

JESIEŃ-ZIMA 2019 (24)

Bezpieczny Kierowca

ISSN 2084-3399



pismo entuzjastów motoryzacji

Stowarzyszenie czy samorząd?

Kobiety w transporcie



Instruktor z powołania

Konkurs na Instruktora Roku 2019



WYNAJEM L-KI bez kosztów, bez dodatkowych opłat



Auto zastępcze przystosowane do nauki jazdy otrzymasz od Nas bezpłatnie na cały okres naprawy pojazdu.



Nie trać czasu, ani pieniędzy – skorzystaj z Naszej floty pracującej dla Ciebie zupełnie bezpłatnie.



Oddaj auto do zaprzyjaźnionego warsztatu lub skorzystaj z usług Naszych partnerów, aby z serwisu odjechać Naszym samochodem, który będzie pracował na rzecz Twojej szkoły jazdy.

**Jeśli prowadzisz ośrodek szkolenia
– masz własną flotę czy korzystasz z usług podwykonawców –
skorzystaj z naszej oferty!**



od redakcji



Andrzej Karpiuk

Redaktor naczelny

AKTUALNOŚCI

- 4 Zawody o tytuł Instruktora Roku 2019
- 5 25 lat od wpisania zawodu
- 7 III Ogólnopolski zlot motocyklowy instruktorów i egzaminatorów
- 8 Kobiet w transporcie drogowym jest dwa razy więcej

MOIM ZDANIEM - OPINIE

- 10 Piaskiem po oczach
- 13 Dobre krople leczą oczy
- 16 Stowarzyszenie czy samorząd?
- 18 Koalicja aktywnych po zmianie
- 22 Samorząd zawodowy - łyżka dziegciu do beczki miodu
- 25 Jakim zawodem jest zawód instruktora a jakim chcielibyśmy aby był?
- 28 Instruktor z powołania

PRAWO

- 30 Ruszanie na wzniesieniu
- 34 Jak zostać instruktorem jazdy w Wielkiej Brytanii

BEZPIECZEŃSTWO

- 38 Pierwsza pomoc – pomóż sobie sam!

EGZAMINATOR

- 43 List do czytelników – rozwiązanie quizu
- 45 List do Word w Warszawie

Witam

Bieżący numer poświęcamy w dużej mierze idei SZIE (Samorząd Zawodowy Instruktorów i Egzaminatorów).

Idea ta krąży od dłuższego czasu w środowisku budząc duże nadzieje na zmiany na lepsze. Na lepsze w znaczeniu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawy warunków pracy instruktorów oraz egzaminatorów. Uchwalania dobrego prawa, dostosowanego do szybkich zmian świata jakich jesteśmy świadkami.

Samorządność niesie za sobą cały szereg zmian, ale czy tylko na lepsze? Lista pytań i wątpliwości jest bardzo długa. Zaczyna się od podstaw: jak będzie wyglądać w szczegółach organizacja, prawa, obowiązki, zasady działania. Niebagatelną rzeczą jest również kwestia finansów. Ile trzeba będzie płacić, komu, na co i co za to otrzymamy.

Kluczową jednak sprawą jest stanowienie prawa. Samorząd, jako grono osób profesjonalnie wykonujących zawody instruktora i egzaminatora, chciałby mieć wpływ na prawo stanowione przez Parlament. Ostatecznie posłowie – niefachowcy powinni uwzględnić fachowe, poparte wieloletnim doświadczeniem rady i sugestie płynące ze środowiska czynnie zainteresowanego zmianami na lepsze.

Czy tak będzie w rzeczywistości czy też wzorem innych samorządów siła przebicia będzie minimalna a prawo nadal będzie tworzone w oparciu o oczekiwania społeczne nie zawsze idące w parze z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Zachęcam do przesyłania swoich uwag, pytań i opinii – najciekawsze, najbardziej merytoryczne wydrukujemy w następnym numerze pisma.

Zapraszam do lektury!

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



Zawody o tytuł Instruktora Roku 2019

Już po raz 20 spotkali się instruktorzy OSK z całej Polski aby rywalizować o tytuł Instruktora Roku 2019. W dniach 7-8 czerwca 2019 w Katowicach odbyły się XX jubileuszowe Zawody o Tytuł Instruktora Roku 2019. Zorganizowane przez Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia.

Dzień pierwszy

Uczestnicy po przyjeździe i zakwaterowaniu zostali poddani pierwszej próbie - testowi ze znajomości prawa o ruchu drogowym. Test składał się z 25 pytań. Jako, że uczestnicy to profesjonaliści, nie było łatwych pytań. Jeżeli ktoś chce się zmierzyć z elitą polskich instruktorów to zapraszamy na stronę Federacji: www.pfssk.pl/testy-z-zawodow-xx-konkursu-instruktor-roku-2019/, gdzie można pobrać, zapoznać się i spróbować swoich sił w odpowiedzi na niebanalne pytania. Ostatni plik do pobrania to arkusz z prawidłowymi odpowiedziami – ale proszę nie oszukiwać i zerknąć do niego po samodzielnym rozwiązaniu testów.



Pierwszy sprawdzian – teoretyczny.



Ostatnie ustalenia przed rozpoczęciem zawodów.

Wieczór

Wieczór to kolacja integracyjna. Uczestnicy mogli lepiej poznać się wzajemnie, chociaż wielu z nich spotyka się co pewien czas przy okazji podobnych imprez. Tematów do rozmów nie zabrakło – najbardziej gorącym był oczywiście temat samorządu zawodowego instruktorów i egzaminatorów.



Nagroda Pulsar, Mariusz Pierzynka – Instruktor Roku 2019.

Dzień drugi

Konkurencje praktyczne. Rozegrano 6 konkurencji, w których uczestniczyło 24 zawodników. Konkurencje polegały na precyzyjnym wykonaniu czynności w jak najkrótszym czasie. Było to parkowanie precyzyjne, slalom przodem i tyłem, parkowanie skośne, tyłem prostopadłe i równoległe tyłem, parkowanie równoległe bez obserwacji tyłu oraz konkurencja motocyklowa.

W klasyfikacji generalnej wygrał pan Mariusz Pierzynka, któremu wręczono dyplom i puchar oraz główną nagrodę w postaci motocykla Pulsar NS125.

A oto lista nagrodzonych:

Klasyfikacja ogólna:

1. Pierzynka Mariusz
2. Hyży Zbigniew
3. Tymięński Tomasz

Najlepszy Senior 50+:

1. Fijołek Andrzej
2. Cichacki Henryk

Konkurencja K-1 test teoretyczny:

1. Tymięński Tomasz
2. Kotowicz Marcin
3. Hyży Igor

Konkurencja K-2 parkowanie precyzyjne:

1. Kotowicz Marcin
2. Pierzynka Mariusz
3. Hyży Zbigniew

Konkurencja K-3 slalom przodem i tyłem:

1. Pierzynka Mariusz
2. Tymięński Tomasz
3. Kotowicz Marcin

Konkurencja K-4 parkowanie skośne, tyłem prostopadłe i równoległe tyłem:

1. Pierzynka Mariusz
2. Zimnoch Tomasz
3. Janoszek Grzegorz

Konkurencja K-5 parkowanie równoległe bez obserwacji tyłu:

1. Pierzynka Mariusz
2. Koziołek Krzysztof
3. Łagoda Paweł

Konkurencja K-6 motocyklowa:

1. Tymięński Tomasz
2. Hyży Zbigniew
3. Grzondziel Waldemar

Najlepsza instruktorka:

1. Kowalska Kliś Anna
- 2 i 3 ex aequo Katarzyna Bryk i Justyna Bednarska

Junior: m1. Hyży Igor

Wszystkim nagrodzonym i uczestnikom serdecznie gratulujemy!



Sędziowie i zawodnicy.

Bogdan Lacki
Zdjęcia: Adam Leśnik



III ogólnopolski zlot motocyklowy instruktorów i egzaminatorów

Już po raz trzeci spotkają się instruktorzy i egzaminatorzy miłośnicy i pasjonaci motorów.

W dniach 13 do 15 września odbędzie się III ogólnopolski zlot motocyklowy instruktorów i egzaminatorów. Zapraszamy wszystkich, którzy szkołą niezależnie, czy w OSK czy ODTJ oraz wszystkich, którzy egzaminują. Znowu niezależnie czy w WORD czy ODTJ. Spotkamy się już po raz trzeci. Tym razem wjeżdżamy się w Milanowskiej Wólce na ziemi świętokrzyskiej. W planie mamy: wspólny wieczór przy ognisku, z gitarą, śpiewem, pieczonym prosiakiem i kiełbasą itp. W sobotę, 14. września przejazd do zamku Krzyżtopór i zwiedzanie. Po powrocie planujemy ponownie ognisko, tyle że już w większym spokoju.

W końcu na następny dzień (niedziela) czeka nas powrót do domów. Zapraszam wszystkich. Chcemy trochę побыć razem. Porozmawiać o sprawach związanych ze szkoleniem, egzaminowaniem itp. ale w miłej przyjacielskiej atmosferze. Bez złości i zawiści. Motocykliści w końcu tak potrafią.

Miejsce spotkania: Centrum Edukacyjne w Wólce Milanowskiej, www.centrumedukacyjne.infotury-styka.pl/

Zapisy i wpłaty: 31.08.2019 r.

Przesłanie karty zgłoszenia jest zobowiązaniem do wniesienia opłaty za pobyt w pełnej wysokości.

Przy udziale jednodniowym konieczne jest określenie daty noclegu. W cenach udziału w zlocie nie przewidziano kosztów alkoholu, piwa oraz zimnych napojów.



PROGRAM III OGÓLNOPOLSKIEGO ZLOTU MOTOCYKLOWEGO INSTRUKTORÓW I EGZAMINATORÓW MILANOWSKA WÓŁKA 2019 GÓRY ŚWIĘTOKRZYSKIE, 13 - 14 - 15 września 2019

13 września piątek

od 14.00 - przyjazd i zameldowanie
15.00 - 15.30 - ciepły posiłek jednodaniowy,
16.00 - 18.30 - otwarcie zlotu, przywitanie uczestników, czas wolny,
18.30 - 22.00 - kolacja przy ognisku, atrakcją wieczoru będzie pieczony prosiak.

14 września sobota

8.00 - 10.00 - śniadanie,
10.00 - 17.00 - wyjazd całą grupą na zamek Krzyżtopór i okolice,
17.30 - obiadokolacja i ognisko.

15 września niedziela

8.00 - 10.00 - śniadanie,
10.00 - 12.00 - pożegnanie, wymeldowanie i wyjazd.

Cennik:

2 dni – 300 zł od osoby.
1 dzień – 250 zł od osoby.
Dwudniowy pobyt dziecka do lat 15 – 270 zł od dziecka.
Dziecko bez miejsca do spania – 200 zł od dziecka.

Osoba do kontaktu ze strony organizatora:

Piotr Makioła - tel. 501 736 509

25 lat od wpisania zawodu „Instruktor Nauki Jazdy” do klasyfikacji zawodów



25 maja 2020 roku upłynie 25 lat od dnia wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 20 kwietnia 1995 roku w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności dla potrzeb rynku pracy oraz zakresu jej stosowania (Dz.U. 1995 nr 48 poz. 253).

Klasyfikacja zawodów

Podjęcie prac nad nową klasyfikacją zawodów spowodowane zostało potrzebą określenia aktualnej i przewidywanej na najbliższe lata struktury zawodowej w Polsce. Konieczne to było między innymi dla uruchomienia w naszym kraju skomputeryzowanego systemu obsługi rynku pracy.

Drugim ważnym powodem podjęcia prac było ratyfikowanie przez Polskę Konwencji nr 160 oraz Zaleceń nr 170 Międzynarodowej Organizacji Pracy, dotyczących statystyki pracy. Wiązało się to z koniecznością dostosowania naszej klasyfikacji do Międzynarodowego Standardu Klasyfikacji Zawodów ISCO - 1988, przyjętego na XIV Międzynarodowej Konferencji Statystyki Pracy w Genewie w 1987 r.

Zawód instruktor

W rozporządzeniu zawodów instruktora nauki jazdy, znalazłszy się w grupie 33 NAUCZYCIELE PRAKTYCZNEJ NAUKI ZAWODU I INSTRUKTORZY, otrzymał numer 3310103.

Następne zmiany w Rozporządzeniu wprowadzono w latach:

2002, 2004 i 2007 i nie dotyczyły naszego zawodu. Dopiero Rozporządzenie MPiPS z dnia 27 kwietnia 2010 roku w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności... (Dz.U. 2010 nr 82 poz 537) dokonało istotnych zmian umieszczając zawód instruktora nauki jazdy w grupie 5 PRACOWNICY USŁUG I SPRZEDAWCY, w podgrupie - 5165 Instruktorzy nauki jazdy, zawody: 516501 Instruktor doskonalenia techniki jazdy; 516502 Instruktor nauki jazdy.

Rozporządzenie MPiPS z dnia 7 sierpnia 2014 w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności... (Dz.U. 2014 poz 1145) dodało do podgrupy 5165 Instruktorzy nauki jazdy, zawód, do dziś nieopisany, - 516590 Pozostali instruktorzy nauki jazdy.

Nasz dzień

Obchodząc Dzień Instruktora Nauki i Techniki Jazdy w dniu ostatniej korekty klasyfikacji zawodów i specjalności pamiętajmy, iż pierwsza klasyfikacja z mocą Rozporządzenia MPiPS weszła w życie 25 maja 1995 roku. Dla naszych zawodów jest to ważna data. Dlatego warto, abyśmy o niej pamiętali, a w nadchodzącym roku, w 25 lat od wpisania zawodu

instruktora do klasyfikacji zawodów, zgodnej z prawem międzynarodowym, pomyśleli o wykorzystaniu jej do propagowania w społeczeństwie wiedzy o naszej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa na polskich drogach. Przedstawiciele naszego zawodu mogą się poszczycić wieloma oddolnymi inicjatywami na rzecz edukacji komunikacyjnej społeczeństwa.

Liczymy na szeroki odzew, na propozycję uczczenia tego dnia w roku 2020.

Nasze zawody zasługują na uznanie społeczne. Wykonywana przez nas praca ma ogromne znaczenie dla kształtowania umiejętności ważnych dla bezpiecznego korzystania z infrastruktury drogowej, dlatego ważne jest poszukiwanie form komunikacji ze społeczeństwem propagującej nasz codzienny wysiłek i trudności, na jakie napotykamy, przy jednoczesnym solidarnym dążeniu środowiska do podnoszenia rangi instruktorów nauki jazdy i instruktorów doskonalenia techniki jazdy wśród innych zawodów.

Jan Szumiał
Prezes Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców w Warszawie



Kobiet w transporcie drogowym jest dwa razy więcej

Według danych Ogólnopolskiego Centrum Rozliczania Kierowców (OCRK) 98 proc. zawodowych kierowców stanowią mężczyźni. Bardzo powoli w świat męskich ciężarówek wkraczają kobiety, które za kierownicą 40-tonowego pojazdu radzą sobie tak samo dobrze, jak panowie. Panie stanowią już ponad 19 proc. kadry pracowniczej w obrębie całego sektora TSL¹, w tym spedycji, kadry zarządzającej i administracji. Najnowszy raport International Road Transport Union (IRU) pokazuje, że jedynie 2 proc. z nich pracuje za kółkiem.

Brak kandydatów na kierowców

W polskich firmach transportowych kierowcy w ruchu międzynarodowym mogą zarobić od 5000 do 8500 złotych netto, to nawet o 3300 zł więcej niż wynosi średnia krajowa. Mimo takich warunków finansowych przewoźnicy już od dłuższego czasu borykają się z brakiem kandydatów do pracy. Według badań przeprowadzonych

przez IRU br. października 2018 do stycznia b.r. niedobór kierowców w przedsiębiorstwach specjalizujących się w przewozach towarów osiągnął poziom 21 proc. Problem nieustannie się pogłębia – według badania przeprowadzonego przez OCRK już ponad połowa polskich przewoźników ma problem z zapelnieniem wakatów, a popyt na usługi transportowe stale rośnie.

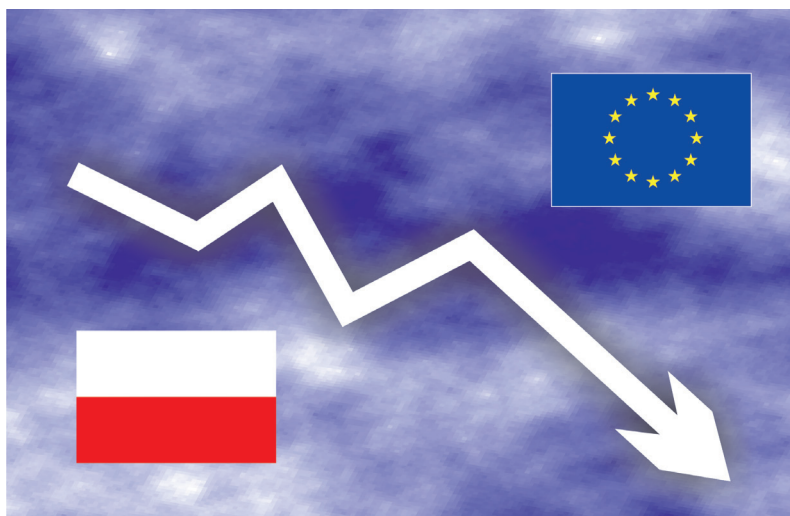
Już od kilku lat Unia Europejska oraz organy ustawodawcze i wykonawcze poszczególnych państw

członkowskich poszukują rozwiązania problemu braku rąk do pracy w charakterze kierowcy zawodowego. Jednym z rozwiązań może być zwiększenie zatrudnienia pań w tej branży, co obok dopuszczenia do zawodowej jazdy osób z całkowitym lub częściowym ubytkiem słuchu i przywrócenia kierunków kształcących przyszłych kierowców w szkołach, by zachęcać młodych do pracy w branży transportowej, jest dobrym kierunkiem zmian – mówi ekspert OCRK, Kamil Wolański.

Jest szansa?

Tendencje są spadkowe. W Polsce w sektorze transportu i magazynowania zatrudnionych jest 19,31 proc. osób płci żeńskiej, a jeszcze w 2015 r. odsetek ten był wyższy i wynosił 20,36² proc. Jak wskazują dane Komisji Europejskiej najwięcej kobiet zatrudnionych w transporcie obecnie znajduje się na Cyprze (28,74 proc.)³ oraz u naszych sąsiadów – na Słowacji (26,96 proc.) i w Czechach (26,64 proc.). W 2016 r. największy związek zawodowy w Wielkiej Brytanii Freight Transport Association (FTA) opublikował dane ankiety, z których wynika, że aż 79 proc. kobiet chciałoby zasiąść za kierownicą ciężarówki.⁴ Organizacja doszukuje się powodów, dla których większość z pań nie decyduje się na wstąpienie do zawodu. Okazuje się, że są to głównie zbyt wysokie koszty uzyskania prawa jazdy kat. C i E.

Jeszcze trzy lata temu kobiety stanowiły 1 proc. kierowców zawodowych. Obecnie IRU podaje, że możemy mówić o podwojeniu tej liczby. Oczywiście, specyfika pracy truckera jest dla wielu osób trudna do zaakceptowania. Mówimy tutaj o wielodniowych trasach. To nawet 244 dni w roku poza domem. Kierowca przejeżdża rocznie średnio 87 tys. km, czyli mógłby ponad dwukrotnie okrążyć ciężarówką Ziemię, a rekordziści robią to nawet pięciokrotnie. Trudne warunki socjalne, groźba kradzieży i napadów mogą zniechęcać do tej profesji. Jednak warto zwrócić uwagę, że jest to także ciekawy sposób na życie. Aktualnie coraz częściej możemy obserwować przykłady par, które jeżdżą w podwójnej obsadzie – zauważa ekspert OCRK. - Nie da się ukryć, że kobiety mierzą się ze znacznie wyższymi barierami wejścia do zawodu – m.in. ze względu na stereotypy. Panie zauważają ten problem - aż 63 proc. z nich przyznaje, że zły wizerunek zawodowych kierowców



Tendencje są spadkowe.

zniechęca je do podjęcia pracy w tym zawodzie. Zdanie to podzielają także mężczyźni – tak samo odpowiedziało niespełna 60 proc. zbadanych panów.

Dla odważnych

Mimo złej reputacji zawodowcy lubią swoją pracę. Tak przyznało 78,9 proc. kierowców, argumentując,

wynagrodzeń (39,6 proc.) oraz duże możliwości zmiany pracy związane z deficytem na rynku wykwalifikowanej kadry (15,9 proc.). Kamil Wolański, ekspert z OCRK ocenia, że - *Brak kierowców jest jednym z najpoważniejszych problemów, z którymi mierzy się obecnie branża transportowa w Europie. Działania, które zostały podjęte w celu zwiększenia zainteresowania zawodem, są słuszne. Warto*



Praca w transporcie – szansa na poznawanie nowych miejsc.

że zawód ten pozwala na poznanie nowych miejsc (47,9 proc.) i nowych ludzi (29,6 proc.). Badania pokazują, że kierowcy także wysoko cenią sobie w tej profesji kwoty

jeszcze popracować nad poprawą postrzegania tego zawodu przez społeczeństwo, a także modelem wsparcia kobiet na rynku pracy.

Kinga Woźniakowska

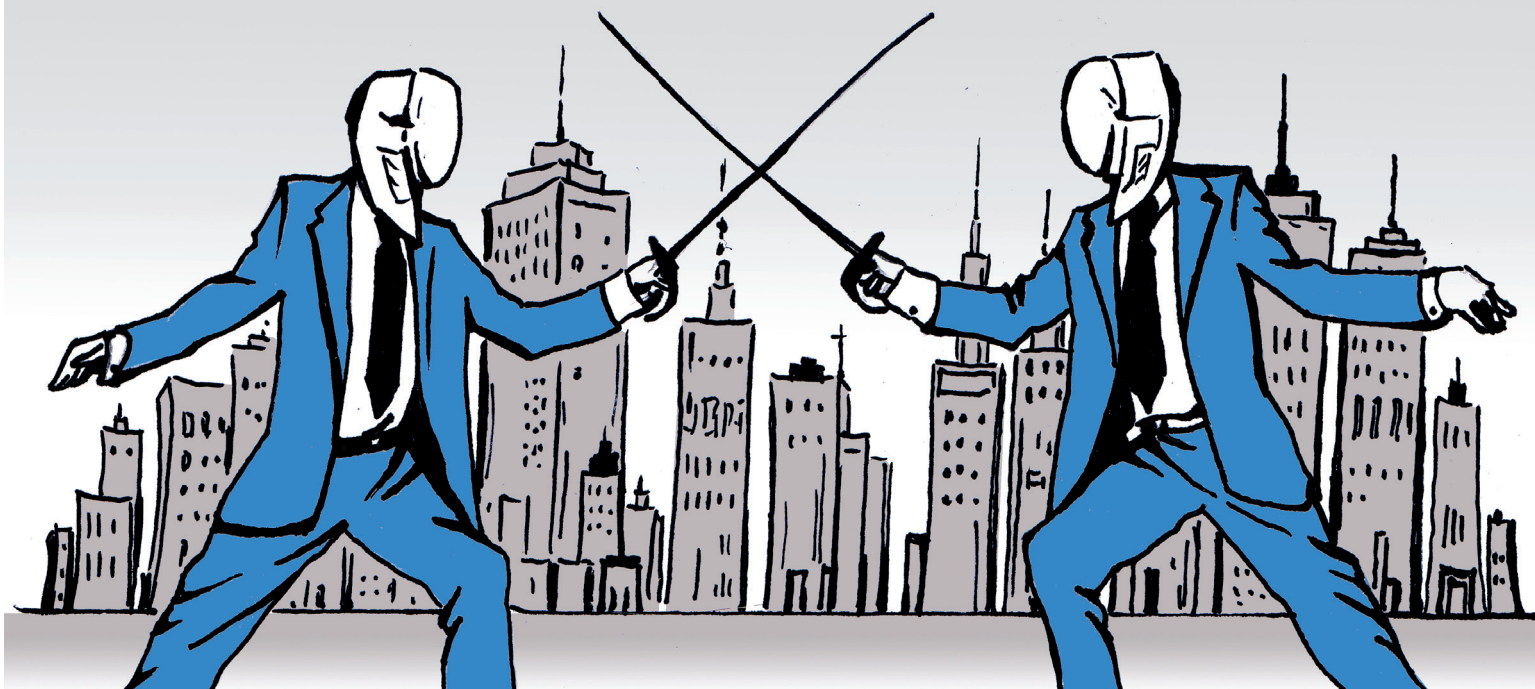
¹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/women-public-transport_en#2017

² https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/women-public-transport_en#2015

³ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/women-public-transport_en#2017

⁴ <https://fta.co.uk/press-releases/20160830-ladies-wanting-to-take-up-truck-driving-on-the-rise>

PIASKIEM PO OCZACH



Szanowni koledzy i koleżanki, wiem że po tym artykule zdobędę wielu wrogów, ale z czasem zrozumiecie o czym piszę.

Idealy

Prowadzę firmę już od 30 lat. Były lata dobre dla biznesu i były złe. Jak jest teraz? Dla mnie umiarkowanie. Cały czas „biję się z myślami” gdzie jest nasza przyszłość i w jakim kierunku zmierzamy. Zastanawiam się, jakie konsekwencje mogą wywołać nowe zmiany. Z jednej strony zawsze byłem ich zwolennikiem, zarówno na polu własnej firmy, jak i na płaszczyźnie działań społecznych. Piękne ideały, wszechobecne slogany o poprawie bezpieczeństwa, na które my jako instruktorzy nauki jazdy będziemy mieli wpływ, są tylko naszym życzeniem i długo pozostaną w sferze marzeń.

BRD

Na bezpieczeństwo ma wpływ wiele czynników. W pierwszej

kolejności to zachowania kulturowe w przestrzeganiu prawa, inne mają Słowianie, inne Germanie, a jeszcze inne Arabowie czy narody wschodu. Na drugim miejscu postawiłbym infrastrukturę drogo-

wą i organizację ruchu. Na trzecim miejscu prewencję i kontrolę nad egzekwowaniem prawa. Jest jeszcze szereg różnych elementów i gdzieś w tym łańcuszku przewinie się również sposób szkolenia.



Bezpieczeństwo na drodze zależy od wielu czynników.

Kursy

Na kursach kandydaci otrzymują pewien wzorzec zachowań, przecież nikt nie uczy łamania przepisów, przekraczania prędkości, niestosowania się do zasad BRD, a jednak większość wypadków wśród młodych kierowców wynika z powyższego.



Szkolenie - instruktor uczy według programu.

Program szkolenia wymusza na instruktorach realizowanie określonych zadań, ćwiczeń, kształtowania nawyków, odruchów i zachowań, które później będą pomocne na drodze. Wychowanie to proces długoletni, niestety my mamy do czynienia z ludźmi charakterologicznie ukształtowanymi i na to jak zachowują się w dalszej „karierze” kierowcy nie mamy wpływu.

Kontrola instruktorów, ośrodków? Jakże często temat poruszany jest w naszych rozmowach. Zarzucamy jej nieskuteczność, pobłażanie, niedbałość. Oczywiście wszystko można zmienić. Wystarczy wprowadzić nowe narzędzia, które będą bardziej skuteczne.

Samorząd - monopol

Samorząd w swoich założeniach chce mieć monopol na szkolenie instruktorów, na prowadzenie corocznych warsztatów i być może

innych szkoleń, które zostaną wymyślone w trakcie, wszak prowadzenie działalności gospodarczej zmusza do bycia kreatywnym, to kłóci się z zasadą działalności wolnorynkowej. Nigdy nie wiadomo jacy ludzie będą nami kierować. Podpisanie „cyrografu” stwarza takie niebezpieczeństwo. Monopol zawsze rodzi patologię, proszę

nie wyobrazić (przesadzam) szkolenia instruktorskie po 800 zł.

Festiwal obietnic ciągle się rozwija. Ochrona socjalna, tańsze paliwo, samochody, ubezpieczenia to już było przerabiane. Efekty niestety okazały się marne. Jeśli nawet coś uda się osiągnąć, to te „zniżki” będą z naszych pieniędzy, które wcześniej wpłacimy.

Opłaty - przymusowe

Obowiązkowe opłaty przynależności do samorządu obciążą nie instruktorów lecz przedsiębiorców, bo instruktor nie będzie miał z czego zapłacić. Osobiście nie chcę składać kolejnej daniny, która de facto w mojej firmie nic nie zmieni. To ja, jako szef, jestem gwarantem rzetelnego prowadzenia tej działalności, to ja odpowiadam za dokumentację, poziom i jakość szkolenia, nie mogę pozwolić sobie na bylejakosć bo opinia publiczna mnie zweryfikuje.

Liczby

Na 23 000 instruktorów w Polsce, około 1 600 osób popiera inicjatywę, czyli w przybliżeniu 7%. Na forach facebook'owych jest kilkuset instruktorów, z czego aktywnie w dyskusjach uczestniczy 50, bo reszta albo nie ma zdania, albo boi się wyrazić swój pogląd lub po prostu tego nie śledzi.

Ustawy

W poczekalni legislacyjnej jest zgłoszonych wiele spraw, które czekają od lat na realizację, takie jak: szkolenie osób z prawem jazdy, możliwość doboru motocykla uwzględniając zdolności i budowę fizyczną kandydata, paranoidalne zapisy co do szkolenia na kat. AM, zwłaszcza w kontekście szkolenia na skuterze, a późniejszej jazdy na czterokołowcu lekkim. Litościwie, ostatnio dopuszczono osoby niepełnosprawne do zdawania egzaminów, właśnie na tego typu pojazdach. A co z osobami pełnosprawnymi? Nauka na skuterku a jazda na czterokołowcu?

Wyżej wspomniane postulaty były zgłaszane już w czasie, gdy emerytowani obecnie panowie dyrektorzy z departamentów ministerstwa transportu byli jeszcze na stanowiskach i jakoś wtedy nie wykazali dobrej woli w załatwieniu tych spraw.

Teraz będą naszym doradcami. Pan bankowiec podczas posiedzenia senackiej debaty obywatelskiej wygłosił taką mowę o dyscyplinowaniu instruktorów, że byłem przerażony, już widziałem siebie w kajdankach, chociaż nic złego nie zrobiłem.

Braki kadrowe

Obecnie, prawie każda firma poszukuje instruktora, ja też. Ten stan rzeczy pogłębia się z roku na rok, starsi instruktorzy odchodzą, młodych jest jak na lekarstwo. Kursy instruktorskie świecą pustkami. Po wejściu nowych przepisów, wzrost

kosztów utrzymania uprawnień zmiecie z rynku kolejne 30%. Proszę zapamiętać te procenty, bo kiedyś do nich wrócimy.

Już żaden działacz z zielonogórskiego nie zaprotestuje, czy też gdańszczanin nie spuści złej ustawy w kłozecie, a ja nie napiszę tego co czytacie, bo wszyscy zostaną wezwani przed komisję dyscyplinarną za nieetyczne zachowanie.

Niezależność - zależność

Bardzo cenię sobie niezależność. W latach 80. kiedy zaczynałem pracę miałem „opiekuna”, który próbował wciągnąć mnie do PZPR, bez sukcesu. Teraz ktoś chce zmusić mnie do płacenia składek, czy też obowiązkowej przynależności. Wolę sam o tym decydować. Proponuje się Krajowe Sądy Dyscyplinarne, Krajowego Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej, czy rzeczywiście instruktor to taka patologia? Czy obecny stan prawny w Polsce (prokuratura, sądy, policja, restrykcje administracyjne) nie są w stanie wymusić przestrzegania prawa? Czy potrzebna nam rzesza urzędników, która będzie nas tropić po FB i innych portalach jeśli będziemy niepokorni?

Obecnie brak uczestnictwa w warsztatach instruktorskich po-

woduje zawieszenie uprawnień, po wejściu Samorząd Zawodowy Instruktorów i Egzaminatorów nieopłacenie składek spowoduje skreślenie instruktora z ewidencji, powrót będzie mógł nastąpić po powtórnym odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminów. Ja w skrajnej sytuacji mam ten komfort, że nie muszę być instruktorem, mogę zostać tylko przedsiębiorcą.

Na ten moment widzę SZliE jako przedsiębiorstwo, które na start potrzebuje obligatoryjnego comiesięcznego finansowego wsparcia, z bardzo dużym kredytem zaufania ze strony instruktorów.

Socjotechnika

Na 15% wierzę w jakże często używane słowa „Pro Publico Bono” jednakże za wszystkim w dalszej perspektywie kryje się biznes, który ma różne oblicza. Ja też w tym uczestniczę, naciskając na legalizację szkolenia osób z prawem jazdy, chcę przysporzyć sobie legalny dochód.

Portale sprzedam-kupię na początku w swe zasoby przyjmują wszystko bezpłatnie, po jakimś czasie biorą drobne sumy, a później już grubsze. Generalnie pojęcie inżynieria społeczna, inaczej *socjotechnika*, wszędzie ma się dobrze. Dla tych,

co nie znają tego słowa, zacytuje wybrany fragment z Internetu: „Podstawowe metody socjotechniki to np. perswazja, manipulacja, intensyfikacja lęku. Mimo, że wymienione różnią się od siebie w sposobie i skutku działania, łączy się w nacisku wywieranym na drugiego człowieka. Oparte są na emocjach, ale i na intelekcie (pokazywanie danych statystycznych, powoływanie się na autorytety i społeczny dowód słuszności).”

Apel

Zdaję sobie sprawę, że w projekt włożono mnóstwo pracy. Nie można tego potencjału, jak i zaangażowania kolegów, których bardzo cenię, zmarnować. Pracujemy nad doskonaleniem naszego warsztatu, ale nie pod przymusem przynależności, lecz z dobrej woli, chętnie się w te działania, ja i wielu moich kolegów włączy. Skoro oczekiwania szkoleniowców ze strony stowarzyszeń i federacji są dalekie od oczekiwań może warto stworzyć inną organizację „non profit”, która być może skuteczniej zaimplementuje zmiany, o które od lat zabiega środowisko instruktorskie oraz zmodyfikuje obecne zapotrzebowania i swą pracą udowodni, że warto się do niej zapisać i dobrowolnie płacić składki.

Jeśli kogoś tym artykułem dotknąłem lub obraziłem to przepraszam. Piszę to co czuję i jakie są moje obawy.

Pozdrawiam wszystkich. To jest zdanie jednego z 23 000 instruktorów. Nie hejtujcie mnie, tylko weźcie pod rozwagę, zanim zdecydujemy o naszej przyszłości.

Bogusław Sarna



Manipulacja.





DOBRE KROPLE LECZĄ OCZY

Obserwując nasze środowisko da się zauważyć, że coś wisi w powietrzu, ogólna apatia, nerwówka brak chęci do pracy, szukanie na forach może ktoś tchnie w nas nutkę nadziei. Jeżdżąc po mieście w dniu święta instruktora, byłem jedną z dwóch firm na Bemowie, które chorągiewką manifestowały to wydarzenie. „Ubrałem” swoje samochody zrobiłem zdjęcia i chciałem je opublikować, jednak stwierdziłem że moja radość też była sztuczna, bo jak tu się cieszyć samemu.

Oczekiwania

Wszyscy czegoś oczekują. **Nadzieja**, to pragnienie zaistnienia określonego stanu rzeczy i tak jeśli zagłębimy się w szczegóły to stwierdzam, że wszyscy chcą tego samego, niezależnie czy są na prawicy czy na lewicy naszych zmagających - lepszych warunków pracy i płacy, rzetelnego zatrudnienia, stabilnego ustawodawstwa i zadowo-

lenia z tego co robią. Czy to jest dużo? Na pewno nie.

Od jakiegoś czasu trochę zatraciliśmy się w walce o systemowe rozwiązania, zupełnie zapomnieliśmy o załatwianiu naszych bieżących bolączek, jakże często górnolotne określenia o naszej misji, powołaniu, przysyłają nam to, do czego ten zawód został powołany. Zbawienie świata pozostawmy misjonarzom, księżom etc....

Rolą lekarza jest leczyć, budowlanica budować, rolą instruktora jest szkolić kierowców, zgodnie z rozporządzeniem, zgodnie z istniejącym prawem, zgodnie z najlepszą wiedzą jaką dysponujemy, nie sposób pominąć tu również czynnika biznesowego, który pozwoli nam i naszym rodzinom godziwie żyć. Jakże często szukamy czegoś nowego, ekstrawaganckiego, innego a nie widzimy prostych rozwiązań, które są w zasięgu ręki.

Samorząd działa na podstawie ustawy, która musi przejść długą drogę legislacyjną, sejm, senat, prezydent to zajmie dużo czasu i tak naprawę stan naszego niepokoju będzie trwał nieustannie. Co robią, jak robią, kiedy robią, jeśli to już nastanie, przy zmianie kadencji znów niepewność, bo nie wiadomo kto będzie nami rządził i jakie miał pomysły. Cyrograf podpisany, wycofać się nie można.

My nie jesteśmy politykami, tworzącymi ideologie poprzez skomplikowane struktury, bo wcześniej czy później w nich się zagubimy.

Alternatywa

Ktoś pytał mnie o alternatywę, o to i ona. Mam dla Was propozycję stworzenia czegoś na już gotowych schematach, szczegółowo opisanych i co najważniejsze funkcjonujących i sprawdzonych, gdzie bez prawie żadnych nakładów, po tygodniu dwóch wchodzimy do pracy.

To lokalne STOWARZYSZENIA I FEDERACJA. Już słyszę, pukanie się w głowę, komentarze, krzyki, ale proszę wysłuchajcie mnie, nie rzucajcie komputerami i telefonami, nie zamykajcie ekranów.

Wspomniane organizacje to: zespół regulacji prawnych z kontami bankowymi, KRS-ami, statutami, stronami internetowymi, skrzynkami pocztowymi, to baza dla ich prawidłowego funkcjonowania. Należy ją tylko wypełnić odpowiednimi ludźmi, którym ufamy i tym, którzy mają zapal do pracy, a tych jak widać ostatnio sporo przybyło. Stowarzyszenia

działają na podstawie statutu, który de facto można przeczytać na naszych stronach, mało tego, zawsze można go zmodyfikować poprzez głosownie na walnym zgromadzeniu członków.

Argumenty

Przytoczę jeszcze kilka argumentów dlaczego tak:

- Po pierwsze, są to jedyne przez lata nie splamione instytucje, gdzie posadzono by kogoś o czerpanie korzyści materialnych.
- Po drugie, posiadają bazę, ich członkowie nawzajem są dla siebie życzliwi, więc załączek tej cechy mógłby udzielić się nowo wstępującym.
- Po trzecie, organizacje te, mają już przetarte kanały współpracy z władzami samorządowymi, ośrodkami egzaminowania, oraz instytucjami państwowymi.
- Po czwarte, są to instytucje nie związane z żadnym lobbieniem.
- Po piąte, można zawsze wstąpić i wystąpić.
- Po szóste, mają strony internetowe, które mogą pracować jako „tuby medialne” wykorzystywane do naszych celów.
- Po siódme, tu naprawdę można realizować się w poszanowaniu jednego człowieka do drugiego.

Nie sposób także pominąć faktu, że kiedyś wspierane, dziś ignorowane stowarzyszenia i federacja mają swoją 25-letnią tradycję, warto to kultywować, bo czy musimy historię pisać od nowa? Organizacja bez historii to tak jak człowiek bez twarzy.

Wśród wielu pozytywnych działań, z których obecnie wszyscy korzystamy, nie udało się uniknąć błędów, bo przecież filarem tych zgrupowań nie byli prawnicy czy inni fachowcy tylko zwykli instruktorzy.

Budowa ma zaufaniu

Jednakże zanim zaczniemy budować naszą rzeczywistość bez urazy, podziałów, zaszłości, PFSSK (Federacja) musi ujawnić wszystkie projekty, złożone przez zespół doradczy ds. szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, oraz przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy, zgodnie z zarządzeniem ówczesnego Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 04 sierpnia 2016 r., które były złożone przez komisję ds. współpracy w MT. Te z placami i salami na własność też, bo tak wiele kontrowersji one budziły. Jeśli ktoś miał argumenty do ich wprowadzenia to trzeba je przedstawić, jeśli nie, to trzeba się ukorzyć i powiedzieć przepraszam.

Do rozważenia byłoby również uzupełnienie zarządów lub rozpisanie nowych wyborów.

Koniecznym będzie także stworzenie, wspólnie wypracowanego katalogu zmian, który w przyszłości będzie procedowany przez naszych (mam na myśli nas wszystkich) przedstawicieli przed organami państwa po jesiennych wyborach.

Pieniądze

Wrażliwy punkt - warsztaty - w dużych grupach, w niskich cenach, atrakcyjnych tematycznie (bez praktyki – to trzeba zmienić) prowadzone przez dobrze opłaconych najlepszych wykładowców, którzy są wśród nas, jak również specjalistów z zewnątrz.

Ceny kursów, jaki i płace instruktorów, wymagają regulacji, reformę taką łatwiej przeprowadzić jest lokalnie i stopniowo, a nie glo-



Istniejące organizacje mają potencjał.



Plac manewrowy na własność?

balnie. Wynagrodzenie instruktora to ok. 1/3 ceny kursu relatywnie, płaca powinna rosnać wraz z ceną kursu aż do osiągnięcia zarobków osiągających średnią krajową.

Skąd pieniądze?

Ze składek płaconych DOBROWOLNIE w imię wspierania działalności i dla korzyści własnych, z reklam, które będą umieszczane na naszej stronie internetowej.

Dla przykładu w Warszawie zarejestrowanych jest ok. 2000 czynnych instruktorów, przy opłaceniu (DOBROWOLNIE) składki 15 zł miesięcznie daje nam nie wyobrażalną kwotę 30 tys. miesięcznie. Lecz ja takim optymistą nie jestem,



Składki tak ale dobrowolne.

zakładając, że połowa instruktorów wstąpi do stowarzyszenia i zapłaci składkę, to i tak kwota 15 tys. miesięcznie, uwzględniając, że jej część przekazywana będzie do Federacji, „spinającej” działalność stowarzyszeń w jeden strumień,



Młodzi ludzie potrzebni od zaraz.

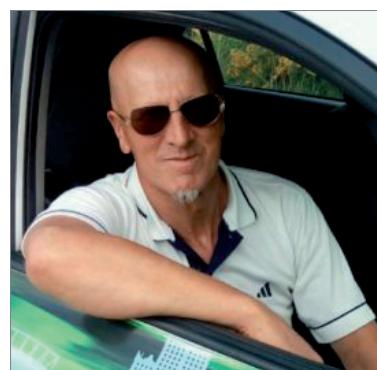
z przeznaczeniem na imprezy i działania o zasięgu krajowym.

Sumy te pozwolą na przeprowadzenie warsztatów dla członków nieodpłatnie, lub naprawdę za symboliczną kwotę. Zostałyby jeszcze część środków na zorganizowanie, od czasu do czasu, wysoko specjalizowanych szkoleń tematycznych dla kat. A, B, czy C na płytach poślizgowych lub symulatorach.

Co jest w tym najważniejsze? Ludzie - my instruktorzy, którzy w sposób odpowiedzialny włączą się do działania, tu każda złotówka wydana wróci do was z powrotem, nad tym czuwają komisje rewizyjne.

Czego nam więcej potrzeba? Wiem - najbardziej ludzi młodych, aktywistów, którzy tak trzeźwo myśłą jak Wy i skierują nas na ścieżkę, którą wspólnie wytyczymy. Aktywność, zaangażowanie, determinacja grupy ludzi bezpośrednio związanych z określoną działalnością jest w stanie pokonać wszelkie przeszkody do realizacji wspólnego celu, bo kto wie lepiej czego nam potrzeba jeśli nie MY.

Bogdan Sarna





STOWARZYSZENIE CZY SAMORZĄD?

W ostatnim czasie w naszym środowisku toczy się dyskusja nad przyszłością branży szkoleniowej. Impulsem stał się przygotowany projekt ustawy o SZIE (Samorząd Zawodowy Instruktorów i Egzaminatorów).

Idea

Inicjatorzy idei samorządu wśród głównych celów wymieniają podwyższenie poziomu zawodowego instruktorów poprzez ściślejszy nadzór oraz bardziej profesjonalne warsztaty zawodowe. Pytanie czy celów tych nie da się osiągnąć dużo prostszymi i tańszymi środkami? Bo o kosztach tego przedsięwzięcia autorzy pomysłu mówią jakby mniej. W projekcie ustawy zakłada się bardzo rozbudowany aparat biurokratyczny. Krajowe Izby mają mieć w strukturach Zjazd Izby, Radę Izby, Komisję Rewizyjną, Komisję Kwalifikacyjną, Sąd Dyscyplinarny, Rzecznika Odpowiedzialności Zawodowej. Oprócz tego mają być Okręgowe Izby z takimi samymi organami.

Nie wiemy

Nie wiemy, ile będzie okręgów. Jeśli dużo, to będzie duży koszt ich utrzymania, ale będą blisko zainteresowanych. Jeśli np. tylko 17, to dla niektórych członków daleki będzie dojazd do nich. Np. w skład

prezydium okręgowej rady izby ma wchodzić przewodniczący, zastępca, sekretarz, skarbnik i członkowie. Nie wiemy ilu, ale widząc mnogość zadań, w wielu organach może to być znacząca liczba. Do tego sekretarka, sprzątaczkę, itp. O kosztach wynajmu kilkupokojowych lokali, komputerach, opłatach za prąd nie wspomnę. Każdy przedsiębiorca wie, ile kosztują rzeczy niezauważalne, tusz do drukarki, papier. Można mnożyć. Samorząd ma wspierać socjalnie swych członków, więc być może powstaną dodatkowe komórki organizacyjne. Wiadomo, że każda biurokracja potrafi stwo-

rzyć potrzeby, dla obsługi których, zatrudnia się nowe osoby (może rodzinę albo znajomych?). Tylko to co przytoczyłem pokazuje, że każda Izba Okręgowa będzie musiała do obsługi zadań wymienionych w projekcie ustawy zatrudnić na etatach co najmniej kilkadziesiąt osób, w skali kraju to kilkuset urzędników (doliczając oczywiście Izbę Krajową). Skąd pieniądze na utrzymanie tylu urzędników i lokali? Z projektu wynika, że ze składek członków i działalności gospodarczej. Jeśli tak, to ile będzie wynosić składka członkowska czy cena warsztatów zawodowych w warunkach, gdy bę-



Wszyscy mamy mnóstwo pytań.

dzie monopol? A kto zagwarantuje, że będzie wyższy poziom warsztatów? Czy nie zadziała mechanizm znany z polityki krajowej, że intratne kontrakty daje się rodzinie i znajomym królika? Monopol zawsze rodzi patologie i śrubuje ceny w każdej dziedzinie. Samorządy mają dziś małą siłę przebicia ze względu na niewielką liczbę członków. Są 2 główne przyczyny. Pierwsza to mała liczba instruktorów, dla których nauka jazdy to główne źródło utrzymania. W moim środowisku odliczając szefów firm znaczącą większość stanowią emeryci oraz osoby pracujące w służbach w systemie zmianowym i w innych zawodach na etatach. Drugi powód to specyfika pracy instruktora. Otrzymuje wynagrodzenie nie za 8 godzin bycia w pracy, tylko za każdą przepracowaną godzinę, czyli działalność społeczna w stowarzyszeniu wiąże się z mniejszą liczbą godzin, czyli mniejszą pensją. Uważam, że pozytywne zmia-



Pieniądze trzeba dobrze liczyć i rozważnie wydawać.

ny w naszej branży można uzyskać dużo taniej, niż przez samorząd. Trzeba zwiększyć siłę stowarzyszeń poprzez znaczące zwiększenie liczby członków. Drugi kierunek działań to wprowadzenie do Departamentu Transportu i KRBD znaczącej liczby przedstawicieli naszego środowiska, gdzie mieliby znaczący wpływ na rozwiązania dla naszej branży (pomysł kolegi Krzyśka).

Samorząd – cudowne panaceum?

Idea powołania samorządu nie daje odpowiedzi na pytanie, jak poprawić sytuację materialną w naszej branży, a to dla nas najbardziej palący problem. Nie czarujmy się, silny nadzór nad instruktorami nie wpłynie znacząco na BRD, bo jest wiele innych ważniejszych czynników, jak np. wzorce zachowań na drodze, które młodzi kierowcy przejmują od starszych. Naprawdę instruktorzy uczą przepisowej i bezpiecznej jazdy. A wyjątki będą zawsze niezależnie od rodzaju bata. Poziom instruktorów mógłby wzrosnąć, gdyby do zawodu chcieli przyjść młodzi i ambitni, ale tych odstrasza mało atrakcyjne zarobki w stosunku do ciężkiej pracy i dużej odpowiedzialności. Z większości instruktorów, dla których to tylko dodatkowe zajęcie, nie da się więcej wycisnąć wyższego poziomu. Przy niedoborze na rynku pracy (a to stale się pogłębia) szefowie firm są pod ścianą. Muszą

zatrudniać każdego chętnego, bo nie mają wyboru. Nie ma naturalnej selekcji, że kto odstaje, zostaje zwolniony. Powstanie samorządu tylko pogłębi tę patologię, bo wysokie składki i ceny warsztatów spowodują odejście wielu z tych, którzy szkołę od jednej do trzech osób w miesiącu. Trzeba sprawdzić ile jest takich osób. Bo jeśli jest to znacząca liczba, to tej luki nie da się szybko zapłacić. Młodych ta praca nie inter-

esuje. Kursy szkolące kandydatów na instruktorów świecą pustkami. Poprawę poziomu na kursach prawa jazdy należy więc zacząć od znalezienia sposobu na zwiększenie pieniędzy w OSK, co przełożyłoby się na atrakcyjne finansowo warunki pracy, a w dalszej perspektywie przyciągnięcie młodych do zawodu.

Nic o nas bez nas mówi przysłowie. Uważam, że PFSSK we współpracy ze stowarzyszeniami wojewódzkimi powinno przeprowadzić kampanię informacyjną wśród instruktorów na temat zalet i zagrożeń w wyniku powstania samorządu, oraz zainicjować szerszą dyskusję, jaki kształt powinna obrać branża szkoleniowa i egzaminacyjna.

Kampanię tę powinno zakończyć referendum za lub przeciw samorządowi, oraz z innymi pytaniami dotyczącymi ważnych dla nas spraw. Nie powinniśmy stać z boku, bo pewnego dnia może być za późno i obudzimy się „z ręką w nocniku”, gdy ktoś urządzi nam świat po naszymu.



Zbigniew Muszyński



Jeden z problemów - brak chętnych do pracy w zawodzie instruktora.



Koalicja aktywnych

Wszystkie organizacje takie jak: stowarzyszenia, federacje, izby gospodarcze i inne, działające dla dobra środowiska szkoleniowego, podniesienia prestiżu zawodu i poprawy jakości szkolenia, powinny nadal istnieć i współpracować, wzajemnie się wspierać, nie konkurować ze sobą, również po powołaniu Samorządu Zawodowego Instruktorów Nauki Jazdy i Egzaminatorów. Można zwracać sobie nawzajem uwagę na popełniane błędy, a nawet małą efektywność czy bezczynność, ale robić to z intencją budowania silnej grupy zawodowej. Dobrym rozwiązaniem wydaje się być utworzenie koalicji aktywnych, w skład której weszłyby wszystkie funkcjonujące już podmioty zajmujące się szkoleniem z zakresu przepisów ruchu drogowego, jak również grupa inicjatywna stawiająca sobie za cel powołanie Samorządu Zawodowego Instruktorów Nauki Jazdy i Egzaminatorów. Dlaczego?

Regulacje prawne

Aby odpowiedzieć na to pytanie należy przyrzeć się umocowaniu prawnemu i przewidzianym formom działania zarówno samorządów zawodowych jak i innych organizacji skupiających przedstawicieli danego środowiska.



Źródło wszystkich regulacji - Konstytucja.

Podstawę prawną do tworzenia **samorządów zawodowych** stanowi art. 17 ust. 1 Konstytucji RP, który dopuszcza tworzenie samorządów zawodowych w drodze ustawy, jako podmiotów reprezentujących osoby wykonujące zawód za ufania publicznego i sprawujące pieczę nad należytych wykonywaniem zawodu w granicach interesu publicznego i dla jego ochrony. Funkcja pieczy obejmuje wszelkiego rodzaju zadania i aktywności związane z podejmowaniem działalności zawodowej. Przekazanie pieczy samorządom zawodowym związane jest z określeniem na ich rzecz pewnego stopnia samodzielności, a zarazem z poddaniem działalności samorządów zawodowych nadzorowi państwowemu. Publiczno-prawny charakter korporacji zawodowych wymusza ocenę podejmowanej przez nie działalności, także w kategorii ochrony interesu publicznego, dając jednocześnie kompetencje samorządom zawodowym, aby mogły one sprostać powyższym wymaganiom:

- wpływ na wstępowanie do samorządu nowych członków,
- dbałość o profesjonalne szkolenia członków grupy zawodowej zorganizowanej w samorząd, w tym również permanentne podnoszenie poziomu profesjonalnego i doskonalenie zawodowe,

- ustanowienie standardów wykonywania zawodu, przede wszystkim etycznych,
- kontrola profesjonalnej i etycznej jakości dostarczanych społeczeństwu usług.

Organizacje na dole

Zgodnie z art. 3 ust 2 pkt. 2 ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie, **stowarzyszenia to osoby prawne** uznane za **organizacje pozarządowe**, które jako praktycy życia społecznego – dysponują wiedzą o potrzebach „na dole” i mają pomysły na nowe

rozwiązania, a wykorzystanie ich doświadczenia, zwłaszcza na etapie konstruowania nowych aktów prawnych, planów rozwoju, **nowych przedsięwzięć**, dotyczących życia społecznego jest uznane przez ustawodawcę za bardzo ważne. Dlatego zgodnie z art 5 ust. 1 pkt 3 ustawy, organy administracji publicznej prowadząc działalność w sferze zadań publicznych mają obowiązek współpracy z organizacjami pozarządowymi, w tym konsultowania z nimi projektów aktów normatywnych w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.

Powyższa ustawa w art. 5 ust 2 pkt. 3 mówi, iż współpraca ta odbywa się na zasadach: pomocniczości, suwerenności stron, partnerstwa, efektywności, uczciwej konkurencji i jawności.

- pomocniczości (oznacza, że władze przekazują wykonanie zadań, rozwiązanie problemów itp. na możliwie najniższy poziom oraz że świadczona jest „pomoc ku samopomocy”, czyli „daje się wędkę, a nie rybę” tylko tak długo, dopóki obywatele nie staną się samodzielnymi)
- suwerenności (oznacza, że obie strony są autonomiczne i szanują swoją niezależność),
- partnerstwa (oznacza współdecydowanie, współudział i współodpowiedzialność obu stron),
- efektywności (oznacza osiąganie możliwie najlepszych rezultatów najmniejszym nakładem, przy zachowaniu jakości oraz wartości społecznych),
- uczciwej konkurencji (oznacza,



Ludzie zrzeszeni w organizacjach pozarządowych – fachowcy w swych dziedzinach.



Aby państwo mogło się rozwijać nieodzowne jest wykorzystanie wszystkich sił oddolnych społeczeństwa.

że stworzone są równe szanse, a kryteria oceny są jawne i dostępne, oraz że unika się konfliktu interesów, np. łączenia funkcji)

- jawności (oznacza dostęp do informacji i wiedzy).

Styk władza – organizacje pozarządowe

Tak więc władze oraz organizacje pozarządowe współpracują poprzez wzajemne informowanie się o planowanych kierunkach działalności, oraz poprzez konsultowanie projektów aktów normatywnych. Władze mogą utworzyć z przedstawicielami stowarzyszeń i fundacji wspólne zespoły o charakterze doradczym i inicjatywnym, mogą też podjąć tzw. inicjatywę lokalną oraz zawiazać umowę partnerską, np. w celu realizacji jakiegoś projektu finansowanego z funduszy unijnych.

Ponadto władze mogą utworzyć centrum wsparcia dla organizacji pozarządowych, które będzie oferowało doradztwo, szkolenia, konsultacje. Centrum takie może być prowadzone przez organizację pozarządową lub przez urzędników.

Z ustawowo stworzonych możliwości współdziałania z władzami rządowymi i samorządowymi korzystają zarówno regionalne stowarzyszenia ośrodków szkolenia kierowców jak również PFSSK, pełniące poprzez swoich przed-

stawicieli misję reprezentowania całego środowiska szkoleniowego w Polsce.

Istniejące już organizacje są, do czasu ewentualnego powołania na drodze ustawy samorządu zawodowego, który jeszcze nie wiadomo jak szybko zostanie utworzony i zacznie funkcjonować, jedyną reprezentacją szkoleniowców do dialogu z władzami. Nie jest wykluczone, że również po powołaniu samorządu, stowarzyszenia będą miały nadal znaczący głos w dialogu z władzami, gdyż jak wyraził to Jarosław Z. Szymański, dziekan Okręgowej Izby Adwokackiej w Łodzi, przewodniczący Łódzkiego Porozumienia Samorządów Zawodów Zaufania Publicznego:

„Obecnie samorządom zawodów zaufania publicznego niewątpliwie brakuje większego wpływu na procesy tworzenia przepisów prawa, dotyczących naszych zawodów. Politycy nie chcą wsłuchiwać się w głos najlepiej zorientowanych merytorycznie przedstawicieli samorządów zawodowych, albowiem uważają, że nie rozmawia się z tymi, których legislacja dotyczy. Tym samym a priori dyskwalifikują nas jako partnera w konsultacjach i debacie, przypisując nam zorientowanie jedynie na realizację partykularnych interesów zawodowych i środowiskowych.”

Mając na celu stworzenie forum demokratycznej dyskusji, opartej o niezależność wszystkich partnerów społecznych, ułatwiającego wymianę informacji i poglądów oraz pozwalającego uczynić głos środowiska szkoleniowego bardziej wyraźnym w debacie publicznej, w związku z podjętą inicjatywą powołania samorządu zawodowego instruktorów, należy uznać, iż instruktorzy i egzaminatorzy, aby wypełniać swoje funkcje społeczne potrzebują rozwiązań prawnych opartych na spójnej wizji. Do realizacji tego zadania niezbędna jest długofalowa strategia wykraczająca poza perspektywę kadencji władzy ustawodawczej i wykonawczej. Przyjmując, że do realizacji założeń ustawy powołującej samorząd niezbędny jest dialog całego środowiska szkoleniowo-egzaminacyjnego



Wspólnym wysiłkiem osiągniemy cel: lepsze prawo + warunki pracy = mniej stresu za kółkiem!

oraz współpraca z władzą, a także zaangażowanie przedstawicieli obu zawodów w debatę dotyczącą proponowanych rozwiązań, zachodzi konieczność podpisania porozumienia pomiędzy inicjatorami i funkcjonującymi organizacjami reprezentującymi środowisko.

Apel

Każdy, komu leży na sercu dobro środowiska szkoleniowego, poprawy pracy instruktorów i egzaminatorów, jakości szkolenia, podnoszenia prestiżu tej grupy zawodowej, powinien dążyć do wzajemnych, koleżeńskich relacji, dalekich od niechęci i wzajemnych oskarżeń. Powinniśmy wysłuchiwać nowych inicjatyw i propozycji młodego pokolenia, dyskutować nad nimi, korygować, zastanawiać się czy są dobre i idą we właściwym kierunku, oraz pozytywnie ustosunkowywać się do nich, jeżeli mogą przynieść korzyści dla całego społeczeństwa.

Jednak nie może to odbywać się poprzez negowanie wszystkiego co osiągnięto dotychczas. Zanim kogokolwiek oskarży się, trzeba zapoznać się z faktami (nie strzelać na ślepo) i dopiero wtedy stawiać merytoryczne zarzuty.

Do istniejących już organizacji mógł wstąpić każdy, kto miał życzenie i chęć działania dla dobra środowiska i podnoszenia jakości szkolenia. Jednak mało kto był zainteresowany. Miejmy nadzieję, że trend się odmieni i osób nie liczących na profity, chętnych do działalności społecznej przybędzie.

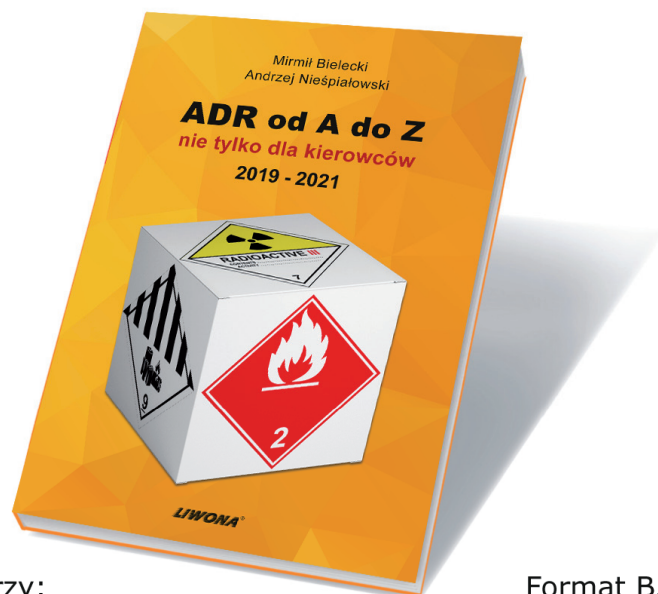
Proponuję powołać **koalicję aktywnych**, którą tworzyć będą wszystkie, bez wyjątku organizacje skupiające instruktorów i egzaminatorów nauki jazdy. Da to możliwość lepszych kontaktów z władzami na wszystkich szczeblach. Nasz głos będzie silniejszy, a nasze problemy będą mogły być sformułowane w sposób jednolity oraz wyrażisty i dotrzeć do szerszych kręgów społeczeństwa.

Jan Szumiał

Czy towary niebezpieczne są naprawdę niebezpieczne?

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

ADR od A do Z nie tylko dla kierowców



Autorzy:

Mirmil Bielecki

Andrzej Nieśpiałowski

Format B5

416 stron

cena 40 zł brutto

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

Publikacja zawiera m.in.:

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

Zapraszamy do składania zamówień:

www.liwona.pl, liwona@liwona.pl, tel. 22/867 88 66



Samorząd zawodowy - łyżka dziegciu do beczki miodu

W Polsce do końca 2018 roku powołano do życia drogą ustawy 12 samorządów zawodowych. Czy samorząd instruktorów nauki jazdy oraz egzaminatorów ma szansę na powstanie?

Stan obecny

W latach 1982-2017 powstały samorządy: adwokatów, radców prawnych, rzeczników patentowych, architektów oraz inżynierów budownictwa, lekarzy, farmaceutów, pielęgniarek i położnych, psycholo-

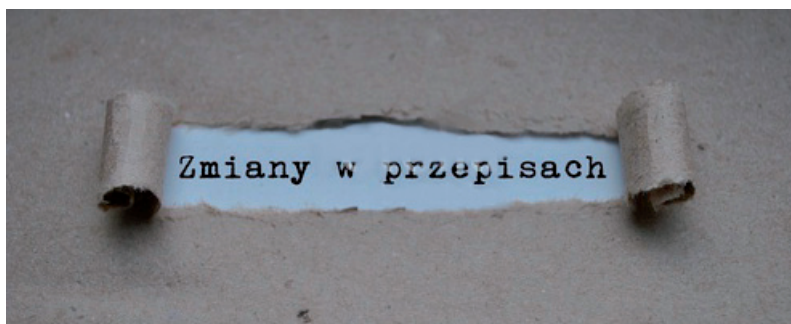
gów, biegłych rewidentów, doradców podatkowych, diagnostyków laboratoryjnych, fizjoterapeutów, którzy o utworzenie swojego samorządu walczyli 20 lat. Powołanie samorządu to wieloletni wysiłek konkretnej grupy zawodowej skutkujący wejściem w życie ustawy, co jak po-

kazuje życie, nie zapewnia jednak funkcjonowania konkretnej korporacji zawodowej. Ustawa o powołaniu samorządu zawodowego psychologów została uchwalona w 2001 roku z założeniem, że wejdzie w życie w 2006 roku. Ten czas nie został wykorzystany na powstanie aktów wykonawczych do ww. ustawy, a samorząd w skonfliktowanym środowisku nie funkcjonuje.

Dwa środowiska zawodowe: geodetów i kartografów oraz ratowników medycznych od wielu lat starają się o powołanie własnych samorządów. Teraz do tych dwóch grup chcą dołączyć instruktorzy nauki jazdy i egzaminatorzy. Czy jednak przy tworzeniu zasad samorządu tych zawodów, tzw. grupa inicjatywna, bierze po uwagę przykład z działania tych, którzy przetarli już pewne ścieżki w do-



Geodeci i kartografowie też walczą o samorząd.



Idea: zmiany w przepisach tylko za aprobatą samorządu.

chodzeniu do niezwykle ważnych dla środowiska rozwiązań bez wykluczania i etykietowania.

W przypadku geodetów i kartografów w 2014 r., z inicjatywy i z udziałem Głównego Geodety Kraju w Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii w Warszawie, odbyło się spotkanie przedstawicieli pięciu organizacji zawodowych w sprawie samorządu zawodowego geodetów i kartografów. Zgromadzeni postanowili powołać Zespół roboczy do spraw opracowania koncepcji samorządu zawodowego geodetów i kartografów. Uzgodniono, że do składu Zespołu, każda z pięciu organizacji, wydeleguje po dwóch przedstawicieli. Powołany Zespół opracował dokument pt. „Koncepcja Samorządu Zawodowego Geodetów i Kartografów”, który z założenia stanowić miał punkt wyjścia do dyskusji nad możliwością i zasadnością powołania Samorządu. Koncepcja zawiera, zatem stanowisko Zespołu, nie zawsze zgodne z indywidualnymi poglądami jego członków, a będące kompromisem ich stanowisk.

Branża motoryzacyjna

Fakt, że środowisko instruktorów nauki i techniki jazdy oraz egzaminatorów nie posiada swojego wysokiego urzędnika w administracji państwowej, nie zwalnia inicjatorów, nawet najsluszniejszej sprawy, z wsluchiwania się w głosy istniejącej od lat zorganizowanej reprezentacji środowiska, szczególnie że samorząd otrzymuje duże uprawnienia wzglę-

dem swoich „niedobrowolnych” członków, a jego działanie związane jest z konkretnymi kosztami, w dużej części pokrywanymi z niemałych składek członkowskich.

W jakim celu?

Każde środowisko zawodowe liczy na to, że samorząd będzie miał większy, niż mają stowarzyszenia zawodowe, wpływ na rozwiązania prawne, a opinie samorządu będą wiążące dla twórców prawa. Takie oczekiwanie może okazać się złudne. Władza wykonawcza, jako władza sensu stricto polityczna niechętnie dzieli się władzą z obywatelami, w szczególności gdy wykazują oni wysoki stopień instytucjonalnej samoorganizacji i autonomii, jak w wypadku samorządów zawodowych. Świadczy o tym dobitnie wieloletnie dochodzenie poszczególnych zawodów do uzyskania swojego samorządu, ale również fakt ingerencji ustawodawcy w funkcjonowanie najstarszego z samorządów – samorządu adwokatów.

Idealny konstytucyjny model samorządności zawodowej wypaczą zmiany ustawodawcze, które od 2005 roku, zmierzają wprost do ograniczenia samorządności zawodowej poprzez systematyczne, wynikające z doraźnych celów politycznych, redukowanie kompetencji samorządów zawodów zaufania publicznego. Przykładem powyższej tendencji jest ograniczenie roli samorządów zawodów prawniczych, m.in. samorządu adwokackiego, któ-

remu odebrano wpływ na przeprowadzanie egzaminów wstępnych.

Działania władz samorządu zawodowego wywołują również spory pomiędzy nimi a członkami samorządu, które rozstrzygane są przez sąd, a posunięcia władz samorządu zawodowego uznawane są za niezgodne z prawem. Sąd Najwyższy wyrokiem z 6.10.2014 r. (SDI 32/14) orzekł, że nie jest dopuszczalne nakładanie na radców prawnych obowiązku szkoleniowego uchwałą wewnątrz samorządową pod groźbą odpowiedzialności dyscyplinarnej.

Głos rozwagi

Inicjatorzy utworzenia samorządu zawodowego, przy tworzeniu jego zasad, powinni wziąć pod uwagę głos wszystkich przedstawicieli zawodu: zarówno zrzeszonych jak i nie zrzeszonych, aby przyjęte rozstrzygnięcia nie powodowały niepotrzebnych konfliktów.

W zależności od regionu i zasobności są różne oczekiwania co do tego, jakie kompetencje powinien posiadać samorząd. Nie można opierać się tylko na swoich racjach i tkwić w przekonaniu, że są one najważniejsze. Ważnym jest też, aby we władzach samorządu zasiadały osoby kompetentne, obdarzone zaufaniem, z doświadczeniem, znające problemy środowiska, a nie „showmani” szukający dla siebie poklasku.

Powołanie do życia samorządu zawodowego jest wieloletnim żmudnym procesem tworzenia ustawy powołującej dany samorząd oraz wymagających zmian w przepisach wykonawczych wielu resortów.

Apelujemy do wszystkich, szczególnie młodych przedstawicieli zawodów instruktora i egzaminatora, którzy podatni są na przyjęcie postawy charakteryzującej się przekonaniem, iż my młodzi wiemy lepiej niż ci starzy, którzy byli dla władzy tzw. pożytecznymi idiotami, aby korzystając



Ratownicy medyczni uważnie przyglądają się idei swojego samorządu.

z narzędzia jakim jest dzisiaj Internet, samodzielnie dochodzili do wniosków opartych o zapisane w sieci doświadczenia przedstawicieli tych grup zawodowych, które od lat walczyły o swoje samorządy oraz tych, które doświadczyły funkcjo-

nowania samorządów i mają na ich temat mocne zdanie. Oto przykład takiej wypowiedzi zamieszczonej pod artykułem „Dlaczego ratownicy medyczni walczą o utworzenie samorządu zawodowego” (www.rynekzdrowia.pl/Uslugi-medyczne/

Dlaczego-ratownicy-medyczni-walczą-o-utworzenie-samorządu-zawodowego,174422,8):

„Ratownicy chcą własnej Izby? Niech najpierw porozmawiają z szeregowymi pielęgniarzami, lekarzami, prawnikami i dowiedzą się co myślą o własnych Izbach, zwanych samorządami. Wtedy przestaną się upominać o „posadki dla wybrańców” oderwanych od rzeczywistości zawodowej. NIE powielajcie błędów innych grup zawodowych, bo staniecie się dojnymi krowami dla „elity” z przymusowymi składkami.”

Jeśli ktoś dzisiaj występuje z inicjatywą powołania samorządu i nie interesuje go zdanie ludzi, którzy w tym zawodzie zjedli przysłowiowe zęby, a oczekuje jedynie aplauzu dla swoich koncepcji, i nie interesuje go prawdziwa integracja środowiska a skłócanie go, to należy zadać pytanie – czy obrał właściwą metodę?

Zarząd PFSSK



KWALIFIKACJA WSTĘPNA Kat. C i D

Autor: Sebastian Paluch

Publikacja omawia szczegółowo: układy napędowe, układy bezpieczeństwa, zagadnienia z zakresu ergonomii, jakości w transporcie drogowym oraz ekonomii jazdy. Uświadamia kierowcom zagrożenia wypadkami na drogach, znaczenie predyspozycji fizycznych i psychicznych, umiejętności oceny sytuacji awaryjnych.

Format B5, 432 strony



KIEROWCA ZAWODOWY

SERIA

SZKOLENIA OKRESOWE (Uzupełnienie do Kwalifikacji Wstępnej) kat. C i D

Autor: Sebastian Paluch

Podręcznik omawia m.in. przepisy regulujące transport drogowy, czas pracy kierowców i zasady jego rejestracji. Przedstawia zagadnienia z zakresu: mocowania ładunków, przepisów regulujących przewóz pasażerów, bezpieczeństwa w przewozie osób, a także uświadamia zagrożenia wypadkami na drodze.

Format B5, 360 stron



CZAS PRACY KIEROWCÓW

Autor: Mirmil Bielecki

Obowiązujące normy jazdy, przerw i odpoczynków wprowadzone w Unii Europejskiej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady nr 561/2006 są złotym środkiem pomiędzy bezpieczeństwem, a koniecznością zapewnienia rentowności firm transportowych.

Format A5, 64 strony



VADEMECUM kierowcy zawodowego

Autor: Sebastian Paluch

Publikacja przeznaczona jest dla kierowcy, przewoźnika i spedytora. Omawia wybrane zagadnienia dla kierowców zawodowych, wykonujących transport drogowy. Książka zawiera wybrane pytania testowe z poszczególnych kategorii tematycznych.

Format A5, 464 strony



Jakim zawodem jest zawód instruktora a jakim chcielibyśmy aby był?

Zawód wolny, regulowany i zawód zaufania publicznego - co je wyróżnia i który z tych zawodów podlega deregulacji i dlaczego?

Wolny zawód

Nie ma w prawie polskim legalnej definicji. Przybliżenie definicji zawodu wolnego pochodzi z przepisów podatkowych (1997 r.) i o spółkach handlowych (2000 r.).

W art. 3 pkt. 9 Ordynacji podatkowej określono wolne zawody jako wykonywanie działalności zarobkowej we własnym imieniu i na własny lub cudzy rachunek. Kodeks spółek handlowych umożliwia przedstawicielom wolnych zawodów powoływanie spółek partnerskich w celu wyko-

nywania wolnego zawodu w spółce prowadzącej przedsiębiorstwo pod własną firmą. W art. 88 wymienione zostały wolne zawody, umożliwiające tworzenie takich spółek partnerskich. Są to zawody: adwokata, aptekarza, architekta, inżyniera budownictwa, biegłego rewidenta, brokera ubezpieczeniowego, doradcy podatkowego, maklera papierów wartościowych, doradcy inwestycyjnego, księgowego, lekarza, lekarza dentystry, lekarza weterynarii, notariusza, pielęgniarki, położnej, radcy prawnego, rzeczownika patentowego, rzeczoznawcy majątkowego i tłumacza przysięgłego.

Lista tych wolnych zawodów nie jest jednak listą zamkniętą i może być ona rozszerzona o inne zawody, o ile uzyskają one taki status w przepisach innej ustawy. Tak stało się w roku 2001 w przypadku zawodu psychologa, który na podstawie ustawy o zawodzie psychologa i samo-



Freelancer - wolny zawód.

rzędzie zawodowym psychologów, stał się wolnym zawodem. Oznacza to, że psychologowie zostali dopuszczeni do kategorii osób wykonujących wolne zawody, a tym samym mogą zawierać spółki partnerskie.

Pojęcie wolnego zawodu występuje ponadto w treści umów dwustronnych zawieranych przez Polskę w sprawie unikania podwójnego opodatkowania w zakresie podatków od dochodu i majątku.

Jedyna definicja wolnego zawodu w prawie unijnym została zawarta w Dyrektywie 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych. W punkcie 43 Preambuly zostało zdefiniowane, że **do wolnych zawodów należą zawody wykonywane osobiście na podstawie odpowiednich kwalifikacji zawodowych w sposób odpowiedzialny i zawodowo niezależny przez osoby świadczące usługi intelektualne i koncepcyjne w interesie klienta, i w interesie publicznym. Wykonywanie zawodu może podlegać w Państwach Członkowskich, zgodnie z Traktatem, szczególnym ograniczeniom ustawowym zgodnie z prawem krajowym oraz uregulowaniom zawodowym przyjmowanym w tych ramach samodzielnie przez odpowiednie organizacje zawodowe, chroniącym i rozwijającym profesjonalizm oraz jakość usług, a także poufność w relacjach z klientem.**



Przewodnik turystyczny – do niedawna zawód regulowany

Zawód regulowany

Jest on kategorią prawną przejętą z prawa wspólnotowego. Pierwszy raz pojęcie zawodu regulowanego w prawie polskim wprowadziła ustawa z dnia 26 kwietnia 2001 r. o zasadach uznawania nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych. Dyrektywa 2005/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie uznawania kwalifikacji zawodowych została w Polsce implementowana ustawą z dnia 18 marca 2008 roku o zasadach uznawania kwalifikacji nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej.



Zawód regulowany - konieczność spełnienia wymagań i zdania egzaminów.

W art. 2 ustawy przyjęto definicję zawodu regulowanego jako: zespołu czynności zawodowych, któ-

rych wykonywanie jest uzależnione od spełnienia wymagań kwalifikacyjnych i warunków określonych w odrębnych polskich przepisach, zwanych dalej „przepisami regulacyjnymi”. Natomiast kwalifikacje do wykonywania zawodu regulowanego oznaczają wymogi określone przepisami regulacyjnymi, od których spełnienia jest uzależnione wykonywanie zawodu.

W Polsce w 2011 roku było 380 zawodów regulowanych, co dawało nam pierwsze miejsce w Europie pod względem liczby i takich zawodów. Dla porównania, Niemcy ograniczają dostęp do 152 zawodów, Francja do 150, Holandia do 134, a Estonia jedynie do 47 zawodów. Działania de regulacyjne inicjowane są na poziomie instytucji unijnych.

Sytuacja w Polsce skłoniła rząd do podjęcia działań deregulacyjnych. Celem zabiegów deregulacyjnych jest przeciwdziałanie negatywnym skutkom zamykania dostępu do zawodów, takim jak: wzrost poziomu bezrobocia, wzrost cen i spadek jakości usług (brak skutecznej konkurencji), rozrost biurokracji i zwiększanie kosztów funkcjonowania państwa oraz szkodliwy wpływ na rozwój gospodarczy państwa.

W chwili obecnej obowiązuje ustawa z dnia 3 czerwca 2013 r. o zmianie ustaw regulujących wykonywanie niektórych zawodów, zwana „ustawą Gowina” lub pierwszą transzą deregulacji. Ustawa ta znacząco ułatwia dostęp do następu-

jących zawodów: adwokata, radcy prawnego, geodety, notariusza, bibliotekarza, komornika, pracownika sądu i prokuratury, profesji związanych z żegluga śródlądową, zawodów związanych z pośrednictwem pracy, syndyka, trenera, instruktora nauki jazdy i egzaminatora. Ustawa zakłada zróżnicowany stopień deregulacji dostosowany do specyfiki danego zawodu.

Należy zauważyć, że wśród deregulowanych zawodów odnajdujemy również zawody, które wymienione są jako zawody wolne, gdyż w obecnych warunkach gospodarczych wolne zawody stają się regulowanymi, co zresztą dopuszcza Dyrektywa Unijna, poprzez zgodę na podleganie krajowym ograniczeniom i uregulowaniom zawodowym. Wolne zawody korzystają z wolności wiązania się w spółki partnerskie, co jest ich szczególnym uprawnieniem, jednocześnie podlegają regulacjom określonym w przepisach państwowych i samorządowych.

Wyniki tej deregulacji są różnie oceniane, ale jak widać na jej przykładzie, tego, że dany zawód podlega deregulacji nie zmienia nawet fakt posiadania przez konkretny wolny zawód własnego samorządu zawodowego. Jeśli zaś konkretny zawód posiada swój ustawowo powołany samorząd to staje się zawodem zaufania publicznego. Z powyższego wynika, iż w celu rozwiązania ważnych problemów społecznych, każdy z trzech typów zawodów, może pod-

legać deregulacji, a dobro społeczne spodziewane po takim rozwiązaniu, ma przewagę nad niechęcią przedstawicieli poszczególnych zawodów do zmniejszenia wymogów niezbędnych do ich wykonywania.

Kończąc warto przedstawić zasady stawiania się danego zawodu, zawodem zaufania publicznego, do czego inicjując powołanie samorządu zawodowego, zmierzają przedstawiciele naszego środowiska.

Zawód zaufania publicznego

Pojęcie zawodu zaufania publicznego jest specyficznie polskim tworem i nie jest znane w innych krajach europejskich. W Polsce zostało wprowadzone przez art. 17 Konstytucji RP z dnia 2 kwietnia 1997 r., który wiąże wykonywanie zawodu zaufania publicznego z istnieniem samorządu zawodowego. Tym bardziej należy uzmysłwić sobie istotę tworzenia samorządu zawodowego – samorząd nie jest celem samym w sobie, lecz jednym z narzędzi powołanych do świadomego kształtowania stosunków społecznych i gospodarczych. Dlatego podkreśla się, iż prawidłowe funkcjonowanie zawodów zaufania publicznego możliwe jest tylko w państwach demokratycznych, w systemach szanujących prawa człowieka. Samorządy zawodowe posiadają tak ważne miejsce w społeczeństwie obywatelskim, że stają się pożądanym dobrem przez liczne grupy zawodowe, które zmierzają do tworzenia samorządów zawodowych, a tym samym do uzyskania statusu zawodu zaufania publicznego.

Do zawodów zaufania publicznego zalicza się profesje polegające na wykonywaniu zadań o szczególnym charakterze z punktu widzenia zadań publicznych i z troski o realizację interesu publicznego. Roboczo, przyjmuje się, że zawody te są bliskie, choć nie tożsame, z wolnymi zawodami. Nie wszyscy przedstawiciele wolnych zawodów zrzeszeni są w samorządach zawodowych, a więc nie są oni przedstawicielami

zawodu zaufania publicznego. Istnieją również zawody niebędące zawodami zaufania publicznego, a które są zorganizowane w korporacje.

Szerzej o tym czym charakteryzuje się zawód zaufania publicznego pisaliśmy w artykule „Samorząd zawodowy. Blaski i cienie”

Nasze publikacje dotyczące samorządów zawodowych nie mają na celu zniechęcenia grup inicjatywnych i tych przedstawicieli środowiska, którzy chcieliby przyłączyć się do nich, wprost przeciwnie. Chcemy tylko na przykładach prawa polskiego i unijnego, oraz doświadczeń innych grup zawodowych pokazać jak ciężka i daleka jest droga do ich ustanowienia i jakie pociąga to za sobą konsekwencje. Również nie powinno mieć miejsca negowanie wszystkich dotychczasowych dokonań organizacji zawodowych na tym polu. Właściwym posunięciem powinno być najpierw zapoznanie się z dokumentacją archiwalną tych organizacji, a później rzucanie oskarżeń o bierność. To nie przedstawiciele tych organizacji przystąpili do ataków i dzielenia na „nieobojetnych” i „obojetnych”. Od dawna zachęcaliśmy młodsze pokolenia do podejmowania inicjatywy, ale nie w ten sposób i nie tymi metodami. Jak to się ma do etyki i kultury na którą powołują się inicjatorzy tworzenia nowych struktur zawodowych?

My, „leśne dziadki” chętnie prześlemy stery organizacji zawodowych młodszemu pokoleniu. Wiemy, że czasami potrzebne jest świeże spojrzenie oraz zmiana sposobu działania stowarzyszeń i negocjacji z władzami rządowymi, ale powinno się to odbywać w sposób cywilizowany.

Ważne jest wyważone i przemyślane działanie przy próbie powołania samorządu, biorące pod uwagę i wyciągające wnioski z doświadczeń innych grup zawodowych, aby nie wypełniła się, zasłyszana opinia o działaniach Polaków wyrażona krótkim „Hurra...auć”!

Zarząd PFSSK



Lekarz, prawnik – osoby zaufania publicznego.

Instruktor z powołania



Jak pozyskać do zawodu instruktora nauki jazdy osoby z wrodzonym talentem pedagogicznym, entuzjazmem i poczuciem misji?

Instruktor – praca z misją

W procesie przygotowania kierowcy do udziału w ruchu drogowym podstawową rolę pełnią instruktorzy nauki jazdy. To właśnie oni stosując różnorodne formy i metody kształtują postawy przyszłych kierowców wyrażające się wewnętrzną zgodą na obowiązujące przepisy prawa i uznania zasadności ich przestrzegania dla bezpieczeństwa własnego i innych użytkowników ruchu.

Na instruktorach spoczywa odpowiedzialność za swoją pracę co powinno ich skłaniać, szczególnie wobec zmian w prawie, do ustawicznego samokształcenia. Trzeba samemu dużo i dobrze umieć, żeby można było kogoś czegoś nauczyć, choć i to nie wystarczy aby być dobrym instruktorem-nauczycielem, gdyż sprawą ważniejszą od wykształcenia jest stosunek do szkolonego.

Zdolności interpersonalne

Instruktor powinien rozumieć potrzeby i okazywać pomoc w pokonywaniu zahamowań i trudności swoich kursantów. Musi być dobrym psychologiem, aby wyczuć, zrozumieć i domyśleć się ich znaczenia dla zaistniałych problemów w szkoleniu. Do tego potrzebna jest życzliwość i umiejętność nawiązywania kontaktu, umiejętność pomagania, takt pedagogiczny niezbędny, aby nie naruszyć niczyjej godności i nie wywołać wstydu u szkolonego, cierpliwość oraz respektowanie indywidualności każdego człowieka.

O pozytywnym wpływie szkolącego na szkolonego możemy mówić gdy instruktora charakteryzuje: pewność siebie, spokój, odwaga w trudnych sytuacjach, odpowiedzialność, obowiązkowość, sprawiedliwość i konsekwencja w dążeniu do realizowania wytyczonych celów. Tylko

taki instruktor może skutecznie oddziaływać na kursanta jak „człowiek na człowieka”.

Takie cechy mogą charakteryzować jedynie osobę, która posiada tzw. **talent pedagogiczny gdzie: talent jest wrodzoną dyspozycją psychofizjologiczną, dzięki której osobnik pewne szczególne typy działalności lub produkcji, uprawiać może w sposób bardziej wydajny niż w przypadku zajmowania się czymś innym.**

Brak tego talentu sprawia, że osoba podejmująca się pracy w charakterze instruktora jest zwykłym rzemieślnikiem, gdyż jedynie znajomość nauczanego fachu nie czyni z jednostki nauczyciela. Podczas gdy samej techniki jazdy może nauczyć rzemieślnik, to przygotować przyszłego kierowcę do zrozumienia i przestrzegania zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym może tylko prawdziwy nauczyciel.

Negatywny wpływ innych uczestników ruchu na postawy przyszłego kierowcy może „pokonać” jedynie przekonująca, rozumna i jednoznaczna postawa instruktora, który wpoi w umysł szkolonego przekonanie o tym, że na prowadzącym pojazd mechaniczny spoczywa wielka odpowiedzialność za życie i zdrowie swoje i innych. To prawdziwa praca wychowawcza.

Przy braku wrodzonej dyspozycji psychofizycznej do wydajnego uprawiania zawodu instruktora nie wiele wnosi zdobywanie kolejnych zaświadczeń potwierdzających ukończenie szkoleń, czy nawet skończenie studiów wyższych, gdyż w praktyce nie przekłada się to na jakość wykonywanej pracy.

Niezależnie od tego, czy wykonujący zawód instruktora posiada, czy nie posiada wrodzonego talentu pedagogicznego, to bezwzględnie powinien zabiegać o podnoszenie poziomu swoich kompetencji rozumianych jako: zdolność i gotowość do wykonywania zadań na określonym poziomie.

Podstawowymi kompetencjami są:

- 1) kompetencje merytoryczne – instruktor jest ekspertem i doradcą przedmiotowym w zakresie znajomości aktualnie obowiązującego prawa.
- 2) kompetencje dydaktyczno-metodyczne, dotyczące warsztatu instruktora, a więc metod i technik nauczania.
- 3) kompetencje wychowawcze, dotyczące różnych sposobów oddziaływania na szkolonego; należą do nich umiejętności komunikacyjne, nawiązywania kontaktów, rozwiązywania problemów na danym etapie szkolenia.

W przypadku osoby z talentem pedagogicznym kompetencje wychowawcze są realizowane niejako naturalnie i bez wysiłku.



Talent pedagogiczny - rzecz nieodzowna w pracy instruktora

Motywacja

Różna też bywa motywacja do podjęcia pracy w zawodzie instruktora nauki jazdy wpływająca na jakość pracy wykonywanej przez instruktorów i jej ocenę społeczną.

Są takie osoby, które zdobyły uprawnienia i zostały instruktorami z przypadku. Nie mając pomysłu na życie, z obawy przed bezrobociem, myśląc, że w szkoleniu znajdą pracę. Podejmują pracę w zawodzie, choć ten z pewnością nie jest ich wymarzoną profesją. Ludzi tych cechuje małe zaangażowanie w rozwój zarówno własny, jak i dobre przygotowanie szkolonego. Brak motywacji, wiedzy i małe umiejętności, niespełnione oczekiwania powodują, że osoby te często rezygnują z pracy instruktora. Niestety podejmując tę decyzję czynią szkody dla wizerunku zawodu i dla osób szkolonych.

Są też instruktorzy, którzy są instruktorami z wyboru, a nie z konieczności. Realizują się w pracy i lubią to, co robią. Oczywiście taki pełny pozytywnego nastawienia,

pomysłów i dobrego samopoczucia instruktor spotyka na swojej drodze opór zarówno ze strony szkolonych, jak i współpracowników. Często naraża się na ostracyzm, odrzucenie i negatywne komentarze, np.: „I tak świata nie zmienisz”, „Nie wychodź przed szereg”, oraz blokowanie swoich spontanicznych i twórczych działań. Taki instruktor ma jednak silną motywację wewnętrzną do bycia aktywnym i jest pasjonatem.

Zdarza się, że szkoda dla szkolonych, że ci którzy od początku swej kariery zawodowej byli nastawieni na sukces, doskonalili się, pracowali nad samorealizacją i samorozwojem, z upływem czasu powoli wycofywali się, stracili cel, do którego dążyli. Konsekwencją takiego stanu może stać się wypalenie zawodowe. Bywa tak, że codzienne doświadczenia instruktora ubogacają go, coraz lepiej sobie radzi i pracuje coraz efektywniej. Bywa jednak i tak, iż instruktor, jak każdy inny człowiek, popełnia błędy w pracy, może ona go również znudzić czy zniechęcić. Z powyższego wynika, że zmierzając do poprawy jakości szkolenia, która ma się przyczynić do większego bezpieczeństwa ruchu drogowego, możemy napotkać na trudności, które pokonać można przemyślanym i konsekwentnym działaniem.

Rodzi się jedno pytanie: Jak pozyskiwać do zawodu tych, którzy mają wrodzony talent pedagogiczny, entuzjazm i poczucie misji?



Samorozwój instruktora zaczyna się i nigdy się nie kończy.

Jan Szumiał



Ruszanie na wzniesieniu.

Czy to rzeczywiście wymaga nadzwyczajnych umiejętności od kandydata na kierowcę ?

W ostatnim czasie pojawiły się wątpliwości czy osoba przystępująca do egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kat. B jest obowiązana zwolnić hamulec w czasie ruszania na wzniesieniu. W środowisku krąży opinia poparta nieprawomocnym wyrokiem Sądu Administracyjnego, że niezwolnienie tego hamulca nie stanowi podstawy do negatywnej oceny przez egzaminatora, a samo zadanie jest wyjątkowo trudne i nie można tak karkołomnej sztuki wymagać od osoby egzaminowanej. Wystarczy zatem, że zgodnie z kryteriami pojazd nie cofnie się więcej niż 0.2 m, a silnik pojazdu nie zgaśnie. Czy oby na pewno tak jest?

Prawidłowość oceny

Sprawa dotyczy prawidłowej oceny wykonania zadania egzaminacyjnego określonego w pozycji nr 6, tabeli nr 2, załącznika nr 2 do rozporządzenia z dnia 24 lutego 2016 roku (Dz. U. 2016 poz. 232 z późn. zm.), czyli ruszania na wzniesieniu.



Plac manewrowy – sprawdzenie podstawowych umiejętności przyszłego kierowcy.

Przedmiotowe zadanie zgodnie z dyspozycją art. 51 ust. 3 pkt 1 lit. a ustawy o kierujących pojazdami (Dz. U. 2011 nr 30 poz. 151 z późn. zm.) jest realizowane w zakresie sprawdzenia **podstawowych umiejętności panowania nad pojazdem** przez osobę egzaminowaną. Ustawodawca podzielił bowiem część praktyczną egzaminu na dwie części, realizowane na placu manewrowym ośrodka oraz w ruchu drogowym. Omawiane zadanie jest wykonywane w ramach części pierwszej egzaminu tj. już na placu manewrowym. Intencją ustawodawcy było niedopuszczenie do jazdy w ruchu drogowym osób, które nie posiadają podstawowych umiejętności panowania nad pojazdem. Co wydaje się być oczywistym z uwagi na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako punkt wyjścia do dalszych rozważań przyjąć zatem należy, że przedmiotowe zadanie sprawdza podstawową umiejętność jaką jest ruszanie pojazdem i nie wymaga od kierującego nadzwyczajnych kwalifikacji.

Kryteria – zarzewie sporu

Szczegółowo na mocy ww. ustawy kryteria oceny przedmiotowego zadania zostały opisane w formie rozporządzenia właściwego ministra (Dz. U. 2016 poz. 232 z późn. zm.). Zgodnie z treścią §23 ust. 1 pkt 1

trzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga/uruchamia hamulec postojowy, a następnie rusza do przodu zwalniając go”.

Niestety często zarówno sami egzaminatorzy jak również osoby odpowiedzialne za nadzór nad procesem egzaminowania uznają przedmiotowe ww. kryteria jako jedynie obowiązujące. Pomijanie w trakcie wykonywania zadania, oceny techniki kierowania pojazdem jest poważnym błędem. Brak oceny sposobu ruszenia, poprzez ograniczenie się jedynie do sprawdzenia czy pojazd się nie cofnął lub silnik nie zgasł wypacza całą ideę tego zadania. Przykładem może być tutaj jedna z licznie możliwych sytuacji zdarzających się w trakcie egzaminu, w której osoba zdająca wprowadza silnik pojazdu w zakres bardzo wysokich prędkości obrotowych, doprowadza do poślizgu sprzęgła oraz kół napędowych pojazdu, dzięki czemu silnik pojazdu nie gaśnie, a pojazd nie cofa się. Pominięcie oceny techniki kierowania pojazdem w takiej sytuacji doprowadzi do pozytywnej oceny wykonania zadania, pomimo tego że wykonane zostało w sposób skrajnie niebezpieczny oraz grożący uszkodzeniem pojazdu. Powyższe rozumowanie znajduje również potwierdzenie w treści dyspozycji §27 ust. 1 pkt 9 ww. rozporządzenia tj. egzaminator zwraca szczególną uwagę m.in. na sposób wykonywania manewrów

wskazane zadanie powinno zostać wykonane zgodnie z techniką kierowania pojazdem i kryteriami określonymi w tabeli nr 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia. Kryteria określone we wskazanej tabeli ograniczają się jedynie do sformułowania cyt.: „*Przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2m, a silnik nie powinien zgasnąć.*”

Osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po za-



Istota sporu - gąszcz praw i ich interpretacja.

na drodze oraz **sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem**. Uznać należy zatem, że ocena w przedmiotowym zakresie należy bezsprzecznie do uprawnień dyskrecyjnych egzaminatora, o których mowa w art. 56 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami.

I. Ocena zadania zgodnie z kryteriami określonymi w tabeli nr 4 załącznika nr 2 do rozporządzenia Zgodnie z treścią omawianego kryterium przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2m, a silnik nie powinien zgasnąć. Wskazać należy, że ta część dyspozycji nie budzi większych wątpliwości i podlega stosunkowo łatwej weryfikacji.

Większy problem pojawia się z właściwym zrozumieniem pozostałej części normy prawnej tj.: osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po zatrzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga/uruchamia hamulec postojowy, a następnie rusza do przodu zwalniając go. Pojawia się niekiedy problem, kiedy hamulec postojowy powinien zostać zwolniony. Bezsprzeczne jest, że hamulec winien zostać zwolniony w trakcie ruszania, nim kierujący przejdzie do jazdy. Zatem istotnym w sprawie jest właściwe ocenienie czy kierujący zakończył już proces ruszania czy też jeszcze nie. W tym miejscu z pomocą przychodzi definicja słowa „ruszanie”. Zgodnie ze słownikiem PWN słowo „ruszyć-ruszać” oznacza m.in. „zacząć posuwać się w jakimś kierunku” oraz „zmienić miejsce położenia czegoś”. Literalne brzmienie prowadzi zatem do wniosku, że w chwili kiedy pojazd zaczyna poruszać się w określonym kierunku tj. zmieniać miejsce położenia, proces ruszania zakończył się, co oznacza w uproszczeniu, że hamulec pojazdu winien być już zwolniony. Również z logicznego punktu widzenia pogląd taki zasługuje na uwzględnienie, pojazd nie powinien być jednocześnie rozpędzany oraz hamowany.

W praktyce brak zwolnienia hamulca i przejście do jazdy oraz osiągnięcie określonej prędkości jest sygnalizowane sygnałem ostrzegawczym, w tym także czerwoną lampką ostrzegawczą na desce rozdzielczej pojazdu, która sygnalizuje, że pojazd powinien **zostać niezwłocznie zatrzymany**. Nadto podkreślenia wymaga również, że ocenie podlega głównie samo zachowanie kierującego – zdającego. Zgodnie z §14 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów (...) (Dz. U. 2016 poz. 2022) pojazd samochodowy wyposaża się w hamulec postojowy przeznaczony do unieruchamiania pojazdu na wzniesieniu i spadku z możliwością;

- a. działania podczas nieobecności kierowcy (...)
- b. dokonywania hamowania z miejsca kierowcy wyposażenie pojazdu w hamulec postojowy, nie jest wymagane, jeżeli hamulec awaryjny, o którym mowa w pkt 2, spełnia wymagane warunki określone dla hamulca postojowego,

natomiast warunki określone dla hamulca awaryjnego wymagają m.in. możliwości:

- a. regulowania intensywności hamowania,

- b. dokonywania hamowania z miejsca kierowcy z możliwością trzymania kierownicy przynajmniej jedną ręką.

Podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, że rozporządzenie w sprawie egzaminowania (Dz. U. 2016 poz. 232) wymaga, aby osoba egzaminowana w trakcie wykonywania przedmiotowego zadania korzystała z hamulca postojowego, a nie awaryjnego. Hamulec postojowy natomiast nie posiada cechy regulacji intensywności hamowania, czyli zmniejszania siły hamowania podczas procesu ruszania. Hamulec postojowy działa na zasadzie włącz/wyłącz w przeciwieństwie do hamulca awaryjnego. Uznać zatem należy, że w zadaniu tym hamulec powinien zostać zwolniony (wyłączony) nim pojazd zostanie wprowadzony w ruch, a nie jak niekiedy się przyjmuje, że dopuszczalne jest jego zwalnianie w trakcie nabierania prędkości. Zdający winien się wykazywać umiejętnością właściwej synchronizacji używania mechanizmów sterowania pojazdem, w tym doбором właściwej chwili zwolnienia hamulca. W przeciwnym przypadku ruszenie przy włączonym hamulcu, a następnie jego zwolnienie już w czasie jazdy uznać należałoby za sytuację prawidłową, co stanowiłoby oczywiście kuriozum.



Poprawna technika kierowania pojazdem – dłonie na kierownicy dziesięć po dziesiątej

II. Ocena zadania zgodnie z techniką kierowania pojazdem

W tej materii zarówno egzaminatorzy jak również osoby nadzorujące ich pracę często nie stają na wysokości zadania przyjmując, że szczególne kryteria nie zostały określone w formie aktu prawnego. Podejście takie uznać należy, za całkowicie chybione. Prawidłowa technika jazdy zapewnia bezpieczeństwo ruchu drogowego, a w związku z tym powinna być wręcz priorytetem. Zdający, który nie potrafi w komfortowych warunkach ruchu na placu manewrowym ruszyć z miejsca do przodu będzie stanowił zagrożenie w realnym ruchu drogowym.

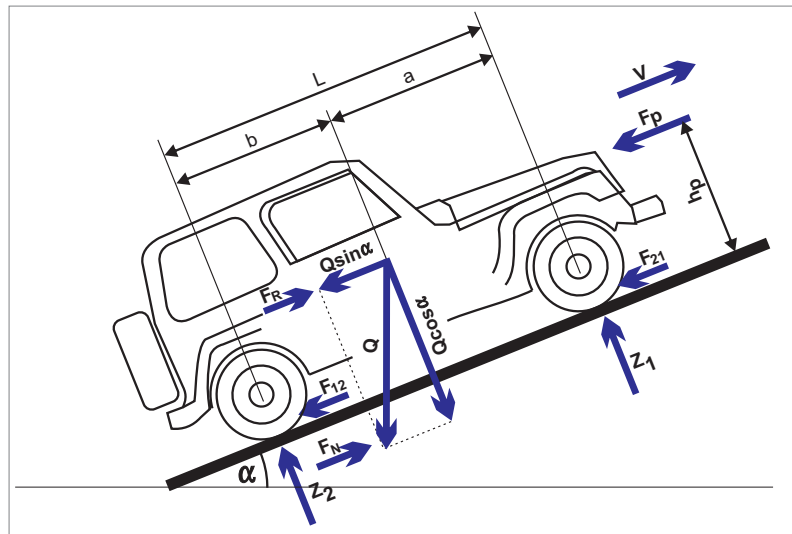
Ocena kwalifikacji osoby egzaminowanej w tej materii należy tylko i wyłącznie do kompetencji egzaminatora. On znajdując się w pojeździe potrafi ocenić m.in. czy osoba prawidłowo kontroluje pojazd, czy właściwie operuje mechanizmami, czy pojazd jest w dalszym ciągu hamowany czy też hamulec już został zwolniony etc. Analiza samego zapisu wideo z przebiegu egzaminu, nie daje możliwości ocenienia przez osoby postronne czy dane zachowanie osoby egzaminowanej było prawidłowe czy też nie. Mechanika ruchu pojazdu, a także pewne zachowania zdającego pozwalają na prawidłową ocenę przez egzaminatora.

Ruszanie na wzniesieniu ma ocenić kandydata na kierowcę w zakresie posiadania podstawowych umiejętności panowania nad pojazdem.

Poprawne wykonanie zadania powinno być zgodne:

- z kryteriami z rozporządzenia
- z techniką kierowania pojazdu

Ocenie podlega wiele zmiennej czynników. W przypadku omawianego zadania m.in. ważnym elementem jest, aby koła napędowe (często są to również koła kierowane, przedniej osi) nie utraciły przyczepności do podłoża. Nie zagłębiając się w szczegóły, można powiedzieć, że koła w poślizgu nie dają możliwości kierowania pojazdem. W uproszczeniu rozkład sił działających



Rozkład sił podczas jazdy pod górę.

cych na samochód podczas ruszania na wzniesieniu przedstawiony został na rysunku.

Podkreślenie wymaga fakt, że przyczepność przednich kół do podłoża zależna jest od iloczynu reakcji Z1 pod kołami oraz współczynnika przyczepności zależnego od podłoża. Jak wyraźnie widać wskazana reakcja jest zmniejszona już z samego tytułu, że pojazd znajduje się na wzniesieniu – siła

który dodatkowo dociąża tył pojazdu przy jednoczesnym zmniejszeniu reakcji Z1. Stwierdzić zatem należy, że brak umiejętności zwolnienia hamulca postojowego w odpowiednim momencie, drastycznie zwiększa ryzyko wprowadzenia pojazdu w poślizg.

Intencją omawianego zadania jest między innymi sprawdzenie kwalifikacji osoby egzaminowanej w przedmiotowym zakresie. Osoba egzaminowana w czasie praktycznej części egzaminu powinna wykazać się umiejętnością prawidłowego kierowania pojazdem, czyli takiego, aby m.in. ryzyko doprowadzenia do sytuacji krytycznej w tym poślizgu kół pojazdu było jak najmniejsze, a nie jak największe. Bezsprzecznie uznać należy zatem, że egzaminator ma obowiązek ocenić zadanie również z punktu widzenia wykonania go zgodnie z techniką kierowania pojazdem. Pominięcie tej podstawowej kwestii, nie daje pewności, że osoba zdająca posiada odpowiednie kwalifikacje, aby samodzielnie i bezpiecznie kierować pojazdem.

Nie sposób zatem zgodzić się z opinią, że w ramach realizacji przedmiotowego zadania egzaminator ocenia jedynie czy pojazd cofnął się o wartość przekraczającą 0,2 m oraz czy silnik pojazdu zgasł.

Jacek Łęgocki



Jak zostać instruktorem nauki jazdy w Wielkiej Brytanii?

Zawód instruktora nauki jazdy w Wielkiej Brytanii jest traktowany bardzo poważnie. Stąd warunki, jakie trzeba spełnić wymagają czasu, wytrwałości oraz pewnych zasobów gotówki. Wam się zdaje, że je znacie, to poczytajcie...

Od czego zacząć?

Przede wszystkim, aby zacząć:

- należy posiadać prawo jazdy kat. B od minimum 5 lat; nie ma znaczenia czy jest angielskie czy polskie prawo jazdy; polskie będzie trzeba wymienić na angielskie, co nie jest niczym skomplikowanym, trudno jednak powiedzieć, jak będzie po brexicie;

- mieć ukończone 21 lat;
- należy posiadać czyste konto w zakresie punktów karnych i wykroczeń w ruchu drogowym; do tego służy poddanie się procedurze weryfikacji niekaralności – CRB Check (niektóre rodzaje przestępstw dyskwalifikują kandydata na instruktora); dla tych, którzy uczestniczą w

pełnym szkoleniu, koszty CRB są w cenie;

- pożądana jest co najmniej podstawowa znajomość języka angielskiego; wynika to stąd, że testy egzaminu teoretycznego są w języku angielskim lub walijskim, a okresowe sprawdzanie kompetencji nie rzadziej niż co 4 lata wymagają zrozumienia zale-



ceń egzaminatora; wydawanie poleceń również musi odbywać się w języku angielskim;

Teraz możecie aplikować do organizatora kursu na instruktora. Najczęściej jest to szkoła nauki jazdy posiadająca licencję na prowadzenie takich szkoleń – to taki college dla instruktorów (<http://theinstructorcollege.co.uk/>). Oczywiście nie ma obowiązku uczestniczenia w kursie. Ty sam decydujesz, czy taki kurs potrzebujesz czy też nie. Z doświadczenia jednak warto z niego skorzystać – oszczędzasz czas i nerwy.

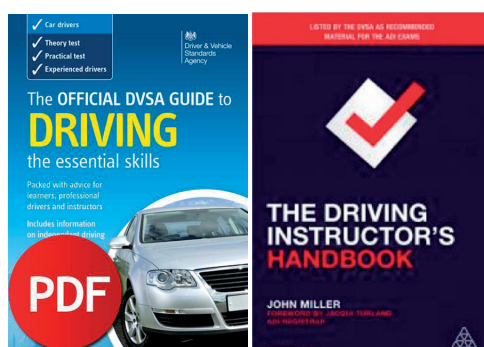
Zamiast kursu warto rozważyć inną opcję. Idealnym rozwiązaniem jest znalezienie lokalnego trenera o dobrej reputacji, który będzie szkolić na zasadzie "pay as you go" - czyli nie będzie wymagać żadnych deklaracji czy też dużych inwestycji. W takim wypadku, jeśli stwierdzisz, że chcesz zmienić trenera, nie będzie problemu. Jeśli natomiast kurs jest opłacony z góry, zbyt wiele nie można już zrobić. Podobnie jeśli kurs jest na kredyt – bo taka opcja jest także często dostępna, - wtedy koszty jeszcze bardziej wzrastają. Ważnym jest, aby zapytać trenera czy jest zarejestrowany w ORDIT. Znaczący to, że przeszedł on pozytywnie egzamin z umiejętności przygotowywania instruktorów oraz jego praca jest monitorowana przez DSA – poprzez regularne egzaminy. Rejestr instruktorów można znaleźć na stronie gov.uk: http://www.dft.gov.uk/fyn/ordit.php.

Szkoląc się jako instruktor nauki jazdy dowiesz się, jak uczyć. Ta praca wymaga odpowiednich umiejętności przekazywania wiedzy. Zadaniem instruktora **nie jest „czekanie aż kursant się nauczy”, ale**

przekazanie wiedzy w taki sposób, aby kursant wiedział co ma robić.

Trudno oczekiwać, że osoba, która nigdy nie jeździła, od razu wsiądzie do pojazdu i będzie potrafiła np. ruszać z miejsca, zmieniać biegi, właściwie zmieniać kierunek jazdy itp. bez instruktora.

Czyli, trzeba w odpowiedni sposób, dokładnymi instrukcjami powiedzieć od czego zacząć, krok po kroku przekazywać wiedzę, po czym sprawdzać, czy kursant rozumie i czy się uczy.



Oczywiście cierpliwość jest wskazana, gdyż każdy kursant jest inny i niektórzy będą gotowi do podejścia do egzaminu już po 20 godzinach, niektórzy będą potrzebować 100 (średnia krajowa w Wielkiej Brytanii to 47 godzin z instruktorem i ponadto 20 godzin jazd prywatnych). Nie chodzi tutaj o ilość godzin, ale o efekt końcowy. Aby zdać egzamin, kursant musi być w stanie samodzielnie poruszać się w sposób bezpieczny i przepisowy na różnego rodzaju drogach - w centrum miast, na drogach szybkiego ruchu, itp. Statystycznie, co piąty nowy kierowca ma wypadek w pierwszych 6 miesiącach swojej jazdy. Dla przykładu kurs praktyczny przygotowujący do egzaminu kat. C i C+E trwa 1 lub 2 dni (od rana do wieczora) w zależności od Twojego doświadczenia.

Wykształcenie instruktora jazdy w Wielkiej Brytanii

Wykształcenie nie ma znaczenia w procesie ubiegania się o uprawnienie

nia - licencję. Ważne są warunki opisane powyżej. Jeśli je spełniasz, to masz podstawę do rozpoczęcia kursu. Warto się jednak zastanowić, czy Twoje predyspozycje osobiste umożliwiają wykonywanie tego zawodu. To jest praca z ludźmi o różnych charakterach, z różną historią i predyspozycją do prowadzenia pojazdu. Nie da się tutaj każdego kandydata podejmującego kurs traktować tak samo. Przystępując do szkolenia na kursie praktycznie nie musisz mieć ze sobą żadnych dokumentów za wyjątkiem prawa jazdy.

Potrzebny jest jego numer, by można było sprawdzić Twoją historię drogową w DVLA – urząd do spraw kierowców. Wystarczy załogować się on-line na ich stronę i tam już znajdą co trzeba.

Dodatkowe szkolenia i kursy - warto takie skończyć

Warto podjąć taki trud, a nie tylko ograniczyć się do podstawowego kursu. W Anglii klienci zgłaszają się do tej a nie innej szkoły, a raczej instruktora, który cieszy się dobrą opinią wśród znajomych kandydata. Jeśli potrafisz trochę więcej, masz nietuzinkowe podejście, to będziesz miał i klientów. Tutaj nikt nie idzie do szkoły nauki jazdy, jeśli nie jest przekonany co do jej wartości. Są szkoły, a raczej instruktorzy, do których jest kolejka oczekujących. Dzieje się tak, bo nie ma określonej ilości godzin praktyki do wyjeżdżenia. Tu instruktor wraz z kandydatem uzgadnia postępy i potrzeby. Każda godzina to duży koszt.

Uprawnienia niezbędne do wykonywania tego zawodu w Wielkiej Brytanii

Niezbędna jest licencja. Do jej uzyskania jest potrzebne zdanie 3 egzaminów. Już po 9 miesiącach można uzyskać pełne uprawnienia, ale jak



się postarasz, to po 3 miesiącach i zdaniu 2 egzaminów można zacząć uczyć.

Pierwszy – to egzamin teoretyczny z wiedzy o ruchu drogowym; to test wyboru, na który składa się 100 pytań. Uczysz się samodzielnie, korzystając przede wszystkim z materiałów szkoleniowych w języku angielskim, ale możesz też posiłkować się przetłumaczonym na język polski kodeksem oraz dwujęzycznymi materiałami obowiązującymi na egzaminach na prawo jazdy kat. B. Nie ma ograniczeń w ilości podejść do tego egzaminu (za wyjątkiem Irlandii Płn., gdzie obowiązuje limit 3 razy w przeciągu 2 lat). Natomiast jest zasada ogólna, która stwierdza, że w przeciągu dwóch lat od zdania teorii musisz zdać pozostałe dwa egzaminy.

Drugi – to egzamin praktyczny, w którym egzaminator sprawdza nas jako kierowcę; określa, czy nadajemy się do tego zawodu. Już w trakcie nauki teorii możesz rozpocząć zajęcia praktyczne. Będą trwały jeden dzień w tygodniu i zajmą około 3 miesiące – w sumie będzie to ok. 40 godzin zajęć (liczba godzin szkolenia zależy od indywidualnych predyspozycji konkretnej osoby – kształcenie odbywa się do skutku). Zajęcia prowadzą doświadczeni trenerzy instruktorów. Umiejętności zdobyte w czasie szkolenia należy trenować samodzielnie podczas codziennej jazdy samochodem. Im częściej będziesz to robił, tym szybciej i lepiej przygotujesz się do egzaminu. Jeśli ten egzamin zdamy, to już teraz można ubiegać się o tzw. Pink Licence, czyli licencję tymczasową. Z nią możemy już zacząć uczyć jako

posiadacz tytułu PDI, czyli *Potential Driving Instructor*. Takie uprawnienia są ważne zwykle przez 6 miesięcy. W tym czasie należy zdać ostatni egzamin z umiejętności uczenia. Do tego egzaminu możesz podejść tylko 3 razy. Jeśli trzecia próba również będzie nieudana, możesz ponowić swoje starania dopiero po upływie dwóch lat od daty zdania egzaminu teoretycznego – wtedy cały cykl egzaminacyjny zaczynasz od początku, od egzaminu teoretycznego.

Trzeci – jest najtrudniejszy, bo składa się jakby z dwóch części chociaż jest to jeden egzamin. Instruktor musi zdobyć wiedzę z zakresu dydaktyki – musi potrafić skutecznie przekazywać wiedzę i umiejętności. Dlatego bardzo ważnym etapem w cyklu szkolenia instruktorów jest III etap, podczas którego poznają oni metody nauczania i przygotowują się do zdania ostatniego egzaminu. Etap ten może rozpocząć się jeszcze w trakcie przygotowań do egzaminu praktycznego, obejmuje ok. 100 godzin zajęć (liczba godzin szkolenia zależy od indywidualnych predyspozycji konkretnej osoby – kształcenie odbywa się do skutku). Po szkoleniu przystępujecie do egzaminu. Egzaminator wciela się w rolę kursanta i zadaniem instruktora jest przeprowadzenie dwóch 30-minutowych lekcji z wybranego tematu. W pierwszej części egzaminator gra rolę ucznia początkującego, w różnym stadium rozwijanych umiejętności. Trzeba wykazać się wiedzą z zakresu techniki wykonania poszczególnych manewrów, ale przede wszystkim w umiejętnym zaprezentowaniu poszczególnych elementów ćwiczonej czynności i co ważniejsze, umiejętności w zakresie tłumaczenia osobie uczącej się. W drugiej części egzaminator gra rolę ucznia, który umie jeździć, a który ma złe nawyki. Należy zdiagnozować nieprawidłowe zachowanie kierującego oraz wskazać / nauczyć poprawnego wykonywania manewru. Do tego egzaminu możesz podejść tylko 3 razy. Jeśli trzecia próba również będzie nieudana,

możesz ponowić swoje starania dopiero po upływie dwóch lat od daty zdania egzaminu teoretycznego – wtedy cały cykl egzaminacyjny zaczynasz od początku, od egzaminu teoretycznego.

Po zdaniu tego egzaminu stajemy się ADI, czyli *Approved Driving Instructor* – czyli pełnoprawnym instruktorem. Ich umiejętności są weryfikowane przez DSA co najmniej raz na 4 lata.

Zatrudnienie

Praktycznie wszędzie jest zapotrzebowanie na instruktorów nauki jazdy. Można pracować dla korporacji lub na własny rachunek. Korporacja udostępnia na preferencyjnych warunkach pojazdy do nauki jazdy, pomaga w szkoleniu kandydatów. Oczywiście lepiej pracować na własny rachunek. Unikamy wtedy opłat za tzw. reklamę – to jest nadruk na samochodzie czy logo danej firmy/korporacji; prowizji od osób skierowanych przez korporację do nas na szkolenie (takie opłaty nazywane są franchise fee – opłaty regularne, tygodniowe).



Prowadząc szkolenia nie potrzebujesz mieć biura, stałego miejsca spotkań z kandydatami, placu manewrowego. Wszystko odbywa się w ruchu drogowym. Oczywiście korporacje posiadają biura, pokoje spotkań itp., parkingi z pojazdami, ale tego wymaga prestiż firmy a nie wymogi formalne.

Główne obowiązki instruktora jazdy

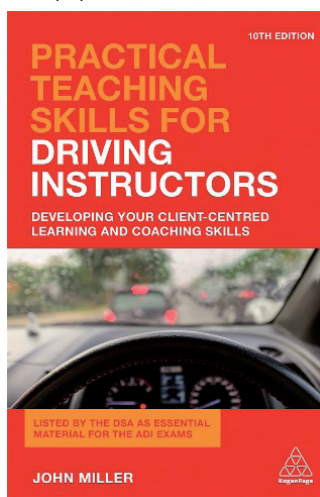
Podstawowy obowiązek, to nauczyć kandydata prowadzić pojazd. Jeź-

dzi się na nowych samochodach, ale różnych. Głównie jeździ się fordami, oplami, kia. Ilość wyjeżdżonych godzin zależy od percepcji osoby szkolonej, umiejętności przyswajania wiedzy i sprawności. Każdy taki szkolony jest traktowany indywidualnie. Efektem jednak końcowym ma być poziom wyszkolenia mniej więcej taki sam dla wszystkich kandydatów.

Zarobki instruktora

Zależą, czy pracujemy dla kogoś, czy też na własny rachunek jako samozatrudnieni. Ceny za godzinę jazdy są zależne od regionu kraju i różnych systemów promocji. Jednak większość z nich waha się w przedziale 18 do 35 funtów za godzinę. Można przyjąć dla pracującego ok. 13 godzin dziennie /w tym 1-2 godziny na dojazdy/, że uzyska około 250 funtów.

Przeanalizujmy: jeśli weźmiemy średnią na poziomie około £23 za godzinę to można obliczyć, że instruktor który prowadzi 40 godzin lekcji w tygodniu i pracuje w efekcie około 50 godzin – licząc także dojazdy – zarobi około £920. Od tej kwoty należy odliczyć koszty samochodu oraz paliwa, reklamy i franczyzy.



Leasing samochodu zawierający serwis, opony i wszystkie elementy eksploatacji (np. sprzęgło), to koszt około £100 na tydzień wraz z ubezpieczeniem. Paliwo i koszt franczyzy oraz reklamy kolejne £150-200.

Czyli łatwo obliczyć że przychód to około £600 za tydzień. Z tej kwoty odliczyć należy ubezpieczenie i podatek. Oczywiście są instruktorzy, którzy pracują więcej, czy też są instruktorzy którzy ceną swoje usługi dużo wyżej niż wspomniane £23 za godzinę. Ale są także instruktorzy którzy pracują np. 20 godzin tygodniowo. Oczywiście swoje wydatki można obniżyć, kupując np. używany samochód i rozpoczynając swoją szkołę jazdy nie korzystając z franczyzy.

Zawód

Ma zalety i wady jak każdy zawód. Godziny jazdy w samochodzie mają swoje odzwierciedlenie w stanie zdrowia instruktora. Jest się jednak szefem dla samego siebie. Zawód ten w Anglii uznawany jest jako praca umysłowa.

W Wielkiej Brytanii zawód ten możesz zdobyć krocząc ścieżką od szkolenia do egzaminów lub przeniesienie uprawnień, jeśli posiadasz je z innego kraju UE. Przenosząc uprawnienia, trudno jednak liczyć na sukces od pierwszego dnia pracy. Z czasem uda się wyrobić dobrą markę. Na początku warto łączyć dwie prace – coś, co pozwoli Ci egzystować jako podstawowe zajęcie zarobkowe i dodatkowe – własnie nauczanie jazdy.

Każdy instruktor musi zdawać okresowe egzaminy – tzw. *standards check* nie rzadziej niż co 4 lata, ale ten okres zależy od egzaminatora. Uzyskanie najwyższej oceny po takim egzaminie okresowym powoduje, następny odbędzie się nie szybciej niż za 4 lata. Im niższa ocena, tym częściej instruktor musi zdawać ten egzamin. Taki egzamin polega na przeprowadzeniu zajęć praktycznych z kursantem w języku angielskim. Istotnym składnikiem szkolenia jest zapoznanie uczestnika kursu z angielską terminologią wymaganą na egzaminie.

Wymagania finansowe

- kurs na instruktora kandydatów na kierowców – 3000 funtów;

- formalności przygotowujące do wykonywania zawodu – ok. 1350 do 1850 funtów; przystosowanie pojazdu do jazdy szkoleniowych – dual controls; oznaczenia pojazdu;
- pojazd szkoleniowy – trudno w Wielkiej Brytanii prowadzić szkolenia na starym samochodzie; najstarszy, jaki widziałem to był 3-letni ford; najczęściej są to pojazdy nowe, lizingowane – taki wydatek to minimum 7000 funtów;

Informacje dodatkowe o pracy instruktora i szkoleniu kandydata

W Wielkiej Brytanii nie ma konieczności prowadzenia wykładów, najczęściej kursanci przygotowują się do egzaminów teoretycznych korzystając z materiałów w Internecie.

Instruktor najczęściej odbiera kursantów spod domu, pracy. Wszystkie jazdy, w tym manewry odbywają się „na mieście”. W Wielkiej Brytanii nie korzysta się z placów manewrowych. To instruktor jest odpowiedzialny za znalezienie bezpiecznego miejsca do nauki dla kursanta.

Godziny pracy instruktora najczęściej nie są normowane - wszystko zależy od ich klientów oraz ich dyspozycyjności. Oczywiście, można decydować o godzinach, w których się pracuje. Jednak trzeba się liczyć z tym, że będzie konieczność wprowadzania częstych zmian w swoim grafiku, np. ze względu na egzaminy, różne zmiany w pracy kursanta itp. Instruktorzy najczęściej pracują 5-6 dni w tygodniu, zaczynając od 09:00, a kończąc czasami nawet o 21:00 – z przerwami pomiędzy. Oczywiście są też instruktorzy którzy pracują „part-time”, np. oferując tylko poranne lekcje. Wszystko zależy tutaj od dyspozycyjności, chęci do pracy oraz potrzeb finansowych instruktora.

Do zadań instruktora należy także obsługa samochodów szkoleniowych, organizacja lekcji i swojego kalendarza.

Dariusz Chyćko

Pierwsza pomoc (cz.6)

pomóż sobie sam!



Rysunki: Paweł Kasperek

Pierwszą pomoc zazwyczaj udzielamy osobie trzeciej – członkom rodziny, znajomym lub osobom przygodnym, które znalazły się w potrzebie. Jednakże nie należy zapominać o sobie samym. Nie we wszystkich przypadkach możemy pomóc sobie samemu, trudno bowiem np. opatrzyć sobie krwawiącą głowę czy też plecy. Istnieją jednak sytuacje w których właśnie my możemy zostać własnym ratownikiem.

Niezależnie czy aktualnie kierujemy pojazdem czy nie nasz organizm wysyła nam sygnały świadczące o stanie naszego ciała. Często bagatelizujemy mowę naszego organizmu, a on próbuje nam powiedzieć coś ważnego. Nasze złe samopoczucie może być poważnym problemem związanym ze zdrowiem. Może wynikać z przemęczenia, dużego obciążenia obowiązkami czy stresem, a może być także związane z występowaniem poważnych chorób czy schorzeń.

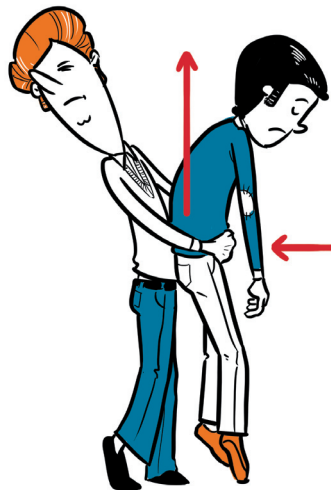
Czujesz się ciągle zmęczony? To się może źle skończyć!

Przewlekłe zmęczenie to bardzo niebezpieczny stan, bo tak zaczyna się wiele poważnych chorób. Wydawać się może, że przy współczesnym trybie bardzo szybkiego życia zmęczenie to coś normalnego, z czym należy się pogodzić. Tymczasem to nic bardziej mylnego, bowiem przewlekłe zmęczenie to bardzo niebezpieczne zjawisko. Taki brak napędu, kiedy nie widzimy efektów odpoczynku to bardzo ważny sygnał alarmowy. Jeżeli przychodzi weekend, śpimy wystarczająco długo, wyjeżdżamy za miasto i nagle wracamy jeszcze bardziej zmęczeni to powinno nam to dać do myślenia.

Sprawa wygląda poważniej, jeżeli bagatelizujemy objawy, które daje nam nasz organizm. Może to zaprowadzić nas do wystąpienia nagłych i zazwyczaj nieoczekiwanych sytuacji związanych z pogorszeniem się naszego stanu zdrowia. Może nas to spotkać wszędzie i o każdej godzinie. Mowa tu o zawałe, udarze, niewyjaśnionym bólu, który może zwiastować poważne choroby. Dzisiaj dostaniemy ważne informacje, które pokażą nam jak pomóc sobie samemu w przypadku wystąpienia nieplanowanych sytuacji zdrowotnych.

Jak pomóc sobie przy zakrztuszeniu się?

Jesteś sam i zakrztusiłeś się w trakcie posiłku? Coś utknęło ci w gardle i z każdą sekundą coraz trudniej złapać ci oddech. Co robisz?



Chwyt Heimlicha – pięścią w splot słoneczny i do góry

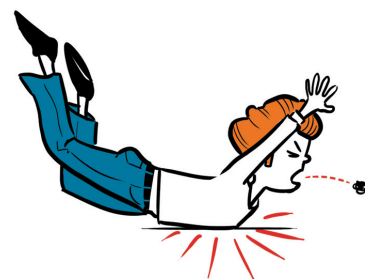
Śmierć z powodu zakrztuszenia jest o wiele bardziej powszechna niż nam się wydaje. Każdy z nas chociaż raz widział co trzeba zrobić, gdy ktoś się przy nas krztusi.

Chwyt Heimlicha, polegający na mocnym uciśnięciu brzucha krztuszącego się, jest bardzo skuteczny i bez wątpienia może uratować komuś życie. Jak jednak poradzić sobie, gdy to my się krztusimy, a wokół nie ma nikogo, kto mógłby nam pomóc?

Gdy do dróg oddechowych dostanie się jakiś płyn, dość łatwo poradzisz sobie z nim kaszląc i podnosząc ręce do góry. Jednak, gdy znajdzie się tam jakiś pokarm stały, zwykły kaszel nie wystarczy. Powinieneś zastosować sposób amerykańskiego strażaka i specjalisty od pierwszej pomocy, który od

lat zajmuje się pomocą osobom po wypadkach oraz szkoleniem innych ratowników medycznych. W ciągu swojej kilkunastoletniej pracy, zdał sobie jednak sprawę z tego, że nie istnieje żaden skuteczny sposób na samodzielne poradzenie sobie z ciałem obcym, które blokuje drogi oddechowe. Dlatego postanowił wymyślić coś, co może uratować w takiej sytuacji życie. Proponuje nam rzucenie się na brzuch i klatkę piersiową z pozycji „na czworaka”.

- Aby sobie pomóc, klęknij, a potem ustaw ręce tak jakbyś chciał zrobić tzw. pompkę.
- Zamiast pompki, rzuć się jednak z dużą siłą na podłogę, wyrzucając jednocześnie ręce do przodu. Dzięki temu z twojego układu oddechowego mimowolnie zostanie uwolniona bardzo duża ilość powietrza, która usunie obiekty obce blokujące drogi oddechowe.
- Metody nie poleca się jedynie kobietom w ciąży, ponieważ tak gwałtowne rzucenie się na podłogę bez wątpienia zaszkodzi dziecku.
- Pamiętajmy, że żadna metoda nie jest skuteczna w stu procentach. Jednak wiedza o tym, jak można sobie pomóc, w wielu przypadkach może uratować życie.



Upadek na brzuch i klatkę piersiową powoduje gwałtowny wypływ powietrza, który wypchnie ciało obce z tchawicy

Jak sobie pomóc przy zapaleniu wyrostka robaczkowego?

Objawy:

Objawy ostrego zapalenia wyrostka robaczkowego charakteryzują się przede wszystkim uporczywym bólem brzucha. Z początku trudno określić jego dokładną lokalizację, chory ma wrażenie, że boli go cały brzuch. Z czasem ból staje się bardziej odczuwalny po prawej stronie tułowia, powyżej pachwiny. Dolegliwościom bólowym mogą towarzyszyć także nudności i wymioty, utrata apetytu oraz podwyższona temperatura. Jeśli ból utrzymuje się przez kilka godzin, należy niezwłocznie udać się do szpitala. W przypadku braku interwencji lekarskiej ból może się nasilić i rozlać na całą jamę brzuszną. Zapalenie wyrostka może przejść w zapalenie otrzewnej, które jest stanem zagrażającym życiu.

Osoba chora nie jest wystarczająco kompetentna, by z całą pewnością stwierdzić, że odczuwane objawy świadczą o zapaleniu wyrostka robaczkowego. Symptomy często są tak nieoczywiste, że nawet lekarz z początku może mieć problemy ze zdiagnozowaniem choroby. Ostry ból brzucha może być spowodowany również innymi schorzeniami. Zwlekanie z wizytą u lekarza może się skończyć pęknięciem wyrostka robaczkowego,

czego konsekwencją jest powstanie ropnia okołowystkowego lub rozlanego zapalenia otrzewnej. Taka sytuacja może doprowadzić nawet do śmierci.

Podstawowym badaniem, jakie wykonuje lekarz u chorego z podejrzeniem zapalenia wyrostka, jest badanie fizykalne brzucha. Zapalenie wyrostka robaczkowego można stwierdzić poprzez uzyskanie dodatkowych wyników w badaniach:

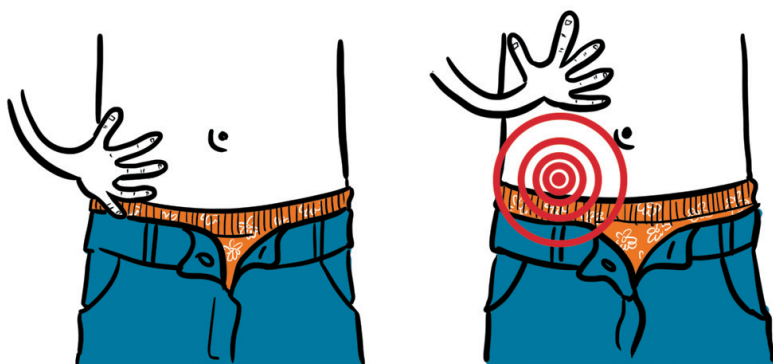
1. Objawu Blumberga: występuje, gdy chory odczuwa nagły, ostry ból po szybkim cofnięciu ręki z wcześniej delikatnego nacisku na brzuch w miejscu, gdzie zlokalizowany jest wyrostek robaczkowy.
2. Objawu Jaworskiego: bada się go poprzez uniesienie prawej nogi i ucisku miejsca na skórze brzucha, gdzie zlokalizowany jest wyrostek. Jeśli w czasie opuszczania nogi chory poczuje mocny ból, objaw ten uważa się za dodatni.
3. Objawu Rovsinga: badanie wykonuje się poprzez ułożenie jednej dłoni w okolicy lewego dołu biodrowego i wywieranie ucisku drugą dłonią na wcześniej przyłożoną dłoń, przesuwając obie w kierunku prawego dołu biodrowego. Wynik badania uznaje się za dodatni, gdy w czasie przesuwania dłoni pojawia się ból.

Kobiety uskarżające się na objawy typowe dla zapalenia wyrostka robaczkowego, mogą zostać skierowane na dodatkowe badanie ginekologiczne. Objawy

ostrego zapalenia wyrostka są bowiem podobne do objawów występujących w przypadku pęknięcia torbieli jajnika lub zapalenia przydatków.

Co robić gdy widzimy u siebie objawy charakterystyczne dla zapalenia wyrostka robaczkowego lub ostrego bólu brzucha?

- Aby się upewnić, że problem jest poważny, uciśnij brzuch w tzw. punkcie Mc Burneya, czyli po prawej stronie w połowie między górną częścią biodra a pępkiem. Jeśli jest twardy, nie ma na co czekać, trzeba jechać do szpitala. Wymienionym objawom mogą towarzyszyć nudności, biegunka i gorączka. Wyrostek robaczkowy znajduje się w dole prawej strony jamy brzusznej. Ból pojawia się zazwyczaj – po tym, jak początkowo odczuwalny jest w okolicy pępka – po prawej stronie podbrzusza.
- Ostre zapalenie wyrostka robaczkowego wymaga szybkiej interwencji chirurgicznej. Jeśli więc podejrzewamy je u siebie, powinniśmy udać się pilnie do lekarza, na przykład na SOR. Przed wizytą nie zaleca się brać żadnych leków ani jeść (jeśli konieczna okaże się operacja, pacjent powinien być na czczo). Leczenie polega zazwyczaj na operacyjnym usunięciu wyrostka. W zależności od nasilenia objawów stosuje się też antybiotykoterapię (czasem operacja nie jest potrzebna).
- Jeżeli ból utrzymuje się dłużej niż kilka lub kilkanaście godzin i nie słabnie, kiedy czujesz się wyraźnie nie lepiej w pozycji leżącej na prawym boku z podkurczonymi nogami to natychmiast wezwij pogotowie ratunkowe (999 lub 112) lub udaj się do najbliższego szpitalnego oddziału ratunkowego (SOR).



Jeżeli po uciśnięciu i nagłym zabraniu dłoni brzuch boli – to może to być wyrostek

- O ile to możliwe starajmy się nie przyjmować środków przeciwbólowych, bo mogą utrudnić diagnozę lekarską. Lepiej zastosować środki rozkurczowe.
- Można zastosować zimne okłady, np. z mrożonek lub lodu.

Warto wiedzieć, że wyrostek robaczkowy nie pełni znaczącej roli w naszym organizmie. Po usunięciu tego narządu należy się oszczędzać i nie podejmować wysiłku fizycznego oraz zadbać o odpowiednią dietę, a po zagojeniu się rany normalnie wrócimy do codziennej aktywności.

Jak sobie pomóc przy zawale?

Do zawału serca może dojść zupełnie niespodziewanie, nawet u osób, które dotychczas uważały się za zdrowe. Warto wiedzieć, że wraz z wiekiem ryzyko zawału serca wzrasta, stając się jedną z najczęstszych przyczyn zgonów. Szczególnie osoby powyżej 40 roku powiększają grupę największego ryzyka. Co więcej, częstotliwość występowania zawału serca zwiększa się wśród mężczyzn, a wśród kobiet dotyka on najczęściej osoby po 65 roku życia. Generalnie ciężko jest przewidzieć zawał serca, co nie oznacza, iż nie można mu zapobiec.

Pamiętajmy o najważniejszej zasadzie: im szybciej zareagujemy i uzyskamy pierwszą pomoc, tym większe szanse na wyzdrowienie. Natychmiastowa pomoc zwiększa szanse na uniknięcie przykrych konsekwencji zawału serca.

Rys 5 Podpis: Ból w klatce piersiowej – nie zwlekaj dzwonić po karetkę.

Wymiary: 10 x 12 w pionie

Objawy:

Najbardziej charakterystycznymi objawami występującymi przy zawale serca są duszność, błądź, przyspieszenie bicia serca lub kołatanie serca czy oblewające poty. Może wystąpić omdlenie, nudności, ból brzucha czy stan podgorączkowy. Z czasem serce zaczyna mocno piec i kłuć, promieniując do innych części ciała np. pleców,

szyi, żuchwy, brzucha, a bardzo często nawet do lewej ręki. U każdej osoby zawał serca przejawia się w swój sposób: u jednych ból będzie mocniejszy, u drugich nieco słabszy, u reszty w ogóle może go nie być. Czasami zawał serca objawia się mniej typowymi dolegliwościami, takimi jak błądź, pocenie się, słabe samopoczucie, nudności, silna duszność bez wysiłku fizycznego, uciskowy ból pleców między łopatkami, bóle żuchwy i krtani, ostry ból w górnej części brzucha. Warto wiedzieć o tych symptomach i natychmiast po ich wystąpieniu wezwać pomoc.



Ból w klatce piersiowej – nie zwlekaj dzwonić po karetkę.

Co robić, gdy widzimy u siebie te objawy?

- W razie pojawienia się silnego i nieustępującego bólu w klatce piersiowej natychmiast powinniśmy wezwać pogotowie ratunkowe (999 lub 112).
- Powinniśmy przerwać nasze czynności i ułożyć ciało w pozycji półsiedzącej z lekko uniesionym tułowiem, aby plecy były oparte o coś stabilnego.
- Należy zapewnić sobie komfort oddechowy, powinno się poluzować ubranie (poluzować krawat, rozpiąć pasek czy biustonosz), należy również zapewnić dostęp świeżego powietrza

- Nie należy w tym czasie jeść i pić
- Można przyjąć preparat zawierający kwas acetylosalicylowy (jeżeli oczywiście mamy go przy sobie) lub aspirynę
- Jeżeli przyjmujemy leki na choroby krążeniowe i mamy je przy sobie należy przyjąć niezbędną dawkę
- **WAŻNE:** Nie należy wymuszać kaszlu, bowiem powszechna opinia o pozytywnym działaniu kaszlu jest nieprawdziwa w opinii lekarskiej. W takiej sytuacji możemy doprowadzić do innych zaburzeń naszych organów wewnętrznych, a w konsekwencji do zwolnienia akcji serca. Kaszel jest naturalnym odruchem, jeśli się do niego zmuszamy to przestaje być odruchem i staje się czynnością, która jest dodatkową pracą dla serca.
- Przede wszystkim nie podajmy w panikę, uspokójmy się i czekajmy na pomoc.

Przyczyną zawału u ludzi w każdym wieku mogą być różne czynniki takie jak otyłość, siedzący tryb życia czy stres. Nasz styl życia związany z paleniem papierosów, nadużywaniem alkoholu, brakiem odpowiedniej ilości godzin snu, brakiem odpoczynku i dobrego wpływu wysiłku fizycznego oraz prawidłowej diety powoduje osłabienie naszego serca i organizmu. Warto odpowiednio zadbać o siebie i stosować zdrowe nawyki.

Jak sobie pomóc przy wylewie (potocznie udarze)?

Wylew krwi do mózgu, czyli potocznie udar mózgu jest bardzo niebezpieczny. Jest to nagłe i miejscowe zaburzenie krążenia krwi. Często bagatelizujemy objawy, nie zdając sobie sprawy z tego, że mogą one nieść poważne konsekwencje.

Objawy przy udarze:

Do najczęstszych oznak udaru należą: niedowład i połowiczny brak czucia, czyli nagłe osłabienie, zaburzenie ruchu i czucia w rękach i nogach, wykrzywienie twarzy, które sprawia wrażenie grymasu z charakterystycznym opuszczeniem jednego z kącików ust. Osoba, która doświadcza przemijającego niedokrwienia mózgu ma również problem z mową, wypowiedzeniem najprostszych zdań, zamiast nich słyszy się bełkot, który trudno zrozumieć. Poza tym występują problemy z widzeniem i zawroty głowy prowadzące nawet do utraty równowagi. Zdarza się również utrata przytomności. Warto podkreślić, że te objawy, choć mogą być poważne, mijają i dlatego niektórzy z nas traktują je jako mało ważny incydent i nie zgłaszają się do lekarza. A to błąd. Wymienione objawy są typowe dla tak zwanego małego udaru. Chociaż objawy ustępują dość szybko, nawet w ciągu godziny, mogą wystąpić kilkakrotnie i są zwykle zwiastunem dużego udaru. Szacuje się, że u co piątej osoby po mini udarze prawdziwy udar może wystąpić w ciągu kilku dni lub tygodni.

Co robić, gdy widzimy u siebie te objawy?

Jeżeli dostrzeżesz takie objawy spróbuj, jeśli to możliwe:

- uśmiechnąć się. Jeśli widzisz, że podnosi się tylko połowa ust to druga część twarzy może być porażona,
- podnieść jednocześnie nad głowę obie ręce. Jeżeli nie możesz tego zrobić, masz dowód, że niedowład objął połowę ciała,
- wypowiedzieć proste zdanie. Jeśli mówisz niewyraźnie lub wcale nie możesz wykrztusić słowa, może to oznaczać udar
- koniecznie wezwij pogotowie ratunkowe (999 lub 112),
- spróbuj opanować emocje
- ułóż się w wygodnej pozycji i czekaj na pomoc.

Skutki udaru mózgu są bardzo poważne. Może nastąpić niepełnosprawność ruchowa, zwłaszcza niedowład połowiczny, a także



Diagnoza udaru

uśmiech połową ust, można podnieść jedną rękę a drugą nie, bełkotliwa niewyraźna mowa.

zaburzenia napięcia mięśniowego. Mogą nastąpić zaburzenia procesów poznawczych, zaburzenia pamięci, ośpienie, zaburzenia koncentracji uwagi, zaburzenia postrzegania. Mogą wystąpić zaburzenia emocjonalne, apatia lub depresja, przymusowy śmiech lub płacz, stany maniakalne, napady lęku lub lęk uogólniony. Mogą wystąpić napady padaczkowe, powikłania ogólnoustrojowe, zakażenia dróg moczowych, odleżyny, zapalenia płuc, powikłania zakrzepowo-zatorowe. W konsekwencji dochodzi do ograniczenia aktywności społecznej (zależnie od stopnia niesprawności), utraty dotychczasowego statusu społecznego, obniżenia stopy życiowej i izolacji od otaczającego świata.

Jak zapobiegać?

Przede wszystkim pamiętajmy o zdrowym stylu życia. Wykonujmy regularnie badania profilaktyczne, kontrolujmy swoje ciśnienie tętnicze, unikajmy używek, czyli prestatmy palić i nadużywać alkoholu, pomyśmy o pozytywnym wpływie wysiłku fizycznego, stosujmy odpowiednią dietę, która przeciwdziała

również występowania otyłości, a rzecze wszystkim ograniczmy stres.

WAŻNE: Szybki kontakt do naszych bliskich pomaga w udzieleniu pierwszej pomocy!

Wypadek drogowy czy nagłe załabnięcie na ulicy, to może spotkać każdego z nas. Gdy trafiamy w ręce ratowników, nic o nas nie wiedzą. Dlatego warto w swoim telefonie komórkowym w specjalny sposób zaznaczyć numer do osoby, z którą należy się kontaktować w razie nagłego zachorowania lub wypadku. Aby ratownicy nie błądzili, numer tej osoby oznaczamy międzynarodowym skrótem ICE (in case of emergency). Jeśli chcesz wpisać więcej niż jedną osobę, jej dane poprzedź oznaczeniem ICE1, ICE2 itd. Dzięki temu ratownik lub lekarz szybko uzyska informację o twojej grupie krwi, przyjmowanych lekach, chorobach przewlekłych, uczuleniach itp. Osoby, które nie mają telefonów komórkowych, dla własnego bezpieczeństwa powinny nosić przy sobie kartkę z takimi informacjami.

BJ

Quiz - odpowiedzi

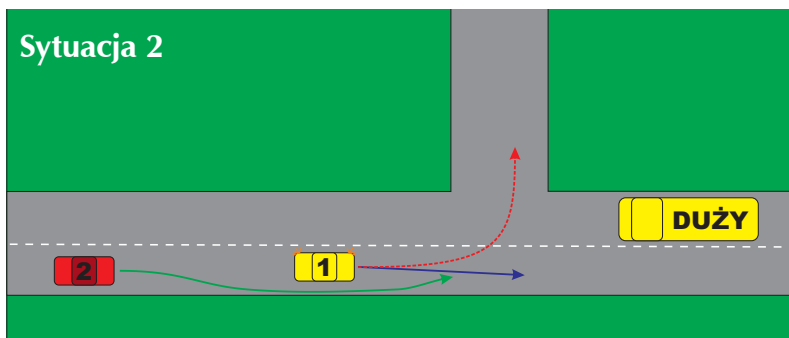
W poprzednim numerze pisma ogłosiliśmy quiz, który miał za zadanie sprawdzić w jaki sposób nasi czytelnicy sygnalizują zamiar skrętu. Wpłynęło kilkanaście odpowiedzi i odbyliśmy wiele rozmów w różnych gronach ludzi związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, szkoleniami, egzaminowaniem. Oczywiście przystawiliśmy „Kowalscy” też się wypowiadali.

Jako że odpowiedzi nie było dużo tworzenie prezentacji statystycznej nie będzie miarodajne. Zamiast tego opiszemy po prostu nasze spostrzeżenia, które udało się nam poczynić w trakcie rozmów i czytania odpowiedzi.

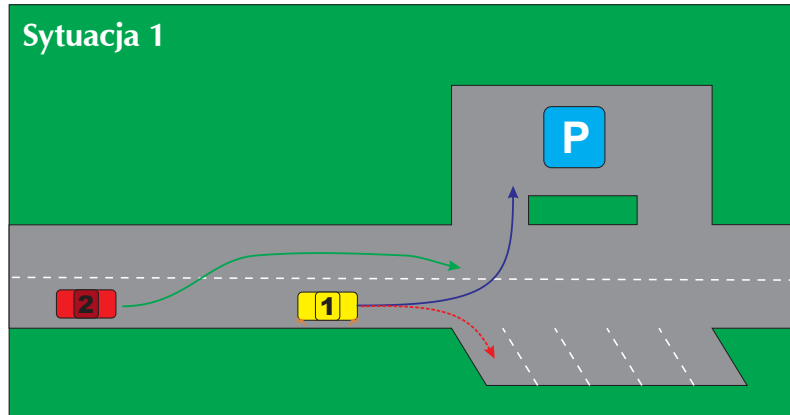
Odpowiedzi

W idealnym świecie wszystkie odpowiedzi powinny być takie same. Skoro istnieje jedna ustawa o ruchu drogowym i wszyscy się uczymy jeździć na jej podstawie to powinniśmy również sygnalizować zamiar dokonania skrętu tak samo.

Dlaczego jest to istotne? Pytanie retoryczne – każdy, kto na pewien staż w kierowaniu pojazdami, spotkał się z taką sytuacją, w której poprzez błędne sygnalizowanie mylnie zinterpretował zamiar drugiego kierowcy i czasami kończyło się to na strachu a czasami kolizją – małą stłuczką. A pewnie większość z nas widziała/słyszała o zdarzeniu, w którym przez taki błąd doszło do wypadku z ofiarami wśród ludzi – nawet śmiertelnymi.



Rys 2. Włączony kierunkowskaz – błędna interpretacja



Rys 1. Zmiana zamiaru kierowcy nr 1 bez zmiany kierunkowskazu.

Sytuacja nr 1

Kierowca sygnalizuje zamiar skrętu w prawo. Jadący pojazd za nim rozpoczyna więc manewr wyprzedzania – oczywiście po lewej. I w tym momencie kierowca nr 1 skręca w lewo. Kolizja!

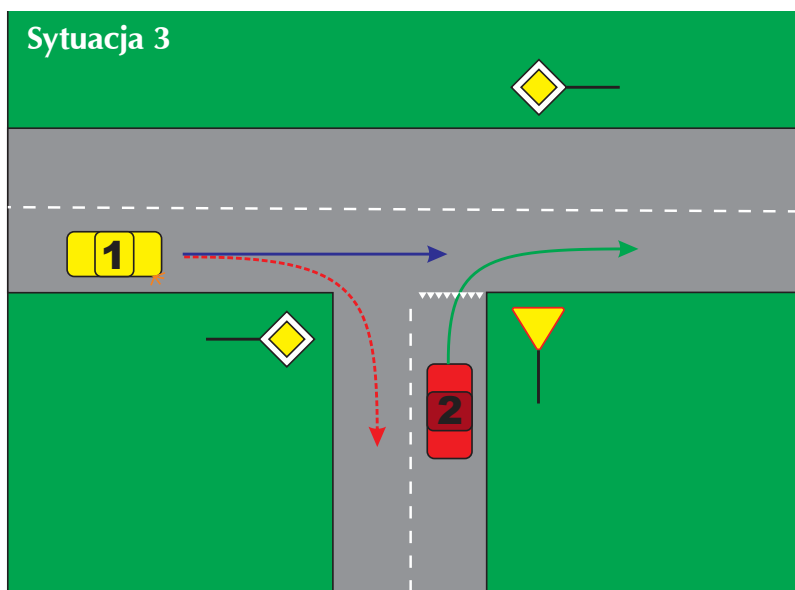
Sytuacja nr 2

Kierowca nr 1 jedzie z włączonym lewym kierunkowskazem bowiem po ostatnim zakręcie nie wyłączył się automatycznie. Kierowca jadący za nim myśli: „skręca w lewo – mogę wyprzedzać po prawej”. Tymczasem z naprzeciwka jedzie jakiś duży pojazd i kierowca nr 1 wykonuje korektę toru jazdy do prawej aby zwiększyć odstęp od wymijającego go dużego pojazdu. Jeżeli teraz nie upewni się czy ma prawą stronę wolną to zepchnie kierowcę nr 2 na pobocze, drzewa lub do rowu.

Proszę zauważyć, że przemysł od kilku/kilkunastu lat nie produkuje już samochodów z żółtymi kierunkowskazami. Teraz przeważnie są one białe/przeźroczyste, choć w przeszłości bywały nawet w kolorze nadwozia np. granatowe. Zgodnie z prawem w momencie włączenia mają świecić światłem pulsacyjnym pomarańczowym i te granatowe tak świeciły!). Dlaczego zaprzestano produkcji? Powodem były wypadki, w których istotną rolę odegrało słońce padające pod odpowiednim kątem na klosz kierunkowskazu. Kierowcy w innym samochodzie mogło wydawać się, że ten kierunkowskaz jest włączony.

Sytuacja nr 3

Skrzyżowanie w kształcie litery T. Kierowca nr 1 jedzie po prostej poziomej – ma pierwszeństwo (strzałka niebieska). Kierowca nr 2 dojeżdża do skrzyżowania i chce skręcić w prawo (strzałka zielona). Ma znak ustęp pierwszeństwa. Rzuca okiem w lewo i widzi samochód, który ma zapalony prawy kierunkowskaz (odbicie światła słonecznego). Nie dostrzega, że on nie miga – rzuca tylko okiem. Podejmuje decyzję: „tamten pojazd skręca w prawo (strzałka czerwona - prze-rwana) a więc toru jazdy naszych aut nie przetną się – mogę jechać”. I wyjeżdża. Kolizja!



Rys 3. Fałszywie zapalony kierunkowskaz.

Wyniki

Po tym przydługim wstępie przejdźmy do naszego quizu. Tak jak podejrzewaliśmy odpowiedzi były różne – niestety. Tak naprawdę my również nie wiemy, która wersja sygnalizowania jest poprawna. Każdy z kierowców na swoją teorię na ten temat. Poniżej kilka z ich:

1. Jeżeli jadę drogą z pierwszeństwem przejazdu to jadąc nią nie włączam kierunkowskazu nie zależnie od oznakowania poziomego.
2. Starannie oglądam oznakowanie poziome i według niego włączam bądź nie kierunkowskazy.
3. Rondo to rondo – niezależnie od oznakowania poziomego zjeżdżając włączam prawy kierunkowskaz. Na wszystkich rondach tak samo włączam kierunkowskazy.
4. Niezależnie od znaków poziomych i pionowych patrzę jak jest wylany asfalt – jeżeli jadę jednym pasem asfaltu to nie muszę włączać kierunkowskazów
5. Patrzę na sposób wyprofilowania drogi – przy tym samym oznakowaniu jeżeli jest łagodny łuk – nie włączam kierunkowskazu a jeżeli jest ostry skręt to włączam.

Analiza

I teraz podsumowanie. Gdzie jest błąd? W prawie o ruchu drogowym. Proszę sobie wyobrazić podobny quiz z pytaniami o pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniu w kształcie litery X z drogami równorzędnymi. Podejrzewam, że prawie 100% odpowiedzi było by takich samych. Dlaczego? Dlatego, że w tym aspekcie prawo o ruchu drogowym jest jednoznaczne, zrozumiałe, oczywiście. Natomiast zasady sygnalizowania nie są. Na temat sygnalizowania w ustawie jest jedno zdanie: Art. 22 punkt 5. „Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.”

Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu. Tu jest „pies pogrzebany”! Zmiana pasa ruchu to rzecz prosta i nie budząca wątpliwości. Natomiast zmiana kierunku jazdy? Co to znaczy? Kierunek geograficzny? Jadę na północ, droga trochę skręca na zachód – sygnalizować? Inna interpretacja: jadę pasem ruchu zgodnie z przepisami czyli przy prawej krawędzi (art. 16 pkt. 4) a więc, jeżeli chcę ominąć dziurę

na drodze, nawet bez przekraczania krawędzi pasa, to muszę to zasignalizować. Tak też na rondzie: jadąc na rondzie skręcam w lewo czyli muszę ustawić się przy lewej krawędzi pasa. Więc zjeżdżając z ronda najpierw dokonuje skrętu od lewej krawędzi pasa do prawej – to należy zasignalizować.

Warto rozmawiać?

Nie chodzi o to aby udowodnić komuś, że jest w błędzie. Chodzi o to aby prawo było tak sformułowane aby nie trzeba było rozmawiać i się spierać. Każdy przeczyta, zrozumie i będzie stosował.

Ilość kolizji i wypadków spowodowanych odmiennym sygnalizowaniem i interpretacją włączenia bądź nie kierunkowskazów jest spora. Aby tego uniknąć należy:

- zmienić w ustawie cytowane zdanie na takie aby nie było wątpliwości (oczekujemy na propozycje od Państwa jak może brzmieć punkt 5 po zmianach),
- szkolić instruktorów osk w taki sposób aby przekazywali oni taką samą wiedzę w całym kraju (instruktorzy mają odmienne zdanie jak sygnalizować i to oni różnie uczą kursantów),
- szkolić osoby posiadające już prawo jazdy – tak aby odświeżali oni swoją wiedzę (tak szybko zmienia się prawo drogowe, że koniecznością stał się doszkalanie. Jak wytypować osoby do szkoleń? Proponujemy: uczestnicy kolizji, wypadków, osoby z punktami karnymi, osoby starsze),
- ujednolicić wygląd naszych dróg – stworzenie katalogu typowych rozwiązań komunikacyjnych aby przy nowych inwestycjach lub remontach drogi były budowane według tego samego schematu. Wtedy kierujący, niezależnie od tego gdzie się znajdują, nie będą zaskakiwani jakimiś lokalnymi udywnieniami.

Redakcja

List do Dyrektora Word w Warszawie

Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi,
91-729 Łódź, ul. Smutna 28
e-mail: mozwordiosk@gmail.com

Łódź, 28.07.2019 r.

Pan
Dariusz Marek Szczygieski
Dyrektor WORD w Warszawie

Szanowny Panie Dyrektorze,

zwracamy się do Pana w istotnej sprawie dotyczącej organizacji pracy w kierowanym przez Pana ośrodku. Jak wynika z posiadanych przez nas informacji, Kierownik Wydziału Realizacji Egzaminów Państwowych Pan Sławomir Malinowski wydał egzaminatorom zakaz cyt.: „(...) zakazuję oceniać wykonanie zadania Ru-szanie z miejsca do przodu na wzniesieniu z wewnątrz pojazdu egzaminacyjnego”. W tym miejscu podnieść należy, że:

1. Zgodnie z art. 56 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, WORD jedynie organizuje egzamin, zaś zgodnie z ust. 2 przeprowadza go egzaminator. Wydawanie poleceń służbowych, w zakresie sposobu przeprowadzania egzaminów wykraczają zatem, w naszej ocenie poza kompetencje pracodawcy. Funkcje nadzorcze sprawują się natomiast jedynie do kontroli, czy egzaminy przeprowadzane są zgodnie z przepisami.
2. Zgodnie z art. 51 ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami egzamin m.in. w zakresie kat. B prawa jazdy na placu manewrowym ośrodka jest przeprowadzany w celu sprawdzenia podstawowych umiejętności panowania nad pojazdem. Logicznym zatem jest, że osoba egzaminowana może posiadać podstawowe umiejętności lub też ich nie posiadać. W tym drugim przypadku, egzaminator znajdujący się na zewnątrz pojazdu nie ma żadnej realnej możliwości oddziaływania np. na układ hamulcowy pojazdu - w przypadku utraty kontroli nad pojazdem przez osobę egzaminowaną. W naszej ocenie zatem, to egzaminator powinien decydować czy może bezpiecznie opuścić pojazd czy też nie. Ostatnie, tragiczne wydarzenia, które miały miejsce m.in. w Rybniku wyraźnie pokazały, że sytuacje niebezpieczne dla życia zarówno osób egzaminowanych jak również pracowników WORD zdarzają się w trakcie egzaminów.
3. Zgodnie z §18 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia (Dz. U. 2019 poz. 1206) egzaminator może przebywać w pojeździe na placu manewrowym ośrodka. Niezrozumiałe jest zatem dlaczego pracodawca samowolnie zmienia treść przytoczonej normy prawnej, wydając inne dyspozycje.
4. Podległość służbowa egzaminatorów jako pracowników jest oczywista. Natomiast rozpatrując wydane polecenie w tym kontekście podnieść należy, że pracodawca ma również obowiązek zapewnić bezpieczne i higieniczne warunki pracy. Nie sposób zgodzić się zatem także z drugą częścią wydanego polecenia, w której Pan Sławomir Malinowski wyraźnie zaznaczył cyt.: „zakaz dotyczy kategorii B i to bez względu na warunki atmosferyczne”. Abstrahując nawet od wyżej omówio

Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi, 91-729 Łódź, ul. Smutna 28

e-mail: mozwordiosk@gmail.com

5. Zgodnie z §27 ust. 1 pkt 9 lit. e rozporządzenia (Dz. U. 2019 poz. 1206) egzaminator ma obowiązek zwracać szczególną uwagę na sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem. Natomiast zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami jest również obowiązany rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki. Dyspozycja wydana przez pracodawcę wyklucza możliwość zastosowania przytoczonych norm prawnych. Brak jest bowiem możliwości rzetelnej obserwacji i oceny osoby zdającej, przy jednoczesnym zachowaniu zasad bezpieczeństwa pracy.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się do Pana z prośbą o uchylenie wydanej dyspozycji oraz zdyscyplinowanie wskazanej osoby. W naszej ocenie, tego typu zachowanie uznać należy co najmniej za nieporozumienie. Na tym etapie nie możemy również wykluczyć, że dyspozycja wydana została za Pana wiedzą i zgodą co jednak wydaje się nam nieprawdopodobne. Zachowując jednak dalece idącą ostrożność, gdyby taka sytuacja miała jednak miejsce, wnosimy o uzasadnienie podjętej decyzji.

Z uwagi na fakt, że duże ilości egzaminów odbywają się codziennie zgodnie z wydanym zakazem, a w naszej ocenie jest to sytuacja skrajnie niebezpieczna, prosimy o potraktowanie przedmiotowej sprawy jako pilnej.

Z poważaniem

Przewodniczący MOZ WORD i OSK
Jacek Łęgocki

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Infrastruktury, 00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
2. Marszałek Województwa Mazowieckiego, 03-719 Warszawa, ul. Jagiellońska 26
3. Grupa IMAGE Sp. z o.o., 03-450 Warszawa, ul. Ratuszowa 11
4. Agencja Wydawnicza LIWONA, 02-496 Warszawa, ul. Rakusznki 5



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

zespół redakcyjny
Dariusz Chyćko
Jarosław Błachnio

wydawca
Zbigniew Papuga
ilustrator **Paweł Kasperek**
DTP **Sylwia Sokolnicka**
zdjęcie na okładce **Adam Leśnik**

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

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

SERIA

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO Kat. AM



Autor:
Marzena Domańska

Podręcznik zawiera:
definicję prawa o ruchu
drogowym, zasady po-
ruszania się na drodze,
podstawowe manewry,
budowę, wyposażenie
i warunki techniczne
motoroweru.

Format A5, 104 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO Kat. A1/A2/A



Autor:
Jerzy Tomaszewski

W podręczniku znaj-
dziemy: omówienie
zasad ruchu drogo-
wego, zasady obsługi
technicznej, zarys budo-
wy motocykla oraz
omówienie techniki
kierowania motocyklem.

Format A5, 152 strony

PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO Kat. B



Autor:
Zbigniew Papuga

Podręcznik zawiera
omówienie przepisów
ruchu drogowego,
znaków drogowych
oraz uczy, jak zacho-
wać się na skrzyżo-
waniach i zdawać
egzamin.

Format A5, 360 stron



PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO Kat. C

Autorzy: Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga
Zbigniew Papuga

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

Format A5, 160 stron



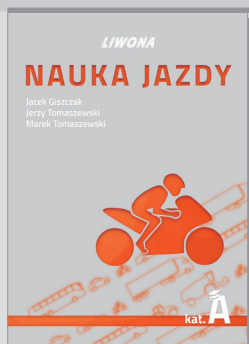
PRAWO JAZDY DLA KAŻDEGO Kat. D

Autorzy: Andrzej Czyżewski
Mariusz Papuga, Zbigniew Papuga

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

Format A5, 132 strony

NAUKA JAZDY

SERIA

NAUKA JAZDY Kat. A

Autorzy: Jacek Giszczak, Jerzy Tomaszewski
Marek Tomaszewski

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

Format B5, 208 stron

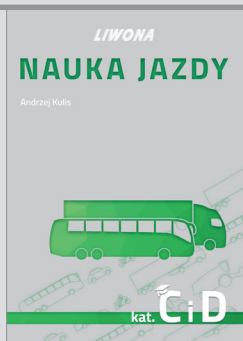


NAUKA JAZDY Kat. B

Autorzy: Andrzej Czyżewski, Mariusz Papuga
Zbigniew Papuga

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

Format B5, 296 stron

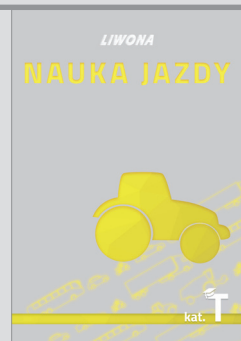


NAUKA JAZDY Kat. C i D

Autor: Andrzej Kulis

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

Format A5, 544 strony



NAUKA JAZDY Kat. T

Autorzy:
Andrzej Czyżewski
Mariusz Papuga
Zbigniew Papuga

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

Format B5, 312 stron



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

LIWONA®

TESTY NA PRAWO JAZDY



www.testynaprawojazdy.eu

Zdajesz egzamin na prawo jazdy?

Sprawdź czy jesteś gotowy!

www.testynaprawojazdy.eu

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

Dostępne również aplikacje z testami

na urządzenia mobilne – iOS  , Android 

W WYSZUKIWARCE WPISZ – LIWONA



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

LIWONA[®]