

List otwarty w formie wezwanie do zaprzestania naruszeń.

Dotyczy odpowiedzialności prawnej i finansowej,

która spoczywa na wielu podmiotach:

od FIA, przez krajowe organizacje takie jak PZM (wraz z zaangażowanymi organami państwowymi), osoby funkcyjne, organizatorów, zespoły rajdowe, sprzedawców i wynajmujących (obsługujących, serwisujących) samochody rajdowe, przez media promujące (relacjonujące) imprezy rajdowe aż po samych zawodników i właścicieli ich pojazdów.

Szanowni Państwo,

Mając na uwadze ogólnospołeczne dobro, w tym bezpieczeństwa dla wszelkiego mienia, zdrowia, życia i środowiska, ten tytuł jest celowo formalny i bezpośredni a niniejszy dokument zostanie również opublikowany w formie listu otwartego. Skala ryzyka prawnego i finansowego, przed którym stoi cały rajdowy motorsport, wymaga bezkompromisowej jasności.

Czy wiedzieli Państwo o pismach, które wysłaliśmy do FIA, PZM, ADAC (w tym do wiadomości Komisji Europejskiej) oraz o bierności tych organów i organizacji?

Kopie tych pism (do pobrania w pdf) znajdziecie Państwo pod linkiem:
<https://44tuning.pl/list-otwarty-do-miedzynarodowej-organizacji-samochodowe-fia-oraz-polskiego-zwiazku-motorowego-pzm>

Czy działalność m.in. FIA, PZM i innych podległych organizacji oraz przedsiębiorców (współpracujących, prowadzących działalność z tym związaną) nie wypełnia znamiona definicji zorganizowanej grupy przestępczej?

Zorganizowana grupa przestępcza (definicja) to co najmniej 3 osoby, działające według ustalonego podziału ról i pod kierownictwem, w celu popełniania przestępstw lub przestępstw skarbowych. W orzecznictwie sądów powszechnych podkreśla się, że dla przypisania odpowiedzialności karnej za udział w zorganizowanej grupie przestępczej

konieczne jest ustalenie, że jej członkowie działali według ustalonej struktury, podziału ról oraz pod czyimś kierownictwem.

Kontynuowanie dotychczasowych, powszechnych praktyk rynkowych

stanowi dziś **ewidentne naruszenie przepisów i naraża każdego, kto w tym (mniej lub bardziej) uczestniczy, na ogromne negatywne konsekwencje zarówno karne i finansowe.**

Dlaczego w kwietniu 2019 roku (po Rajdzie Świdnickim) osobiście wycofałem się (wycofaliśmy się) z czynnego brania udziału (jako zawodnik, zespół) a od 15 grudnia 2022 roku do godzenia się na umieszczanie jedynie reklamy na pojazdach w motorsporcie?

Ponieważ oprócz osobistego, wewnętrznego wezwania do zajęcia się istotniejszymi sprawami (także jak ta) nie chciałem narażać siebie, moją żonę, rodzinę na szereg wymienionych tutaj konsekwencji (choć nasz samochód, już w 2018 roku i tak znacznie bardziej spełniał wymogi niż nawet aktualne samochody Rally 1) a zarazem nie chciałem być rajdowym hipokrytą.

Wielu jeszcze nie jest ich świadomych, nie chce tego zaakceptować, a niektórzy - co oburzające - wiedzą i ukrywają fakty oraz prawdę.

Nie wspominając już o **osobach decyzyjnych, które pozostają bierne.** Ich **bezczyność trwa od 12 lat**, począwszy od mojego poważnego wypadku na Rajdzie Barbórki Cieszyńskiej w 2013 roku. **Moje działania (pisemne, udział w spotkaniach) w latach 2015-2017** na rzecz poczynienia tego sportu (tego cyklu itp.) bardziej Fair Play, bezpieczniejszego i przystępniejszego. **Mimo jawnie dostępnych wyników weryfikacji techniczno-prawnych,** będących efektem naszego globalnego odkrycia, oraz wysłanych pism, **nie podjęto żadnego dialogu ani nie udzielono odpowiedzi.**

To jak tykająca bomba z odpalonym i coraz krótszym lontem, który jak wiemy wybuchła (i to dosłownie) na minionym, tragicznym w skutkach Rajdzie Nyskim.

To pismo nie jest jednak aktem oskarżenia. Jest to diagnoza – oparta na faktach i twardym prawie – przedstawiona przez fachowców dla fachowców, jednak wymaga natychmiastowego wstrzymania wszelkich imprez rajdowych, w szczególności, kiedy ich przebieg dotyczy poruszania się w ruchu drogowym jak i w pobliżu czyjegoś mienia .

Koniec ery działania „Jak wszyscy”. Bo „Ryba psuje się od głowy”

Wiemy, jaka może być pierwsza myśl: *"Przecież wszyscy tak działają, w Polsce, w innych krajach, od lat i nic się nie dzieje"*. To argumentacja przypominająca jazdę bez zapiętych

pasów bezpieczeństwa. Jest komfortowo i nic się nie dzieje... aż do pierwszego hamownia, pierwszej kontroli drogowej lub, co gorsza, wypadku.

Właśnie jesteśmy świadkami takiego rynkowego „wypadku” – a policją i prokuratorem stają się świadomi ludzie, chcący wreszcie zatrzymać tę pełną hipokryzji, bierności, wręcz przestępczą karuzelę (czy dosadniej pisząc - igrzyska śmierci) oraz ubezpieczyciele i organy nadzoru.

Niedawna tragedia na A1 to przykład, który poruszył całą Polskę:

BMW po tuningu. Ubezpieczyciel odmówił wypłaty odszkodowania. Powód: nielegalne modyfikacje.

Czy tej tragedii można było uniknąć? Tragiczny wypadek na Rajdzie Nyskim.

Od lat bagatelizuje się wymogi. Chodzi m.in. o wyrównanie osiągnięć silników (wolnossących i doładowanych). Nie stosuje się ograniczników wlotu do silników wolnossących. Oszczędza się na bezpieczeństwie. Zezwala się na udział seryjnych aut sportowych. Nie ogranicza się ich wysokich osiągnięć. Używa się seryjnych zbiorników paliwa zamiast wyczynowych (nawet nie wymaga się stosowania tych z utraconą homologacją).

Czy kierowca miałby szansę przeżyć, gdyby przestrzegano tych zasad?

Pytanie nie brzmi: Czy nie wiedzieliście, że to kiedyś się wydarzy? Co się stanie, gdy spotka to Waszego klienta, członka załogi, rodziny czy Was samych? Czy przypadkiem nie ostrzegałem?

A może już spotkało, o tym nie Wiecie a jeszcze ktoś inny „nie połączył kropek”?

Skoro część z Was potrafiła się tak zjednoczyć i zorganizować, tworzyć we Wrocławiu korowód pogrzebowy to pytanie:

- Czy tak chętnie zjednoczycie się we wprowadzaniu zmian na lepsze?
- Zmian dla Was i dla innych.
- Aby nie było z tych powodów więcej pogrzebów.
- Aby nikt nie walczył o życie, zdrowie z tych wszystkich powodów.

2. Audyt ryzyka technicznego, prawnego, organizacyjnego i biznesowego

Przedstawiamy podstawy techniczno-prawne, które definiują Państwa nową rzeczywistość:

- **Rozporządzenie UE 2018/858:** Z chwilą modyfikacji pojazdu stają się (**wprowadzającym zmianę – nie objętą odstępstwem**) przejmując pełną odpowiedzialność producenta za produkt.
- **Art. 415 Kodeksu Cywilnego:** *"Kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia."* Prosty przepis, który w praktyce oznacza obowiązek pokrycia wszelkich kosztów
- **Art. 286 Kodeksu Karnego (Oszustwo):** Zapewnianie klienta, uczestnika o legalności usługi (imprezy, regulaminów, itp.) która unieważnia jego np.: polisę OC/AC, jest podręcznikowym przykładem wprowadzenia w błąd. Nie mówiąc o zapewnianiu bezpieczeństwa wymaganych (wykonywanych) zmian, modernizacji czy wykonywanie pomiarów na hamowniach, stanowiskach nie posiadających certyfikacji (lub brak wymogu wykonania takich pomiarów) a tym samym niemiarodajnych w zestawieniu z danymi np.: w dowodzie rejestracyjnym.
- **Art. 160 Kodeksu Karnego (Narażenie na niebezpieczeństwo):** Nieodpowiednie modyfikacje (często sprzeczność pomiędzy wymogami FIA, PZM vs wymogi stanu techniki i prawa m.in. do poruszania się po drogach publicznych, względem środowiska, itp.) które mogą prowadzić do niekontrolowanego zachowania pojazdu, stwarzania zagrożeń dla załogi (i innych mających kontakt z takim pojazdem). To narażenie życia i zdrowia nie tylko klienta, zawodników, sędziów ale i innych uczestników ruchu, kibiców czy kompletnie nieświadomych zagrożeń mieszkańców.
- **Art. 231. (Nadużycie uprawnień przez funkcjonariusza)** – dotyczy osób, które podlegają tym przepisom i statusu funkcjonariusza publicznego a przyczyniły się np.: do wydania zgód na organizację Rajdu, wsparcia finansowego, patronatu, itp.
- **Art. 60 Kodeksu Drogowego punkt 1.1 oraz 2.2 (kierującemu zabrania się)**
 1. Używania pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim;
 2. Używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem;
- **Art. 179 Kodeksu Karnego (Kto wbrew szczególnemu obowiązkowi) - dopuszcza do ruchu pojazd mechaniczny** albo inny pojazd w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym

- **Art. 228 Kodeksu Karnego (Korupcja Bierna)** przyjmowanie korzyści majątkowej lub osobistej
- **Dz. U. 1993 Nr 47 poz. 211 U S T AWA z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji**
- **Art. 74. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Bezpieczeństwo ekologiczne i ochrona środowiska)**
 1. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom.
 2. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych.
 3. Każdy ma prawo do informacji o stanie i ochronie środowiska.
 4. Władze publiczne wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska.
- **Art. 86. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Obowiązek dbałości o stan środowiska)**
 - Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie. Zasady tej odpowiedzialności określa ustawa.
- **Art. 32. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Zasada równości; zakaz dyskryminacji)**
 1. Wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.
 2. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiejkolwiek przyczyny.
- **Dodatkowe naruszenia techniczno prawne dotyczące pojazdów – brak wymogów, kontroli (a dopuszczanie do zawodów, w trakcie zawodów, po zakończeniu zawodów, itp.)** celem nie stwarzania nadmiernego zagrożenia w ruchu drogowym, dla środowiska, dla zdrowia i życia zawodników, kibiców i mienia publicznego,
- prywatnego zlokalizowanego np.: na trasie odcinków specjalnych:
 - **przedstawiania się (obecności) paliwa do oleju silnikowego i zjawiska synergiczne**

- **weryfikacji, działania czy formy zastosowana strategii (jej skuteczności) pracy jednostki napędowej, w tym w zakresie na występowanie** (z przyczyn konstrukcyjnych, strategicznych, eksploatacyjnych, wydarzeń losowych, itp.) zjawisk samozapłonów w komorze spalania (LSPI,SPI) zapłonu żarowego, nieodpowiedniego spalania mieszanki, nadmiernego tarcia, obniżonej szczelności dynamicznej, nieskuteczności zastosowanych układów separacji oparów ze skrzyni korbowej, skrzyń biegów (i innych elementów napędu) oraz ze zbiornika (zbiorników) paliwa
- **nad nadmiernym zużyciem części, podzespołów, płynów eksploatacyjnych, opon i paliw**
- **nad oponami w zakresie posiadania homologacji do użytku drogowego**
- **nad innymi (zastosowanymi w pojedzie) rozwiązaniami technicznymi, które** (jeśli nie ustalono inaczej, jeśli tego nie usprawniono, skutecznie nie zmodernizowano, nie dostosowano itp.) nie są przeznaczone do użytku w pojazdach poruszających się po drogach publicznych (np.: FOR RACING – MOTORSPORT USE ONLY)
- **stosowania zjawiska zapłonu mieszanki (spalania) typu odrzutowego, spalania poza komorowego, itp.**
- **stosowanie uniwersalnych olejów silnik i napęd (choć są istotnymi elementami konstrukcyjnymi) wg norm światowych ACEA, API i innych (czy wymogów, aprobat producentów pojazdów)** kiedy to stawiane im wymagania jakościowe, skład itp. często nie spełnia optymalnych, maksymalnych ich wymogów, potrzeb danych podzespołów (w szczególności pod większym obciążeniem) a jedynie minimalne – patrz odpowiedź z ACEA (Bruksela)
<https://44tuning.pl/zagrajmy-w-otwarte-karty-hipokryzja-nikt-o-to-nie-pyta-list-otwarty-do-api-oraz-acea>

testy olejów Premium 5W40 Racing, Ester, Motorsport (warto zobaczyć wszystkie 3 części)

<https://www.youtube.com/watch?v=AmRWTKNZa6U>

- **tożsamy w/w zakres dotyczy paliw - mniej lub bardziej nie przystosowania jednostek napędowych (bądź składu paliw) stwarzających mniejsze lub większe zagrożenia czy nasilających zjawisko samozapłonów (i zjawiska synergiczne)**

- **Dodatkowe (możliwe) naruszenia organizacyjne:**

- Czy weryfikację trasy rajdu, jego przebiegu (jeszcze przed zatwierdzeniem przebiegu i trasy zawodów) weryfikował zawodnik (załoga) mająca należyte doświadczenie, wiedzę techniczno prawną (także dotyczącą możliwości, funkcjonalności, ograniczeń, osiągnięć różnego rodzaju pojazdów rajdowych) w tym regulaminową celem wykluczenia np.: niepotrzebnego, nadmiernego zagrożenia czy zagrożeń. Jeśli nie to dlaczego. Czy nie było to uzgodnionym wymogiem po spotkaniach, kontaktach z PZM.
- Czy załogę w pojeździe 0 (zerówka) stanowił (stanowili) zawodnicy (co najmniej jeden zawodnik) mający należyte doświadczenie, wiedzę techniczno prawną (także dotyczącą możliwości, funkcjonalności, ograniczeń, osiągnięć różnego rodzaju pojazdów rajdowych) w tym regulaminową celem np.: zweryfikowania (w tempie sportowym) niebezpiecznego miejsca, jego zaznaczenia, poinformowania centrum zarządzania rajdem, innych sędziów, zawodników. Jeśli nie to dlaczego. Czy nie było to uzgodnionym wymogiem po spotkaniach, kontaktach z PZM.

a jest to możliwe, że to nie wszystkie naruszenia jakie występowały do tej pory.

Wobec tych twardych faktów techniczno-prawnych, prosimy traktować poniższe pytania jako pilną listę kontrolną dla Państwa działalności. I jeśli na chociaż jedno pytanie odpowiedzą Państwo „nie” to jest to wyznacznik 100% zagrożenia dla Państwa działalności.

- **Tarcza prawna:**

- Czy posiadają Państwo zweryfikowany stan techniki i prawa, niezbędny do prowadzenia Państwa działalności i organizowanych imprez?
- Czy dysponują Państwo dokumentacją techniczną, wynikami testów i badań, które obronią Państwa przed organami państwowymi lub w sądzie?
- Czy są Państwo w stanie udowodnić, że modyfikacje pojazdów i zgodność z regulaminami FIA/PZM nie przyczyniły się do łamania prawa ani stwarzania zagrożeń, gdy ktoś pozwie Państwa o wartość uszkodzonego mienia, naruszenie dóbr osobistych lub stworzenie zagrożenia?

- **Badanie techniczne:**

- Czy wiedzieli Państwo, że pojazd z modyfikacjami sprzecznymi z wymogami techniki i prawa (w tym ukrytymi) – **mimo pozytywnego wyniku na Stacji**

Kontroli Pojazdów – porusza się po drodze niezgodnie z przepisami, co może być wykroczeniem, a nawet przestępstwem?
W takim przypadku kierujący jest traktowany jako osoba poruszająca się samochodem po drodze niezgodnie z prawem.

- **Polisa OC działalności, pojazdu (odpowiedzialności):**

- Czy sprawdzili Państwo w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia (OWU), czy Państwa polisa na pewno pokrywa szkody w przypadku poruszania się pojazdem niespełniającym wymogów?
- Czy polisa obejmuje dopuszczenie do imprezy pojazdów niespełniających wymogów?
- Czy w ogóle istnieje odpowiedzialność ubezpieczyciela, gdy zmiany zostały wykonane sprzecznie z techniką i prawem? Większość standardowych polis zawiera w tym zakresie jednoznaczne wyłączenia.

- **Zabezpieczenie majątku:**

- Czy Państwa prywatny majątek jest zabezpieczony na wypadek roszczenia cywilnego o wielocyfrową kwotę po kolizji lub wypadku, w którym brał udział Państwa samochód, klient lub uczestnik?

- **Reklama wprowadzająca w błąd (działanie sprzeczne z przepisami o przeciwdziałaniu nieuczciwej konkurencji i innymi przepisami)**

- Czy jesteście Państwo gotowi na wyjaśnienia, gdy pojazd reklamujący daną markę lub produkt (szczególnie z branży Automotive) w rzeczywistości nie stosuje tego rozwiązania, a na pojeździe brakuje czytelnej informacji o tym?
- Czy nie wprowadza to w błąd kibiców, potencjalnych klientów i oglądających relacje z imprez, wpływając niezgodnie z prawem na ich decyzje zakupowe?
- Czy jest to etyczne? Czy nie generuje to 100% ryzyka odpowiedzialności w przypadku zgłoszenia do UOKiK?

- **Szkodliwość dla zdrowia, życia i środowiska:**

- Czy wiedzieli Państwo, że **pojazdy rajdowe zużywają nawet do 70% za dużo paliwa** w stosunku do aktualnych możliwości technologii?

- To nie tylko generuje zbyt wysokie koszty (obciążające zawodników, zespoły, właścicieli, sponsorów), ale także **stwarza niewyobrażalne zagrożenie dla zdrowia i życia** osób przebywających w ciągu spalin takich pojazdów.

Chodzi tu m.in. o astronomiczne wartości bardzo szkodliwego tlenku węgla (CO – czadu) innych składników oraz negatywny wpływ na środowisko.

- Dla porównania: bolid Formuły 1 (o mocy bliskiej 1000 KM) zużywa jedynie około 110 kg paliwa (ok. 140 litrów) na dystansie ekstremalnie wyczynowej jazdy (ok. 310 km) jest ustalony maksymalny limit paliwa do użytku w zawodach a często końcówki rur wydechowych (przy kontroli zaraz po ukończeniu zawodów) są relatywnie czyste.
- Natomiast w przypadku samochodów rajdowych klasy R2, R3, R4 (o mocy ok. 190-230 KM) może zużywać od ok. 35 do 70 litrów paliwa na 100 km, a R5 czy Rally 1 nawet do 80 litrów na 100 km – choć z informacji, te wartości mogą być wyższe – brak limitu ilości paliwa używanego w zawodach, końcówki wydechu często przypominające niesprawnego Diesla, nie mówiąc już o tym, że potrafią generować widoczne, nadmierne zadymienie w trakcie jazdy!

- **Zwiększona szkodliwość - benzyna chłodzikiem (ukrywana i bagatelizowany problem od wielu lat) -**

- Czy naprawdę nie słyszeli Państwo o naszym światowym odkryciu i jego efektach, uzyskanych w związku z uczestnictwem w imprezach rajdowych w Polsce?

Mowa tu **m.in. o wykluczeniu chłodzenia komory spalania benzyną**, co prowadzi do (przy dostosowaniu wymogów i zależności synergicznych) **zmniejszenia zużycia paliwa o około 50%** oraz **znaczącego zwiększenia sprawności, osiągnięć**, a także **zmniejszenia emisji spalin i znaczącego wydłużenia trwałości**.

- **Bezpośrednie ryzyko dla załogi, serwisantów, osób posiadających kontakt z pojazdem, itp.: (w tym konflikt z przepisami BHP ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ZDROWIA z dnia 26 lipca 2024 r)**

- Czy jesteście świadomi Państwo, że częstą sytuacją jest wydobywanie się oparów ze skrzyni korbowej (oparów oleju lub oleju z paliwem) i ich uwalnianie pod pokrywą silnika lub w innej formie bezpośrednio do otoczenia.

Opary te (oprócz nasilania ryzyka pożarowego) trafiają również do kabiny, co z uwagi na ich wysoką szkodliwość i kancerogenność, stanowi **bezpośrednie zagrożenie dla zdrowia i życia**. Prowadzi to do **pogorszenia wydolności psychofizycznej** (w tym kluczowej **koncentracji zawodników**) oraz generuje **odpowiedzialność prawną** ze względu na kontakt pracowników z takim pojazdem.

- Czy jesteście Państwo świadomi **o naruszaniu przepisów bezpieczeństwa, higieny pracy, środowiskowych w zakresie tankowania pojazdów paliwami** (w tym w ramach wyznaczonych stref tankowania, dodatkowego tankowania), które defacto nie spełniają m.in. w/w wymogów, w tym tych określonych w kartach charakterystyk danych paliw.

- **Zmowa rynkowa:**

- Kto sprawdził, czy samochody rajdowe (nawet nowe, z najwyższych serii) z homologacją FIA **faktycznie spełniają wymogi stanu techniki i prawa?**
- Czy wiedzieli Państwo, że w silnikach o zapłonie iskrowym występuje samozapłon w komorze spalania? Jeśli tak, czy nie jest to już **formalny konflikt techniczno-prawny skoro w danych technicznych, dokumentacji, dowodzie rejestracyjnym mają określony rodzaj zapłonu (w stosowanym silniku) jako iskrowy?**
 - Brak należytych strategii bezpieczeństwa prowadzi do przedwczesnego uszkodzenia jednostek napędowych i nadmiernego zużycia. Korzystają na tym ci, którzy czerpią (często astronomiczne) zyski z tej działalności i produkcji – kosztem zawodników, ich sponsorów i środowiska. Dotyczy to również zmowy dotyczącej homologacji FIA i konieczności cyklicznej wymiany kosztownych elementów wyposażenia pojazdu lub osobistego, mimo, że nie utraciły one swojej funkcji.
 - Powoduje to niepotrzebne koszty dla zawodników i ich budżetów, a także niepotrzebne obciążenie dla środowiska (produkcja nowych elementów, utylizacja starych).
 - Zyski (często astronomiczne) z tych działań oraz zmian wymogów, działalności i sprzedaży czerpią same wymienione organizacje lub firmy z nimi np.: kooperujące.
 - Nic nie stało (i nie stoi) na przeszkodzie, aby umożliwić weryfikację, serwis i przedłużenie atestu lub homologacji dla wielu innych elementów

wyposażenia pojazdu (lub osobistego), podobnie jak ma to miejsce w przypadku gaśnic czy systemów gaśniczych. Nie ma potrzeby zmuszania zawodników (właścicieli pojazdów) do ponoszenia cyklicznych, niepotrzebnych i znaczących kosztów związanych z bezzasadną wymianą (zmianą) tych elementów, chyba że sytuacja tego wymaga, na przykład po wypadku.

- **Odpowiedzialność karna:**

- Czy są Państwo gotowi **osobiście tłumaczyć np.: prokuratorowi**, dlaczego – mimo wszystkich sprzeczności z prawem – dopuścili Państwo pojazd do zawodów? Dotyczy to sytuacji, gdy pojazd powinien mieć zatrzymany dowód rejestracyjny (zwłaszcza jeśli są ku temu 100% przesłanki i dowody), a stwarzał zagrożenie w ruchu drogowym dla zdrowia i życia wszelkich osób, mienia obywateli, mienia publicznego i środowiska.

- **Możliwość utraty wsparcia finansowego:**

- Czy wobec powyższych faktów, jeśli sytuacja pozostanie bez zmian, **są Państwo gotowi na tylko utratę przyszłego finansowania**, ale także regresu ze strony dotychczasowych finansujących? Mogą oni (rykoszetem) napotkać problemy nie tylko wizerunkowe, ale i prawne.

3. Pierwszy krok w lepszą przyszłość

Wybór oczywiście należy do Państwa.

Muszą mieć jednak Państwo świadomość, że rozpoczynając ten proces zamierzamy doprowadzić go do końca oficjalna informacja

<https://www.youtube.com/shorts/JgPmXiFDvnE>

Mamy na celu to, żeby motorsport również w formie rajdów (począwszy od Polski) zmienić się na lepsze a główne motta (począwszy od organizacji z tą dyscypliną związanych) jak:

- zrównoważony rozwój
- działania Fair Play
- pro ekologiczne
- dla bezpieczeństwa (w tym w ruchu drogowym)

- czy innych użytkowników pojazdów korzystających np.: z usług takich organizacji w zakresie rzeczoznawstwa, badania pojazdów, nauki jazdy, itp.

były zgodne z faktycznym, rzeczywistym postępowaniem.

Z dyscypliny dalekiej od Fair Play, dalekiej od spełniania wielu wymogów - w **dyscyplinę spełniającą wymogi, bezpieczniejszą, zdrowszą, przystępniejszą a jednocześnie jak najmniej obciążającą nasze wspólne środowisko.**

To wszystko zarówno dla organizatorów, zawodników, właścicieli pojazdów, kibiców, mienia publicznego, prywatnego jak i naszego wspólnego środowiska aby „nasze dzieci” mogły zaznać tego świata (środowiska) w stanie co najmniej jak my za naszego dzieciństwa (a może nawet lepiej).

Dlatego mając na uwadze **przede wszystkim zdrowie i bezpieczeństwo** zawodników oraz innych uczestników rajdów wzywamy **do natychmiastowego wstrzymania rajdowych imprez sportowych.**

Za chwilę zaczyna się mój rajd, co robić?

- Dla tych organizatorów, przed którymi szereg ww. faktów było ukryte m.in. przez FIA/PZM (lub mających tą wiedzę zawodników) a **imprezy są już na etapie tuż przed ich rozpoczęciem proponujemy** z uwagi na wyjątkową sytuację zorganizować na odpowiednio przygotowanej Stacji Kontroli Pojazdów dodatkowe badanie techniczne.
- Ma ono na celu zweryfikowanie pojazdów na okoliczność spełniania/ naruszania wymogów. (Przekażemy w tym celu listę punktów kontrolnych).

Dlaczego tak?

Otóż to zgłaszający się do imprez oświadczyli, że ich pojazdy spełniają niezbędne wymogi, w tym do poruszania się po drogach publicznych. To na nich (zawodnikach, właścicielach, zgłaszających, itp.) ciąży techniczny i prawny obowiązek nienaruszania dodatkowych przepisów odnośnie bezpieczeństwa w ruchu drogowym (dla wszelkiego mienia, zdrowia i życia) i wpływu na środowisko.

Planuję mój rajd w przyszłości, co robić?

Dla imprez w trakcie przygotowań, uzgodnień, uzyskiwaniu zgód zalecamy odstępnie od organizacji i tak szybko, jak to jest możliwe zorganizowanie spotkania w trybie nadzwyczajnym (najlepiej centralnego) z udziałem wszystkich istotnych osób decyzyjnych a nawet uczestników (lub ich przedstawicieli).

To jakie jest rozwiązanie?

Rozwiązanie problemu jest dostępne i do wprowadzenia w formie etapowej, odpowiednio zweryfikowanego procesu a zobaczenie tego materiału bardziej rozjaśni zakres dostępnych w zasięgu rozwiązań jak i efektów:

<https://www.youtube.com/watch?v=j5gfCJ-IHy4&t=138s>

Proponujemy bezpłatny audyt telefoniczny, podczas którego pomożemy Państwu zidentyfikować dodatkowe - największe, ukryte ryzyka specyficzne dla Państwa sytuacji. To niezobowiązująca rozmowa fachowca z fachowcem, pasjonata z pasjonatą, która da Państwu absolutną jasność co do sytuacji, dalszego działania aby nadchodzący sezon 2026 mógł się odbyć i otworzyć nową, lepszą kartę w historii motorsportu.

MYNANO HIGH AUTOMOTIVE
TECHNOLOGY SP. Z O.O.
Prezes Zarządu

Robert JM Malicki
Tel. 604 532 800