarzanie bodźców afektywnych przez ofiary i sprawców wypadków komunikacyjnych.
7. Leśniowska- Matusiak I., Wnuk A. - Psychofizyczne i społeczne uwarunkowania zachowań dzieci w ruchu drogowym - jak rzeczywiście się zachowują?

Wystawa Nominowanych Innowacji „Teraz Polska"

Innowacja zgłoszona przez Instytut Transportu Samochodowego do V edycji Konkursu „Teraz Polska" dla Przedsięwzięć Innowacyjnych - analizator świateł samochodowych - została nominowana do Godła „Teraz Polska". Analizator świateł, opracowany pod kierownictwem dr inż. Tomasza Targosińskiego z ITS, to nowatorskie, komputerowe urządzenie diagnostyczne, które może być stosowane w warsztatach i stacjach kontroli pojazdów do kontroli eksploatacyjnej i pomiarów reflektorów. Analizator umożliwia pomiar właściwości fotometrycznych i ustawienie wszystkich rodzajów reflektorów samochodowych tj. świateł mijania, drogowych, przeciwmgłowych, a nawet świateł do jazdy dziennej. W dniu 8 maja br. Kapituła Polskiego Godła Promocyjnego dokonała wyboru Laureatów tegorocznej edycji Konkursu. Ceremonia wręczenia statuetek Laureatom tegorocznej edycji Konkursu odbyła się 11 czerwca 2012 roku w Teatrze Wielkim w Warszawie.

Wpływ czynników psychicznych na sprawność kierowcy



Ukazała się nowa pozycja wydawnicza ITS Pt. „Wpływ czynników psychicznych na sprawność kierowcy". Skrypt zawiera propozycję programów oraz materiały pomocnicze dla psychologów prowadzących zajęcia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z uchwaleniem przez Sejm RP Ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151). Ustawa wprowadza nowe zadania do wypełnienia dla psychologów w zakresie edukacji i reedukacji.

Konkurs „Twój pomysł, Twoja inicjatywa"

W dniu 22 marca 2012 r. odbyły się obrady Jury konkursu „Twój pomysł, Twoja inicjatywa", organizowanego w ramach 12. edycji programu Renault „Bezpieczeństwo i mobilność dla wszystkich". Konkurs ma charakter grupowy i jest przeznaczony dla uczniów szkół podstawowych z całego kraju. W tej edycji do konkursu przystąpiło 75 szkół. Uczniowie przedstawili sprawozdania z realizacji lokalnych kampanii świadomościowych oraz ich dokumentację w dowolnej formie artystycznej.
Zadaniem Jury złożonego z przedstawicieli Ministerstwa Edukacji Narodowej, Biura Rzecznika Praw Dziecka, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Instytutu Transportu Samochodowego, Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, patronów medialnych (Tygodnik Motor, Dobre Rady, Samo Zdrowie, Victor Junior, Kumpel, Głos Nauczycielski, Radio Bajka, Przedszkolak, Clear Channel, Tele 5) i organizatorów było wybranie 5 finalistów, a także przyznanie 25 wyróżnień.
W dniu 17 kwietnia 2012 obył się finał konkursu. Z ramienia ITS w obradach jury uczestniczyły: Maria Dąbrowska-Loranc, Kierownik Centrum BRD ITS i Ida Leśnikowska-Matusiak, przewodnicząca jury.

Konferencja LOGITRANS 2012



W dniach 17-20 kwietnia 2012 roku w Szczyrku odbyła się IX Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Techniczna LOGITRANS 2012 (Logistyka, systemy transportowe, bezpieczeństwo w transporcie). Konferencja została zorganizowana przez Wydział Transportu i Elektrotechniki Politechniki Radomskiej oraz Komitet Transportu PAN. Patronat nad konferencją objął JM Rektor Politechniki Radomskiej prof. dr hab. inż. Mirosław Luft. Patronat medialny: Logistyka, Drogi, Infrastruktura Transportu. Celem konferencji była prezentacja osiągnięć ośrodków naukowo-badawczych z kraju oraz z zagranicy, zajmujących się problematyką związaną z szeroko pojętą logistyką i wykorzystaniem różnych rozwiązań w procesach transportowych, a także problematyką bezpieczeństwa w transporcie. Obrady

toczyły się w następujących sesjach tematycznych:

1. Budowa, eksploatacja i diagnostyka środków transportu.
2. Bezpieczeństwo w transporcie
3. Logistyka
4. Efektywność systemów transportowych
5. Turystyka i rekreacja

Przedstawiciel ITS, prof. ndzw. dr hab. inż. Gabriel Nowacki w trakcie sesji - Bezpieczeństwo w transporcie, przedstawił dwa referaty:

- Wybrane problemy dotyczące zagrożeń terrorystycznych dla infrastruktury transportowej,
- Problemy dotyczące wdrażania zintegrowanych inteligentnych systemów transportowych (ITS) w Unii Europejskiej (współautorzy: dr inż. Tomasz Kamiński, mgr inż. Bożena Kuśmider).

Ponadto w czasopiśmie Logistyka zostały opublikowane następujące referaty:

- dr Bentkowska-Senator Krystyna, prof. dr hab. inż. Kordel Zdzisław - Polski transport samochodowy w łańcuchach dostaw,
- mgr Dębicka Ewa - Zarządzanie ryzykiem, jako warunek konieczny zapewnienia bezpieczeństwa informacji w instytutach badawczych,
- mgr Jankowska Dagmara, mgr Leśnikowska-Matusiak Ida, mgr Wnuk Aneta - Zapobieganie wykluczeniu społecznemu osób starszych poprzez zapewnienie dostępności i bezpieczeństwa na drogach,
- mgr Leśnikowska-Matusiak Ida, mgr Wnuk Aneta - Jak realizować wychowanie komunikacyjne dla dzieci i młodzieży? - przykłady dobrych praktyk w wybranych krajach unii europejskiej,
- mgr Odachowska Ewa - Temperamentalne uwarunkowania zachowań ryzykownych na podstawie kierowców,
- dr Tokarczyk Ewa - Czynniki powstrzymujące przed zachowaniami ryzykownymi w ruchu drogowym - na przykładzie trzeźwości kierujących,
- mgr Ucińska Monika - Wybrane postawy stanowiące zagrożenie na drodze - rola psychologii transportu w systemie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- mgr Wiśniewski Dariusz, Jamiołkowski Zbigniew - Certyfikacja nowego i modernizowanego wyposażenia stacji kontroli pojazdów.

Seminarium i warsztaty projektu BBB w Kownie

W ramach europejskiego projektu Baltic Biogas Bus, realizowanego przez Instytut Transportu Samochodowego, w dniach 19-20 kwietnia br. zorganizowano w Kownie (Litwa) seminarium poświęcone popularyzacji biometanu, jako paliwa silnikowego oraz warsztaty podsumowujące wyniki dotychczasowych prac w projekcie BBB. Tematem przewodnim seminarium były możliwości produkcji oraz wykorzystania biometanu, pochodzącego z biogazu, w państwach basenu Morza Bałtyckiego. W ramach przeglądu działań wybrani reprezentanci projektu BBB podsumowali najważniejsze, zrealizowane cele projektu. Wśród zaproszonych gości znaleźli się m.in.: Minister Transportu Litwy, Prezydent Kowna, lokalni politycy oraz reprezentanci firm oraz instytucji upowszechniających wykorzystanie biometanu, jako paliwa do napędu silników spalinowych. W warsztatach poświęconych europejskiemu projektowi Baltic Biogas Bus omawiano minione oraz bieżące dokonania, które realizowane są zgodnie z harmonogramem. Przedstawiono także kwestie następnych zadań oraz szczegóły kolejnego spotkania

w Bergen, które będzie finalnym eventem w ramach projektu. Podczas seminarium oraz warsztatów Instytut Transportu Samochodowego reprezentowali: dr inż. Wojciech Gis, dr inż. Andrzej Żółtowski i mgr Mikołaj Krupiński. Pracownicy ITS wygłosili także szereg referatów:

- „Support cities in Poland to set up strategy for the introduction of biogas bus" - M. Krupiński, W. Gis, A. Żółtowski, J. Waśkiewicz.
- „Potential of biogas production in some countries of the Baltic Sea Region: Sweden, Poland, Lithuania, Latria" - M. Krupiński , W. Gis, A. Żółtowski.
- „Feasibility study of introducing biogas in Rzeszow, Poland" - A. Żółtowski.

Kampania społeczna „Piłeś? Nie jedź!"



W ramach tegorocznej edycji „Piłeś? Nie jedź!" będzie emitowany spot w telewizji TVN, TVN24, TVN Turbo, TVN Style, TVN Meteo, przed seansami filmowymi w Multikinach w całej Polsce, na ekranach LCD znajdujących się na uczelniach wyższych oraz w środkach komunikacji miejskiej. Ponadto ulotki przestrzegające przed konsekwencjami prowadzenia po alkoholu będą rozdawane kierowcom podczas zakupu napojów alkoholowych na stacjach benzynowych sieci BP. Materiały kampanii pojawią się również podczas wydarzeń organizowanych przez Polski Związek Motorowy. Dodatkowo podczas imprez plenerowych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego kierowcy będą mogli skorzystać z Symulatora Dachowania oraz Symulatora Jazdy z modułem „prowadzenia samochodu pod wpływem alkoholu". Jak podkreślają organizatorzy, podczas długiego weekendu majowego trzeba się liczyć ze wzmożonym ruchem na drogach związanym z wyjazdami i powrotami z odpoczynku. Ten czas również sprzyja wypadkom, zwiększonej brawurze kierowców, w tym prowadzeniu pojazdów po alkoholu. Poprzez kampanię „Piłeś? Nie jedź!" apelujemy do kierowców i osób im towarzyszących, aby nie podejmowali niepotrzebnego ryzyka decydując się na jazdę po spożyciu jakiegokolwiek alkoholu. Takie zachowanie może mieć bowiem tragiczne skutki dla nich samych, jak również innych, często postronnych osób. Nasz przekaz jest jasny - zero alkoholu, jeżeli masz zamiar wsiąść za kierownicę. Partnerami kampanii „Piłeś? Nie jedź!" są Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, Komenda Główna Policji, Instytut Transportu Samochodowego, Polski Związek Motorowy, koncern paliwowy BP oraz Fundacja KRZYŚ.

„Fit to Drive"

W dniach 26-27 kwietnia 2012 r. w Barcelonie odbył się międzynarodowy kongres „Fit to Driver". Konferencję poświęcono tematyce bezpieczeństwa na drogach w kontekście zachowania uczestników ruchu drogowego. Kongres zgromadził ekspertów z różnych dziedzin

m.in. lekarzy medycyny, psychologów transportu, inżynierów transportu, pedagogów i prawników. Do najważniejszych tematów kongresu należały:

- Wychowanie komunikacyjne, edukacja i szkolenia kierowców,
- Ocena zdolności do prowadzenia pojazdu w badaniach lekarskich i psychologicznych,
- Działania legislacyjne, w tym przede wszystkim europejskie systemy punktów karnych dla kierowców - europejski projekt BESTPOINT,
- Zaawansowane systemy wspomagania jazdy,
- Alkomaty montowane w pojeździe i blokujące rozruch silnika (tzw. Alcolocki).

Na zaproszenie niemieckiej organizacji VdTÜV mgr Michał Niezgoda z Instytutu Transportu Samochodowego przedstawił prezentację dotyczącą psychologicznych badań kierowców i nowych zapisów ustawy o kierujących pojazdami na podstawie - Dz.U. Nr 30, poz. 151 z póź. zm. Wkrótce organizatorzy udostępnią publikację „The conference proceedings Fit to Driver", gdzie prezentacja ukaże się w formie artykułu pt. „New developments of driver assessment in Poland" - M. Niezgoda, M. Ucińska, E. Tokarczyk.

GAMBIT 2012



Ten cykl seminariów na temat teorii i praktyki stosowanej w działaniach prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego został zainicjowany w 1996 roku. Jego tematem był projekt „Zintegrowanego programu bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT'96", zrealizowany ze środków Komitetu Badań Naukowych na zamówienie ówczesnego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Od tego czasu spotkania odbywają się na Politechnice Gdańskiej co 2 lata. Hasłem przewodnim Seminarium GAMBIT 2012 była „Rola Polski w realizacji programu ONZ Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020". To właśnie w ub. roku Zgromadzenie Ogólne ONZ zainicjowało „Dekadę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego" wzywając państwa członkowskie do intensyfikacji działań prewencyjnych. Sekretarz Generalny ONZ Ban Ki-moon zwrócił się z apelem do wszystkich przywódców państw, organizacji międzynarodowych, społecznych, świata nauki oraz przedsiębiorców do przyłączenia się do tej inicjatywy i zapewnił, że wspólny wysiłek może przynieść wymierne efekty w postaci milionów uratowanych istnień ludzkich. Zachęcił też do tworzenia przez rządy państw członkowskich planów swoich działań na rzecz Dekady. Polska przystąpiła do realizacji tego programu w dniu 11 maja ub. r. Wówczas Parlamentarny Zespół BRD złożył uroczystą deklarację wsparcia idei ONZ działaniami, które znalazły się na liście najważniejszych działań prewencyjnych w Polsce na najbliższe lata. Seminarium GAMBIT 2012 jest więc okazją do prezentacji inicjatyw podejmowanych i planowanych w tym zakresie w Polsce.

MIGAWKI Z BRUKSELI

***

System poboru opłat drogowych w UE

W maju 2012 roku Komisja Europejska ogłosiła wytyczne zwracając w nich uwagę, że zgodnie z prawem UE systemy opłat drogowych nie powinny dyskryminować zagranicznych kierowców. Systemy poboru opłat drogowych muszą być przejrzyste i sprawiedliwe dla wszystkich.

Przedstawione poniżej wytyczne Komisji mają na celu pomoc państwom członkowskim, rozważającym wprowadzenie nowych systemów pobierania opłat drogowych za samochody prywatne.

Wytyczne Komisji:

1. Komisja wspiera system poboru opłat obliczanych według pokonanej odległości – według Komisji jest on bardziej sprawiedliwy i skuteczny niż system naklejanych winiet, których termin ważności jest ograniczony. Jeżeli systemy winiet nie zostaną przygotowane w sposób rozważny, powstanie duże prawdopodobieństwo, że będą powodować nieuzasadnione problemy dla zagranicznych kierowców, którzy chcą przejechać przez dany kraj tranzytem.
2. W przypadku stosowania systemu winiet obliczanych według ich terminu ważności, konieczne jest spełnienie pewnych warunków, takich jak:

   - winieta krótkoterminowa: rezydentom i nierezydentom należy udostępnić co najmniej winiety tygodniowe, miesięczne oraz roczne. Winiety o najkrótszym czasie ważności będą prawdopodobnie w większości przypadków wykorzystywane przez nierezydentów. Oczywiście mogą istnieć obiektywne powody występowania opłat wyższych za winiety o krótkim terminie ważności np. wyższe koszty administracyjne, lecz koszty te muszą być uzasadnione i proporcjonalne.
   - dopuszczalny stosunek średniej ceny dziennej: stosunek średniej ceny dziennej przedstawia średnią cenę, wyrażoną w odpowiedniku ceny za dzień, którą płaci kierowca niebędący rezydentem danego kraju (posiadający winietę o najkrótszym czasie ważności, np. winietę tygodniową) w porównaniu z rezydentem posiadającym winietę o najdłuższym czasie ważności np. winietę roczną (patrz tabl. 1).
   - informacje na temat opłat powinny być łatwo dostępne dla nierezydentów. Nierezydenci powinni mieć do wyboru różne sposoby wnoszenia opłat, w tym w łatwo dostępnych stanowiskach poboru opłat na granicy, jak również przez telefon i przez internet. Wymogi te powinny być spełniane nie tylko w obszarach przygranicznych.

W obecnie stosowanych systemach średnia cena dzienna, płacona przez nierezydenta danego państwa, jest od 2,5 do 8,2 razy wyższa niż cena płacona przez rezydenta. Wartość tę można uznać za górną dopuszczalną granicę. Dla porównania, maksymalny stosunek dopuszczony przez dyrektywę UE w sprawie eurowiniety dla pojazdów ciężarowych wynosi 7,3.

Tabela 1

Średnia dzienna cena w 2012 roku, w euro

Lp.	Wyszczególnienie	Węgry	Austria	Rumunia	Słowacja	Bułgaria	Republika Czeska	Słowenia
1.	Winieta o najkrótszym terminie ważności	1,03	0,80	0,43	1,00	0,71	1,24	2,14
2.	Winieta o najdłuższym terminie ważności	0,41	0,21	0,08	0,14	0,09	0,16	0,26
3.	Stosunek ceny winiety o najkrótszym terminie ważności do ceny winiety o najdłuższym terminie ważności	2,5	3,8	5,6	7,3	7,7	7,6	8,2

Źródło: na podstawie danych zamieszczonych na stronie http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Według Komisji każde państwo członkowskie powinno zdecydować, czy chce wprowadzić opłaty drogowe oraz w jaki sposób będzie je pobierać i od których pojazdów. Dotychczas niektóre państwa członkowskie zdecydowały się na stosowanie systemu poboru opłat opartego na pokonywanej odległości, inne zaś na system naklejanych winiet oparty na terminie ważności (patrz tablela 2). Są również kraje, które w ogóle nie pobierają opłat.

Tabela 2

Obecne opłaty drogowe (winiety) płacone przez użytkowników pojazdów osobowych ≤ 3,5 t w UE, naliczane kierowcom w siedmiu państwach członkowskich UE stosujących system winiet *

Koszt (w EURO)	**Termin ważności winiet**		
Austria	Tydzień (10 dni)	Dwa miesiące	Rok
Koszt	8,00	23,40	77,80
Bułgaria	Tydzień (7 dni)	Miesiąc	Rok
Koszt	5,00	13,00	34,00
Republika Czeska	Tydzień (10 dni)	Miesiąc	Rok
Koszt	12,40	17,60	59,90
Węgry (elektroniczny system winietowy)	Tydzień (10 dni)	Miesiąc	Rok
Koszt	10,30	16,60	148,90
Słowacja	Tydzień (7 dni)	Miesiąc	Rok
Koszt	10,00	14,00	50,00
Słowenia	Tydzień (10 dni)	Miesiąc	Rok
Koszt	15,00	30,00	95,00
Rumunia (elektroniczny system winietowy) Lekkie pojazdy osobowe i lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane do przewozu osób			
Tydzień (7 dni)	Miesiąc	Trzy miesiące	Rok
Koszt (EURO) 3,00	7,00	13,00	28
Lekkie pojazdy użytkowe wykorzystywane do przewozu towarów			
Tydzień (7 dni)	Miesiąc	Trzy miesiące	Rok
Koszt (EURO) 6,00	16,00	36,00	96,00

Źródło: na podstawie danych zamieszczonych na stronie http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

**/ tabela nie zawiera stawek opłat za winietę dla motocykli i lekkich przyczep Kursy wymiany walut z dnia 27 lutego 2012 r.*

***

Komisja wzywa do stosowania dyrektywy dotyczącej czasu pracy w odniesieniu do kierowców pracujących na własny rachunek.

Dyrektywa 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego, zaś Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s.35 ustanawia minimalne standardy ochrony socjalnej pracowników wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego. Celem obu dokumentów jest poprawa ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników sektora wykonujących pracę w trasie, jak również zapewnienie uczciwej konkurencji poprzez ustanowienie równych minimalnych warunków dla wszystkich przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie transportu drogowego w UE.

Dyrektywa przewiduje, że kierowcy pracujący na własny rachunek mogli być wyłączeni z zakresu dyrektywy do dnia 22 marca 2009 r., natomiast po tej dacie odpowiednie przepisy mają w pełni zastosowanie do tej kategorii kierowców.

Pod koniec kwietnia bieżącego roku Komisja Europejska wydała uzasadnione opinie wzywające Polskę, ale także Austrię, Republikę Czeską, Finlandię, Francję, Portugalię i Hiszpanię do podjęcia odpowiednich środków w celu stosowania w/w dyrektywy. Komisja wysyłając uzasadnione opinie, rozumiane jako ostatni krok przed przekazaniem sprawy do Trybunału Sprawiedliwości w Strasburgu dała wymienionym państwom dwa miesiące na powiadomienie Komisji o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności legislacji krajowej w tym zakresie.

Wymienione państwa nie przekazały Komisji informacji o odpowiednich środkach podjętych w celu transpozycji dyrektywy i stosowania jej przepisów regulujących czas pracy wobec kierowców pracujących na własny rachunek. Nieprzestrzeganie obowiązków określonych dyrektywą w szczególności dotyczących ograniczeń tygodniowego wymiaru czasu pracy spowoduje brak zharmonizowanych reguł w tym zakresie w całej UE i naruszenie zasad konkurencji w odniesieniu do tych państw członkowskich, które w pełni transponowały dyrektywę.

***

Spadek postępu w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drogach w 2011 r.

Według danych opublikowanych w kwietniu b.r. przez Komisję Europejską, w ubiegłym roku odnotowano znacznie wolniejsze postępy w ograniczaniu liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drogach (jedynie -2%) w porównaniu z bardzo obiecującym spadkiem śmiertelnych wypadków w całej UE obserwowanym w czasie ostatniej dekady (rocznie, średnio -6%).

W przypadku niektórych państw członkowskich, takich jak Niemcy i Szwecja, do tej pory szczycących się bardzo dobrymi wynikami w zakresie bezpieczeństwa na drogach odnotowano znaczny wzrost liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Również w innych państwach członkowskich, takich jak Polska i Belgia, które i tak mają znacznie gorsze wyniki w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, liczba ofiar śmiertelnych wzrosła. Niepokojące jest to, że dużym problemem są nadal wypadki motocyklowe, gdzie liczba ofiar śmiertelnych od ponad dekady się nie zmniejsza. Według komisarza ds. transportu S. Kallasa opublikowane dane są sygnałem alarmowym. Jest to najniższy spadek liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych odnotowany w ciągu dziesięciolecia. Stwierdził, że realizacja celu przewidującego, że do 2020 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadnie o połowę, wymaga znacznego nasilenia działań w tym zakresie zarówno na szczeblu unijnym jak i krajowym. S. Kallas postanowił zwrócić się na piśmie do ministrów odpowiedzialnych za transport wszystkich państw członkowskich

z prośbą o informacje na temat krajowych planów wykonawczych w 2012 roku w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto dodał, że na szczeblu UE w 2012 r. zamierza skoncentrować się przede wszystkim na problemie wypadków motocyklowych. Przedstawiona poniżej tabela 3 obejmuje najnowsze dane liczbowe dotyczące poszczególnych państw Unii Europejskiej.

Tabela 3

Ofiary śmiertelne wypadków drogowych w podziale na państwa UE w 2011 roku, w odniesieniu do 2001 i 2010 roku*

Państwo członkowskie	Liczba ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na milion osób			Zmiana liczby ofiar śmiertelnych w %		
	2001	2010	2011 (dane tymczasowe)	2001-2010	Średni roczny spadek	2010-2011 (dane tymczasowe)
Belgia	145	75	77	-45%	-6%	4%
Bułgaria	124	103	88	-23%	-3%	-15%
Republika Czeska	130	76	73	-40%	-5%	-4%
Dania	81	46	40	-41%	-6%	-18%
Niemcy	85	45	49	-48%	-7%	10%
Estonia	146	58	75	-61%	-10%	29%
Irlandia	107	47	42	-49%	-7%	-13%
Grecja	172	111	97	-33%	-4%	-13%
Hiszpania*	136	54	50	-50%	-9%	-6%
Francja	134	62	61	-51%	-8%	0%
Włochy*	125	68	65	-42%	-6%	-4%
Cypr	140	75	88	-39%	-5%	18%
Łotwa	236	97	80	-61%	-10%	-18%
Litwa	202	90	92	-58%	-9%	-3%
Luksemburg	159	64	70	-54%	-8%	13%
Węgry	121	74	64	-40%	-6%	-14%
Malta	41	36	41	-6%	-1%	13%
Holandia*	62	32	33	-46%	-7%	2%
Austria	119	66	62	-42%	-6%	-6%
Polska	145	102	109	-29%	-4%	7%
Portugalia	163	79	74	-44%	-6%	-6%
Rumunia	109	111	94	-3%	0%	-15%
Słowenia	140	67	69	-50%	-7%	1%
Słowacja	114	68	59	-40%	-5%	-6%
Finlandia	84	51	54	-37%	-5%	6%
Szwecja	66	28	33	-54%	-8%	18%
Wielka Brytania*	61	31	32	-47%	-7%	5%
UE	**112**	**62**	**61**	**-43%**	**-6%**	**-2%**

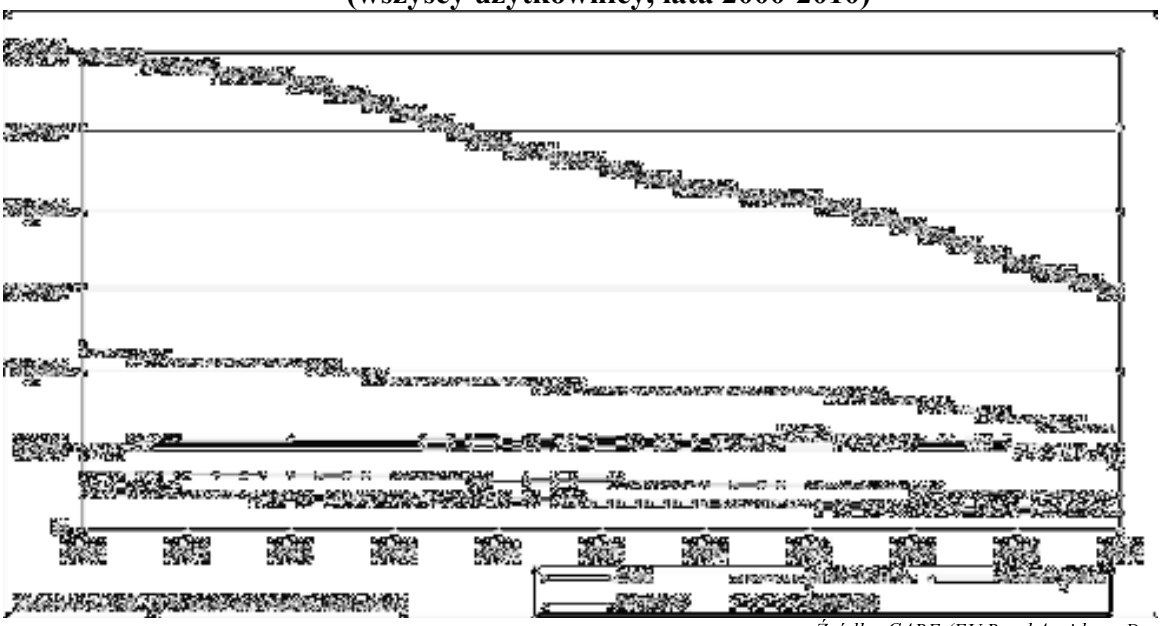
Źródło: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

** Dane wstępne oparte na najnowszych dostępnych danych. Dane dotyczące Wielkiej Brytanii i Holandii oszacowano w oparciu o dane od stycznia do września. Szacunki dotyczące Włoch i Hiszpanii oparto na danych zebranych przez policję, z wyjątkiem obszarów miejskich.*

W ciągu ostatniej dekady (lata 2001-2011) w ramach unijnego planu działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego osiągnięto znaczne postępy. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o 43%, co oznacza, ze uratowano życie ok. 125 tys. osobom. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE zmniejszała się średnio o 6% rocznie. W niektórych latach np. w 2010 r. spadek ten osiągnął aż 11%.

Wykres 1

Obserwowane trendy w zakresie śmiertelności na drogach UE (wszyscy użytkownicy, lata 2000-2010)



Źródło: CARE (EU Road Accidents Database)

Przedstawiony wykres obrazuje spadek liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach samochodowych z udziałem pieszych, rowerów i motorowerów. Niestety takiego spadku nie odnotowano w przypadku motocykli. Koniecznym zatem staje się wzmożenie wysiłków w zakresie egzekwowania przepisów, w szczególności w odniesieniu do motocyklistów zwłaszcza na szczeblu krajowym. Przyjęty przez Komisję w lipcu 2011 roku europejski plan działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020, ma na celu ograniczenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków na drogach o połowę. Zaproponowane w planie inicjatywy ujęto w „Kierunkach europejskiej polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011-2020".
Inicjatywy te stanowią siedem celów strategicznych, do których należą:

- poprawa środków bezpieczeństwa dla samochodów ciężarowych i osobowych,
- budowa bezpieczniejszych dróg,
- rozwój inteligentnych pojazdów,
- lepsze zasady egzaminowania i szkolenia kierowców,
- skuteczniejsze egzekwowanie przepisów,
- ograniczenie liczby rannych,
- nowe działania dotyczące motocyklistów.

Wymienione cele przewidują wprowadzanie bardziej rygorystycznych norm bezpieczeństwa pojazdów, udoskonalone szkolenia użytkowników dróg oraz skuteczniejsze egzekwowanie przepisów ruchu drogowego. Aby zrealizować powyższy program, Komisja ściśle współpracuje z wszystkimi krajami Unii Europejskiej.

***

Nagroda Europejskiego Tygodnia Mobilności

W marcu 2012 r. włoskiemu miastu Bolonia przyznano pierwszą nagrodę Europejskiego Tygodnia Mobilności 2011. Drugie miejsce przypadło cypryjskiemu miastu Larnaka i chorwackiemu miastu Zagrzeb. Nagrodę przedstawicielowi zwycięskiego miasta wręczyli komisarz ds. środowiska, Janez Potočnik oraz wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej komisarz ds. transportu, Siim Kallas. Ceremonia wręczenia nagród odbyła się w brukselskim Muzeum Instrumentów Muzycznych.

W okresie trwania konkursu miasto zostało poddane ocenie przez niezależny zespół ekspertów w dziedzinie mobilności, którzy stwierdzili, że doskonale promuje ono ekologiczne środki transportu będące alternatywą dla aut oraz skutecznie angażuje mieszkańców w działania wspierające zrównoważoną mobilność w mieście.

Europejski Tydzień Mobilności 2011 jest już dziesiątą z kolei edycją tej inicjatywy. Na przestrzeni ostatniego dziesięciolecia Tydzień Mobilności pomagał miastom tworzyć zdrowsze i przyjemniejsze warunki życia dla mieszkańców, zachęcając ich do ograniczenia ruchu samochodowego i propagując zrównoważone oraz napędzane siłą ludzkich mięśni rodzaje transportu. Od czasu powstania inicjatywy w 2002 r. liczba miast uczestniczących w Tygodniu Mobilności stale rośnie; w 2011 r. zgłosiło się 2268 miast z całego świata.

Włoska Bolonia zorganizowała nie jeden dzień, ale tydzień bez samochodu. Ponadto zbudowano kilka punktów ładowania akumulatorów dla aut elektrycznych oraz wprowadzono plan rozbudowy miejskiej sieci ścieżek rowerowych do 130 km. Władze miejskie zaprosiły mieszkańców do zgłaszania swoich uwag do tego planu podczas Tygodnia Mobilności. Na okres Tygodnia Mobilności Bolonia utworzyła również w samym sercu miasta rozległą strefę wolną od ruchu samochodowego. Ta strefa ruchu pieszego była otwarta dla artystów ulicznych, sprzedawców i stowarzyszeń sportowych, a ponieważ inicjatywa ta przyciągnęła ponad 60 tys. odwiedzających, władze miejskie postanowiły powtórzyć ją podczas kolejnych imprez. Miasto zorganizowało również liczne wycieczki rowerowe, warsztaty rowerowe i stanowiska do ich samodzielnej naprawy, ponadto gry, spacery i pokazy aut elektrycznych. Policjanci uczestniczyli w sesjach informacyjnych, udzielając rodzinom cennych wskazówek i wyjaśnień na temat bezpiecznej jazdy rowerem. Z myślą o mieszkańcach uruchomiono także punkt informacyjny o nowych usługach oferowanych rowerzystom.

Kolejny Europejski Tydzień Mobilności odbędzie się w dniach 16-22 września 2012 roku, a jego tematem przewodnim będzie „Podążając we właściwym kierunku".

Zebrał i opracował: Cezary Krysiuk

656.1.001.5 Transport samochodowy - badania ITS ang.

Henrikas Sivilevicius, Modelling the interaction of transport system elements, Modelowanie oddziaływania elementów systemu transportowego, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 20-34.

TRANSPORT, MODEL, SYSTEM, INTERAKCJE

Gospodarka każdego państwa nie może funkcjonować bez systemu transportowego. Po analizie prac badawczych dotyczących interakcji poszczególnych elementów systemu transportowego, stwierdzono, że nie ma wspólnych modeli dla wszystkich typów interakcji. System transportowy składa się z wielu obiektów: uczestników ruchu, towarów niezbędnych do przewiezienia, procesu transportowego i kontroli operacji. W celu określenia ważności różnych poziomów interakcji w systemie transportowym, zarekomendowano do wykorzystania metodę Procesu Hierarchii Analitycznej (AHP - Analityc Hierarchy Process).

9/2012 P. Pawlak

656.1 Transport samochodowy. ITS
65.012.23 Prognozy transportowe. ang.

Jadranka Jovic i Vladimir Depolo, The role of trip generation models in sustainable transportation planning in South-East Europe, Rola modeli szacowania trasy podróży w aspekcie zrównoważonego planowania transportu w Europie Południowo-Wschodniej, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 88-95.

ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT, TRANSPORT, PODRÓŻE

Ideą powyższego artykułu jest potwierdzenie tezy, iż modele prognozowania zapotrzebowania na transport, są istotne dla zrównoważonego rozwoju w tym rozwoju miast. Już od wczesnych lat pięćdziesiątych aż do dzisiaj tematyka zrównoważonego transportu w miastach była szeroko rozpatrywana. Podstawą tego artykułu było modelowanie transportu w miastach byłej Jugosławii. Wnioski z artykułu mają posłużyć do stworzenia podstaw dla zrównoważonego rozwoju transportu w miastach europy południowo wschodniej.

10/2012 P. Pawlak

656.073.436 Ładunki niebezpieczne ITS ang.

Nijole Batarliene, Aldona Jarasuniene i Aidas Vasilis Vasiliauskas, The influence of the European Union member states on developing the haulage of hazardous cargo in Lithuania, Zwiększenie transportu ładunków niebezpiecznych na Litwie oraz w Unii Europejskiej, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 79-87.

ŁADUNKI NIEBEZPIECZNE, ADR, TRANSPORT

Rozwój technologiczny nieuchronnie wpływa na zwiększenie się liczby transportowanych towarów niebezpiecznych na terenie Unii Europejskiej. Zasadniczym problemem transportu tego typu towarów jest niewystarczające bezpieczeństwo ich przewozu. Powyższy artykuł ocenia sytuację transportu materiałów niebezpiecznych na Litwie i bada aktywność transportu tego typu na obszarze Unii Europejskiej. Wskazuje kraje, przez które przewozi się najwięcej tego typu ładunków i opisuje technologie, jakie są stosowane aby zapewnić bezpieczeństwo podczas tego typu przewozu.

11/2012 P. Pawlak

629.113.042.2-78 Pasy bezpieczeństwa ITS ang.

Tara W. Strine, Laurie F. Beck, Julie Bolen, Catherine Okoro, Satvinder Dhingra, Lina Balluz, Geographic and sociodemographic variation in self-reported seat belt use in the United States, Geograficzne i socjodemograficzne czynniki wpływające na zapinanie pasów bezpieczeńswa w USA, opis wyników ankiety telefonicznej, Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1066-1071.

PASY BEZPIECZEŃSTWA, BRD, USA

Dzięki pojawieniu się nowych danych należało uaktualnić informacje na temat tendencji kierowców do zapinania pasów bezpieczeństwa w Stanach Zjednoczonych Ameryki. Badania prowadzono z podziałem na stany, regiony czy podział na tereny miejski i wiejskie. Wnioski są wyciągane na podstawie wyników z przeprowadzonej telefonicznej ankiety na ponad 400 tysiącach respondentów. Wyniki wskazują, że ponad 85% osób dorosłych w USA zawsze używa pasów bezpieczeństwa.

12/2012 P. Pawlak

656.1 Transport samochodowy ITS ang.

Qian Chena, Wenquan Lia, Jinhuan Zhaoa, The use of LS-SVM for short-term passenger flow prediction, Korzystanie z modelu LS-SVM do krótkoterminowego przewidywania przepływu pasażerów, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 5-10.

PRZEPŁYW PASAŻERÓW, TRANSPORT

Przepływ towarów i osób jest podstawą do planowania transportu. Artykuł prezentuje nowy model przewidywania przepływu towarów i osób. Uzyskane wyniki pokazują, że model ten jest dokładny a przewidywane wyniki okazały się bardzo podobne do wyników rzeczywistych. Wyniki badań pokazują trafność zastosowania tego modelu.

13/2012 P.Pawlak

656.1 Transport samochodowy ITS ang.

Rita Markovits-Somogyi, Measuring efficiency in transport: the state of the art of applying data envelopment analysis, Pomiar efektywności transportu: stan obecny oraz analiza metody DEA, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 11-19.

TRANSPORT, EFEKTYWNOŚĆ TRANSPORTU

Data Envelopment Analysis (DEA) jest to nie parametryczna, liniowa metoda programowania wykorzystywana do oceny efektywności transportu. Zastosowanie tej metody w sektorze transportu jest szczególnie rozpowszechnione. Artykuł ma na celu przegląd stosowania tej metody w transporcie. Autorka artykułu przeprowadziła analizę danych pozyskanych tą metodą, badając jej skuteczność w dziedzinie transportu.

14/2012 P. Pawlak

656.1.05:656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.

656.13 Transport samochodowy ITS ang.

Rolandas Makaras, Jonas Sapragonas, Arturas Kersys i Saugirdas Pukalskas, Dynamic model of a vehicle moving in the urban area, Dynamiczny model ruchu pojazdu na obszarze miejskim, Transport, Volume 26, Issue 1, 2011, s. 35-42.

KIEROWCA, POJAZDY, TRASA, MIASTO

W artykule przedstawiono osobliwości budowy modelu ruchu pojazdu w warunkach miejskich. Celem badania jest zbudowanie dynamicznego modelu obejmującego takie elementy jak pojazd-środowisko w którym się porusza oraz kierowca. Model ten ma na celu określić schemat poruszania się tego pojazdu po mieście w zależności od typu pojazdu, jego ładunku, zachowania kierowcy, czy środowiska zewnętrznego.

15/2012 P. Pawlak

656.1.05:656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.

Yu-Chiun Chiou, Chien-Hua Chang, Driver responses to green and red vehicular signal countdown displays: Safety and efficiency aspects, Reakcje kierowców na wyświetlacze odliczania sygnału zielonego i czerwonego: Bezpieczeństwo i skuteczność, Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1057-1065.

SKRZYŻOWANIE, SYGNALIZACJA ŚWIETLNA

W artykule opisano badanie wpływu wyświetlacza odmierzającego czas trwania zielonego światła (GSCD - green signal countdown display) oraz wyświetlacza odmierzającego czas trwania czerwonego światła (RSCD - red signal countdown display) zainstalowanych na skrzyżowaniu. Wyniki wskazują, iż w dłuższym okresie czasu stosowania RSCD, bezpieczeństwo na skrzyżowaniu nie zmieniło się znacząco. Jednak zauważono, iż montowanie wskaźników RSCD znacząco wpływa na zwiększenie przepustowości skrzyżowania.

16/2012 P. Pawlak

656.1.05:656.08 Bezpieczeństwo ruchu drogowego ITS ang.

Rune Elvik, Why some road safety problems are more difficult to solve than others, Czemu niektóre problemy bezpieczeństwa ruchu drogowego są trudniejsze do rozwiązania niż inne? Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1089-1096.

BRD, WYPADKI, PRĘDKOŚĆ

Problemy związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego utrzymują się od dawna praktycznie we wszystkich krajach zmotoryzowanych, co dowodzi faktu, iż nie tak łatwo sobie z nimi poradzić. Artykuł ten opisuje pięć problemów związanych z BRD: wysokie ryzyko udziału młodych kierowców w wypadkach, wysokie ryzyko obrażeń poniesionych przez niechronionych użytkowników ruchu, różnice pomiędzy różnymi typami pojazdów i grupami użytkującymi drogi, różnice ryzyka podczas poruszania się w różnych środowiskach drogowych oraz problem nadmiernej prędkości.

17/2012 P. Pawlak

656.13.052 Jazda samochodem ITS ang.

Michele M. Schlehofer, Suzanne C. Thompson, Sarah Ting, Sharon Ostermann, Angela Nierman, Jessica Skenderian, Psychological predictors of college students' cell phone use while driving, Psychologiczne predyktory używania telefonu komórkowego podczas jazdy przez studentów, Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1107-1112.

BRD, TELEFON KOMÓRKOWY, ZACHOWANIE KIEROWCY

Pomimo ryzyka, jakie niesie ze sobą rozmawianie przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu, wiele osób nie rezygnuje z tej czynności. Artykuł określa psychologiczne predykatory takiego zachowania. Studenci (69 osób) wzięło udział w ankiecie, w której mieli przewidzieć swoje zachowanie w dwóch sytuacjach: podczas jazdy samochodem oraz podczas jazdy samochodem z jednoczesną rozmową przez telefon komórkowy. Wyniki pokazują, iż kierowcy, którzy rozmawiają podczas prowadzenia samochodu mają poczucie iluzorycznej kontroli nad pojazdem.

18/2012 P. Pawlak

Ezra Hauer, Cause, effect and regression in road safety: A case study, Przyczyny, efekty i regresja bezpieczeństwa ruchu drogowego: stadium przypadku, Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1128-1135.

BRD, SZACOWANIE, ZMIANY

Istnieją różne sposoby, aby sprawdzać zmiany w poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednym ze sposobów jest dopasowanie równania regresji do danych przekrojowych, innym sposobem są badania ex ante oraz ex post. W powyższym artykule przedstawione są wyniki porównania skuteczności dwóch wyżej wymienionych metod.

19/2012 P. Pawlak

614.8 Wypadki drogowe ITS ang.

James Damsere-Derry, Beth E. Ebel, Charles N. Mock, Francis Afukaar, Peter Donkor, Pedestrians' injury patterns in Ghana, Charakterystyka urazów pieszych w ruchu drogowym w Ghanie, Accident Analysis & Prevention, 2010, Volume 42, Issue 4, s. 1080-1088.

BRD, WYPADKI, PIESI, GHANA

Aby określić związek pomiędzy obrażeniami pieszych a różnymi innymi charakterystykami środowiska ruchu drogowego, przeprowadzono retrospektywną analizę wypadków z udziałem pieszych w latach 2002-2006. Badania te dotyczyły mieszkańców Ghany. W okresie tym piesi brali 812 razy udział w wypadkach w ruchu drogowych, z czego 33% tych wypadków była śmiertelna, 45% wypadków kończyło się poważnymi obrażeniami a 22% lekkimi obrażeniami. Śmiertelne wypadki z udziałem pieszych są najczęstszą przyczyną śmierci w ruchu drogowym w Ghanie.

20/2012 P. Pawlak