

Paweł ŻURAW<sup>1</sup>

**CHARAKTERYSTYKA ORAZ WYZNACZNIKI JAKOŚCIOWE ORGANIZACJI  
SYSTEMU SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW W POLSCE**

*Artykuł przedstawia charakterystykę systemu szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce. Poruszana problematyka jest o tyle istotna, ponieważ od organizacji tego systemu zależy m.in. stan bezpieczeństwa na polskich drogach. Autor artykułu opisuje etapy związane z uzyskiwaniem uprawnień do przeprowadzania szkoleń na prawo jazdy, warunki niezbędne do prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, a także drogę do otrzymania prawa jazdy przez potencjalnych kursantów. W sposób obiektywny stara się wskazać na zalety i wady obowiązującego systemu, który w obecnym kształcie nie przyczynia się w znacznej mierze do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa. Przeprowadzona analiza nie ma znamion profesjonalności, bowiem wymagałaby sporządzenia obszernego raportu. Autor, który zarazem jest praktykiem w tej branży, stara się zwrócić uwagę czytelnika na najistotniejsze tezy, które nadają zarys współczesnej organizacji kursów na prawo jazdy. Na bazie sporządzonej charakterystyki wymienione zostały najważniejsze zdaniem autora propozycje zmian, które wprowadza nowa ustawa o kierujących pojazdami. Stanowią one wyznaczniki jakościowe, które w założeniu powinny przyczynić się do ulepszenia systemu szkolenia.*

**DESCRIPTION AND QUALITY INDICATORS OF THE FUTURE DRIVERS  
TRAINING SYSTEM ORGANIZATION IN POLAND**

*The article presents a description of the future drivers training system in Poland. The issues raised are important, because among others, the safety condition on Polish roads depends on this system organization. The author of this article describes some stages connected with obtaining rights to train future drivers, to run a drivers` education center, and also the way of getting a driving license by the potential participants in a course. He objectively tries to point out all the good and bad points of the binding systems, which in current form does not really contribute to the raise in a safety level. The analysis above does not have any hallmarks of professionalism, because it would require making a in-depth report. The author, who is a practitioner in this business, tries to draw a reader`s attention to the most crucial points, which outline the modern driving lessons organization. On the basis of the description made, the most important proposals of changes (new law) were mentioned. They are the quality indicators, which should contribute to the improvement of the training system.*

---

<sup>1</sup> Dr inż. Paweł Żuraw – adiunkt Społecznej Wyższej Szkoły Przedsiębiorczości i Zarządzania w Łodzi, Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Świdnicy, Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, E-mail: pawelzuraw@wp.pl

## 1. ZARYS PROBLEMATYKI

W czasach współczesnych prawo jazdy stało się nieodzownym i wręcz upragnionym dokumentem prawie każdego człowieka. Stanowi ono wymarzoną przepustkę dla wielu osób – zwłaszcza młodych – do świata niezależności i wolności. Dla licznej grupy kursantów egzamin na prawo jazdy jest pierwszym, poważnym życiowym egzaminem. Prawo jazdy to dokument potwierdzający nabycie umiejętności samodzielnego poruszania się pojazdem po drogach publicznych. Dokument ten świadczy o pozyskaniu wiedzy na temat przepisów zawartych w ustawie Prawo o ruchu drogowym, zwanej potocznie kodeksem drogowym. „Szczęśliwi posiadacze” prawa jazdy muszą zatem mieć świadomość tego, że stanowi ono gwarancję szczególnej odpowiedzialności za prawidłowe zachowanie na drogach.

Niestety, wiele osób wyraża opinię, że prawo jazdy należy się każdemu, często nie rozumiejąc wagi odpowiedzialności posiadania tego dokumentu. Takie myślenie obowiązuje w czasach powszechnego materializmu i konsumpcjonizmu, w których można nabyć niemalże wszystko, czego zapragnie konsument. Na domiar tego wszystkiego, w powszechnym mniemaniu klientów, chcieliby oni kupować dużo i za niską cenę. Dużo, szybko i tanio – to kluczowe hasła współczesnego marketingu, który niekoniecznie gwarantuje jakość.

Tendencja ta objęła również obszar szkolenia kandydatów na kierowców, gdzie praktycznie każdego dnia w Polsce powstaje jakiś nowy ośrodek szkolenia kierowców – lepszy lub gorszy, w imię rozwoju przedsiębiorczości i kreatywności obywateli naszego państwa. Z nostalgią można wspominać czasy, w których funkcjonowały trzy firmy państwowe (Polski Związek Motorowy, Liga Obrony Kraju, Zakład Doskonalenia Zawodowego) zajmujące się szkoleniem kandydatów na kierowców. Dziś obraz tego rynku uległ całkowitej zmianie. Współczesny klient – potencjalny kursant – w większości przypadków wybiera spośród bogatej oferty szkół tę najtańszą, w której w sposób (używając kolokwializmu) „lekki, łatwy i przyjemny” nauczy się w pierwszej kolejności sztuki zdawania egzaminu, niekoniecznie sztuki bezpiecznej jazdy. Oddając pokłon prawdzie trzeba podkreślić, że są również kursanci, którzy kierują się zdrowym rozsądkiem i w pierwszej kolejności wybierają takie ośrodki, które nastawione są na szkolenie jakościowe, rzetelne i solidne. Cena takiego szkolenia może być wyższa od „przeciętnej ceny rynkowej”. Niestety, argument trudnej sytuacji ekonomicznej społeczeństwa i globalnego kryzysu ekonomicznego, okazuje się być niejednokrotnie silniejszy, aniżeli szeroko pojęta kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

## 2. DROGA DO ZAWODU INSTRUKTORA NAUKI JAZDY

Mapa współczesnej struktury gospodarczej Polski oparta jest w dużej mierze na działalności małych i średnich przedsiębiorstw. Wyliczenia analityków wskazują, że sektor małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce odpowiada za tworzenie niemal 50 procent krajowego produktu brutto. Na zarejestrowanych w naszym kraju systemie REGON 3,88 mln przedsiębiorstw tylko 0,1 procent stanowią firmy duże. Pozostałe to mikro (94,7 procent) oraz małe i średnie firmy (5,2 procent) [4, s. 10].

W grupie tych przedsiębiorstw duży odsetek stanowią szkoły nauki jazdy, określane mianem szkół jazdy, lub jak podaje nomenklatura prawnicza, ośrodkami szkolenia

kierowców (często używa się skrótu OSK). Szacuje się, że w Polsce jest blisko 9,7 tys. szkół nauki jazdy [6, s. 3]. Podmioty te powstają w szybkim tempie, gdyż bariery wejścia do branży nie są wysokie. I tutaj, już na samym początku, pojawia się pewien aspekt, który można byłoby określić mianem „wąskiego gardła”, które ma naturalne przełożenie na społeczny wymiar bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zacznijmy od procedur uzyskania uprawnień do przeprowadzania szkoleń. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym określa, że instruktorem nauki jazdy (czyli osobą przeprowadzającą szkolenie) może zostać osoba, która ma co najmniej wykształcenie średnie, posiada, przez okres co najmniej trzech lat uprawnienia do kierowania pojazdami rodzaju objętego szkoleniem, przedstawiła orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku jakichkolwiek przeciwwskazań do kierowania pojazdem, nie była karana wyrokiem sądu za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym, ukończyła kurs kwalifikacyjny, zdała egzamin przed komisją powołaną przez wojewodę oraz została wpisana do ewidencji instruktorów [7, art. 105 ust. 2]. Zauważmy, że przepisy paradoksalnie regulują jedynie fakt posiadania prawa jazdy, a nie kwestię związaną z praktyką w jeżdżeniu samochodem.

Od roku 2012 zacznie obowiązywać Ustawa o kierujących pojazdami, która przejmie część zapisów zawartych w obowiązującej ustawie Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzeniu w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. W świetle nowej ustawy należy podkreślić, że praktycznie poza nieznacznymi wyjątkami nie zmienia ona wymagań dotyczących uzyskania uprawnień instruktorskich [8, 7, 5].

Patrząc obiektywnie można powiedzieć, że wymagania nakładają na kandydata do tego zawodu zaangażowanie czasowe, edukacyjne i pieniężne. Kursy dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy kosztują średnio ok. od 2 do 3 tys. zł (zdarzają się również tańsze). Średni czas trwania takiego kursu to ok. 3 miesiące. W trakcie kursu kandydat zgłębia przepisy ruchu drogowego, zapoznaje się ze sztuką przekazywania wiedzy poprzez analizę podstaw psychologii oraz pedagogiki, w tym dydaktyki, metodyki. Obowiązkowe są również praktyki, które odbywają się w ośrodkach szkolenia kierowców. Cały proces szkolenia z formalnego punktu widzenia wygląda racjonalnie. Uwagi mogą jednak pojawić się w praktycznym wymiarze edukacji kandydatów na instruktorów. W tym miejscu powracamy do określenia użytego wcześniej, mianowicie tzw. „wąskiego gardła”. Praktyka pokazuje, że jakość szkoleń nie zawsze jest wysoka. Autor artykułu wnioskuje to na bazie autopsji oraz obiegowych opinii uczestników tego rodzaju kursów. Niejednokrotnie bywa tak, że obowiązkowe praktyki nie odbywają się, albo odbywają się w zmniejszonej ilości godzin, często z instruktorami legitymującymi się niewielkim stażem zawodowym.

Organizowane w Polsce kursy zawodowe na instruktorów nauki jazdy cieszą się sporym powodzeniem zwłaszcza wśród osób, które mówiąc potocznie, chcą sobie „dorobić” do pensji, emerytury lub renty. Niejednokrotnie instruktorzy pracują 8 godzin w swoim macierzystym zakładzie pracy, potem najczęściej „dorabiają” na szkoleniu kandydatów na kierowców w ilości 4 – 6 godzin. Należy zaznaczyć, że zgodnie z przepisami, łączny czas pracy instruktora w ciągu doby może wynosić 12 godzin. Rodzi się zatem pytanie: Czy w ciągu tak intensywnego dnia pracy są oni efektywni? Raczej nie do końca, bowiem często są przemęczeni ze względu na obciążenie innymi zajęciami związanymi z obowiązkami zawodowymi. Praca instruktora, jak każda inna, jeżeli chce się ją dobrze wykonywać, nie należy do lekkich, pomimo, że niektórzy ludzie uważają, że jest

to tylko „wożenie się” samochodem. Faktycznie, niejednokrotnie bywa tak, że szkolenie przypomina jeżdżenie autem z punktu A do punktu B po tzw. „trasach egzaminacyjnych” (określenie to formalnie występuje w przypadku kat. A i T). Jednak doświadczenie podpowiada, że aby wypracować u kursanta odpowiednie odruchy i reakcje, należy bardzo rzetelnie zaangażować się w proces szkolenia. Jest to praca z ludźmi, która absorbuje sporą ilość energii. Trzeba podkreślić, że stopień zaangażowania zależy przeważnie od gratyfikacji finansowej, która w warunkach polskich nie należy do bardzo satysfakcjonującej. Jest to podyktowane ilością szkół nauki jazdy na rynku. Jest to branża bardzo konkurencyjna, zatem ceny za kurs zamiast rosnąć, ze względu na zwiększające się współczynniki konkurencyjności, maleją.

W swoich ocenach trzeba być obiektywnym. Nie można jednoznacznie stwierdzić, że jakość szkoleń dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy jest bardzo niska. Tak jak to bywa w życiu, są szkolenia dobre i złe, lepiej lub gorzej zorganizowane. A zatem należy oddać dobre imię tym wszystkim, którzy solidnie i odpowiedzialnie podchodzą do procesu szkolenia przyszłych nauczycieli jazdy. Słowo „nauczycieli” zostało tutaj specjalnie użyte dla podkreślenia wagi, jaka spoczywa na osobach prowadzących szkolenie dla kandydatów na kierowców. W końcu instruktor nauki jazdy to osoba, która kształtuje nawyki bezpiecznego poruszania się po drogach potencjalnych kierowców. Należy podkreślić, że nauczyciel prowadzący szkolenie dla kandydatów na kierowców nie jest w hierarchii zawodów na pozycji równorzędnej z zawodem nauczyciela, który naucza w placówkach oświatowych (szkołach podstawowych, średnich, gimnazjach). Nie podlega przepisom zawartym w Karcie Nauczyciela.

Nawiązując do uchwalonej Ustawy o kierujących pojazdami, która zacznie obowiązywać od 2012 r. warto podkreślić, że zgodnie z art. 35 ust. 1 kurs dla kandydatów na instruktorów będzie mógł prowadzić ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnienie dodatkowych wymagań (ośrodki te określane są w obiegowej opinii jako tzw. „Super OSK” – taka nazwa będzie stosowana w dalszej części opracowania). Art. 37 ust. 1 te same ustawy podaje, że instruktor będzie obowiązany corocznie uczestniczyć w 3-dniowych warsztatach doskonalenia zawodowego [8]. Jest to nowość, bowiem obecnie nie ma takiej konieczności prawnej. Nowy zapis można uznać za bardzo korzystny, gdyż mobilizuje tym samym instruktorów do uaktualniania wiedzy, a także poznawania nowych rzeczy, które mogłyby wykorzystać w przyszłości w swojej pracy zawodowej.

W procesie szkolenia kierowców niewątpliwie najważniejszą rolę odgrywają instruktorzy nauki jazdy. W Polsce czas trwania szkolenia instruktorów jest jednym z krótszych. W krajach, gdzie bezpieczeństwo jest na wyższym poziomie, czas szkolenia instruktorów wynosi około roku [1, s. 70-71].

Kursy oraz egzaminy dla kandydatów na instruktorów nie weryfikują ich kompetencji osobistych. Mówi się, że owa weryfikacja następuje w późniejszym etapie, kiedy instruktor zaczyna wykonywać swoją profesję. Dobrze jest, jeżeli kandydaci do tego zawodu nie kierują się jedynie motywacją finansową, a biorą pod uwagę zakres cech, które są bardzo pomocne w pracy z kursantami. Należą do nich: otwartość, tolerancja, empatia, cierpliwość, odwaga, szacunek dla innych, odpowiedzialność, asertywność, ciekawość i pomysłowość, poczucie humoru [2, s. 27].

### 3. OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW – TERAŹNIEJSZOŚĆ I NOWE WYZWANIA

Jeszcze kilkanaście lat temu bycie instruktorem nauki jazdy, czy też prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców było swego rodzaju nobilitacją. W dzisiejszych czasach, kiedy właściwie nie ma żadnych barier wejścia do tej branży, działalność ta staje się zbyt pospolitą. Renomowane ośrodki zaczynają poddawać się dyktatowi małych firm, często jednoosobowych, które ze względu na swoje rozmiary zaniżają maksymalnie ceny swoich usług. Wszystko to powoduje, że obniża się jakość szkolenia, a patrząc realnie, poziom wyszkolenia przekłada się na jakość użytkowania dróg. Art. 103 ustawy Prawo o ruchu drogowym określa, że do założenia OSK wystarczy zatrudnić instruktora lub samemu nim być [7]. Niniejsza norma wskazuje, że ośrodek szkoleniowy może być właściwie założony przez osoby nie posiadające żadnego doświadczenia. Czyżby był to paradoks? Zmiany w tej kwestii reguluje wchodząca (jak już wcześniej wspomniano) w przyszłym roku Ustawa o kierujących pojazdami. Zgodnie z art. 28 ust. 2 OSK będzie mógł prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia w swojej jednostce co najmniej jednego instruktora posiadającego uprawnienia oraz udokumentowaną 3-letnią praktykę w szkoleniu kandydatów na kierowców [8].

Powracając do ośrodków szkolenia kierowców spełniających dodatkowe wymagania trzeba podkreślić, że oprócz wyłączności prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów oraz organizacji trzydniowych, corocznych szkoleń zawodowych dla instruktorów, zgodnie z art. 26 ust. 2 tzw. Super OSK będą miały wyłączne prawo do prowadzenia szkolenia osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklem lub pojazdem silnikowym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Wraz z dyrektywami nowej ustawy (art. 31 ust. 1) Super OSK będzie mógł być prowadzony przez przedsiębiorcę, który:

- prowadzi OSK co najmniej od 5 lat;
- prowadzi OSK co najmniej w zakresie kategorii prawa jazdy A, B, C, D;
- posiada lokal biurowy wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe;
- posiada co najmniej po jednym pojeździe z każdej kategorii prawa jazdy, który jest własnością ośrodka lub jest przedmiotem umowy leasingu;
- posiada pojazdy dla kategorii A i B prawa jazdy nie starsze niż 5 lat, dla kat. C nie starsze niż 7 lat, natomiast dla kat. D nie starsze niż 12 lat;
- zatrudnia co najmniej dwóch instruktorów posiadających uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie kategorii prawa jazdy B lub C od co najmniej 5 lat i jednego instruktora posiadającego uprawnienia do szkolenia w zakresie kategorii A, B, C lub B, C, D;
- zatrudnia osobę posiadającą przygotowanie pedagogiczne;
- posiada akredytację kuratora oświaty [8].

Jak widać, zmiany w procesie szkolenia kandydatów na kierowców są znaczące. Ta reformatorska droga jest efektem toczącej się od wielu lat dyskusji nad kształtem procesu szkolenia w Polsce. Reasumując, zmiany nastawione są na poprawę jakości tego procesu, a jakość jest tutaj kwestią bezdyskusyjną. W tym względzie należy pokłonić się przede

wszystkim organizacjom i zrzeszeniom skupiającym w swoich strukturach ośrodki szkolenia kierowców. Trzeba podkreślić, że znaczny ciężar działań nad kształtem nadchodzących zmian wzięła na siebie Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców na czele z jej prezesem Krzysztofem Szymańskim, Ogólnopolska Izba Gospodarcza OSK na czele z prezesem Romanem Stenclem oraz Polska Izba Gospodarcza OSK z prezesem Aleksandrem Igielskim.

Do doskonałym odzwierciedleniem sytuacji jaka obecnie występuje w branży szkoleniowej są przeprowadzone badania we wrześniu 2009 r. podczas konferencji zawodowej dla instruktorów nauki jazdy, która odbyła się w Bełchatowie. Instruktorzy twierdzą, że jednym z poważniejszych problemów występujących wśród szkoleniowców są zaniżane ceny kursów na prawo jazdy przez inne ośrodki (tak uznało 84% ankietowanych). 77% wskazało na zwiększającą się liczbę OSK. Szkoleniowcy uważają, że dumpingowa polityka cenowa staje się w branży niemalże standardem. Kolejnym problemem wskazywanym przez ankietowanych jest częsta wymiana pojazdów egzaminacyjnych w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego (tak uważa 74% badanych). Powoduje to konieczność wymiany pojazdów w OSK, które ponoszą z tego tytułu wysokie, nieplanowane koszty. Z kolei 57% ankietowanych skarżyło się na ciągle wzrastające koszty (stałe) utrzymania ośrodków. Nieco mniej, bo 55% uważa, że problem tkwi w złym egzaminowaniu kursantów, twierdząc, że przydałaby się w tej materii przejrzystość i standaryzacja w przeprowadzaniu egzaminów. 39% ankietowanych uznaje, że ośrodki szkoleniowe nie są w sposób należyty kontrolowane, 44% krytykuje częste zmiany w przepisach dotyczących szkolenia i egzaminowania (przyp. autora – ostatni postulat może wydać się troszeczkę dyskusyjny, bowiem zmiany w systemie szkolenia i egzaminowania z obiektywnego punktu widzenia nie były w ciągu ostatnich kilku lat, począwszy od roku 2006 radykalne).

Uogólniając można powiedzieć, że respondenci postulują przede wszystkim poprawę jakości działania ośrodków szkoleniowych. Według nich można ją osiągnąć poprzez wprowadzanie ograniczeń w ich funkcjonowaniu, narzucenie odpowiednich wymagań (ściśła i rzetelna standaryzacja). Kolejna grupa ankietowanych opowiada się za podwyższeniem poziomu kompetencji instruktorów, dotyczy to wymagań związanych z wiekiem i doświadczeniem w prowadzeniu pojazdu.

Pytane osoby postulują również poprawę poziomu egzaminów oraz skarżą się na sposoby działania WORD-ów. Wskazują tu na możliwość zdawania przez kursanta egzaminu w powiatach na samochodach szkoleniowych, co tym samym stwarza prywatną konkurencję dla WORD-ów. Najbardziej radykalni respondenci domagają się likwidacji Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego [10, s. 10-11]).

#### **4. OŚRODKI SZKOLENIA KIEROWCÓW A WOJEWÓDZKIE OŚRODKI RUCHU DROGOWEGO**

Mając na uwadze poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, skoncentrujmy się na drugiej grupie instytucji odpowiedzialnych za kształtowanie dobrych nawyków za kierownicą. Są to Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, w których zdaje się egzaminy na prawo jazdy. Patrząc generalnie, być może zbyt subiektywnym okiem, współpraca pomiędzy OSK a WORD-ami nie do końca jest satysfakcjonująca. Niejednokrotnie mówi się o cichej konkurencji pomiędzy tymi ogniwami. Zazwyczaj WORD-y traktują swoją

pozycję w branży szkoleniowo-egzaminacyjnej jako instytucje bardziej uprzywilejowane i reprezentatywne, bowiem (tak się bynajmniej powszechnie uważa) zatrudniają specjalistów lepiej przygotowanych merytorycznie w problematyce przepisów ruchu drogowego, aniżeli instruktorzy. Z pewnością jest to logiczny argument, za którym przemawia chociażby wysoki poziom trudności zdania egzaminu na przyszłego egzaminatora. Kandydat do tego zawodu musi wykazać się nienaganną wiedzą z zakresu przepisów regulujących ruch drogowy w Polsce, a poza tym musi wykazać się znajomością podstaw pedagogiki i przede wszystkim dużą odpornością psychiczną, która tak bardzo przydatna jest w postępowaniu z ludźmi. Z dydaktycznego punktu widzenia wymiana wspólnych doświadczeń jest rzeczą bardzo istotną, nawet jeżeli przyjmiemy założenie, że egzaminatorzy znają przepisy w większym stopniu oraz lepiej potrafią je interpretować aniżeli instruktorzy. Może wspólne szkolenia i wymiana doświadczeń owocowałyby większym zaangażowaniem w realizacji celu, który nazywa się poprawą bezpieczeństwa na polskich drogach? Może owocowałyby to również propagowaniem kultury wśród kierowców? Obserwacja środowiska pozwala sformułować opinię, że niejednokrotnie reprezentanci WORD-ów traktują grupę instruktorów nauki jazdy jako tych, którzy roszczą pretensje do pracy egzaminatorów. Nie wiadomo dlaczego te dwie grupy oddzielają się od siebie, krytykując wymiennie swoją pracę. Najbliższe lata, w czasie których będzie następował rozwój motoryzacji, nie mogą zostać zmarnowane w kwestii zacieśnienia współpracy, podjęcia wspólnych działań.

I w tym miejscu również należy pokłonić się sprawiedliwości i podkreślić, że na terenie naszego kraju są Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, które zapraszają do współpracy szkoły nauki jazdy. Takie inicjatywy tworzą doskonałą platformę porozumienia. Wizja wspólnych celów prowadzi do konstruktywnych rozwiązań. Wszystko to jednak zależy od nastawienia ludzi do siebie. Zależy od chęci zlikwidowania wzajemnych animozji, urazów, uprzedzeń. Trzeba zatem mieć nadzieję, że przedstawiciele branży szkoleniowo-egzaminacyjnej zrozumieją, że współpraca opłaci się. Poza tym zyska na tym wizerunek szkoleniowca i egzaminatora, a społeczeństwo będzie darzyło te zawody publicznym zaufaniem.

## **5. UZYSKANIE PRAWA JAZDY – PODSTAWOWE WARUNKI**

Oczywistym jest to, że osoba, która zamierza uzyskać prawo jazdy powinna zgłosić się do instytucji, która nazywa się ośrodkiem szkolenia kierowców. Do kursu może przystąpić osoba, która posiada wymagany ustawą – Prawo o ruchu drogowym wiek oraz odbyła z wynikiem pozytywnym badania lekarskie. Kandydat na kierowcę zobowiązany jest do odbycia szkolenia podstawowego złożonego z części teoretycznej i praktycznej. Minimalna ilość godzin jaka stawiana jest kandydatom wynosi w zakresie zajęć teoretycznych 30; podobnie jest w przypadku szkolenia praktycznego. Po zakończonej części teoretycznej uczestnik kursu powinien zdać egzamin wewnętrzny z losowo wybranego zestawu testowego. Baza pytań zatwierdzonych ministerialnie zawiera kilkaset pytań, które obejmują zagadnienia z przepisów prawa o ruchu drogowym, zasad udzielania pierwszej pomocy oraz znaków i sygnałów drogowych. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu teoretycznego (w teście, który zawiera 18 pytań można popełnić maksymalnie 2 błędy) można rozpocząć szkolenie praktyczne w liczbie 30 godzin, po których instruktor prowadzący zobowiązany jest do przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego praktycznego.

Egzamin wewnętrzny odbywa się na zasadach podobnych jak egzamin państwowy. Oznacza to, że kursant powinien zaliczyć obowiązujące zadania na placu manewrowym oraz przewidziane rozporządzeniem w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców zadania w ruchu drogowym. W przypadku uzyskania wyniku negatywnego kandydat na kierowcę powinien podejść do kolejnego egzaminu w terminie wyznaczonym przez instruktora lub ośrodek szkolenia kierowców.

Uzyskując pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego teoretycznego i praktycznego przeprowadzonego w szkole nauki jazdy słuchacz staje się absolwentem kursu, co upoważnia go do złożenia kompletu dokumentów do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w celu ustalenia terminu egzaminu państwowego teoretycznego i praktycznego.

Należy podkreślić, że przystępując do egzaminu państwowego kandydat na kierowcę powinien mieć ukończone 18 lat, z kolei do kursu można przystąpić, jak już zostało to wcześniej wymienione, w okresie 3 miesięcy przed ukończeniem wieku dojrzałości. Obiektywnie rzecz ujmując egzamin państwowy na prawo jazdy w Polsce nie jest łatwy, ale z drugiej strony nie stanowi również bariery nie do pokonania. Kandydat na kierowcę ma do wykonania w ruchu drogowym zadania, które w komunikacji ulicznej występują najczęściej.

Biorąc pod uwagę nową ustawę o kierujących pojazdami zaznaczmy, że od stycznia 2013 r. będzie obowiązywał dwuletni okres próbny dla nowych kierowców, w tym: obowiązkowy dwugodzinny kurs doształcający organizowany przez WORD-y, praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym – jedna godzina jazdy w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy, kurs reedukacyjny i badania psychologiczne, jeśli w okresie próbnym popełni się dwa wykroczenia. Ustawa wprowadza ponadto kategorię prawa jazdy AM (motorowery, czterokołowce lekkie), kat. A2 (motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW). Prawo jazdy będzie wydawało się na okres 15 lat, nastąpią również zmiany w systemie punktów karnych [8].

## 6. WNIOSKI

Treść artykułu wskazuje na najważniejsze zmiany jakie wprowadza Ustawa o kierujących pojazdami. Dla niektórych zmiany te mogą być zaporowe, dla innych mogą stanowić realne wyzwania. Pojawiają się również głosy krytyczne, jak na przykład zlecona przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie KIEROWCA.PL ekspertyza w kwestii zgodności nowej ustawy z Konstytucją RP i prawem Unii Europejskiej. Według ekspertyzy przygotowanej przez prof. A. Bałabana z Uniwersytetu Szczecińskiego jednym z czynników, które mogą negatywnie wpłynąć na rynek szkoleń, będzie utworzenie Super OSK. Profesor stwierdza, że jest to rozwiązanie niejasne i niepewne w działaniu. Podaje obawy dotyczące niebezpiecznego monopolizowania rynku przez nowopowstałe Super OSK. Opinia ta prowadzi do wniosku, że za kilka lat zostaną tylko Super OSK. Mniejsze ośrodki nie wytrzymają konkurencji. Mimo, że Super OSK ma być relatywnie niewiele, to i tak będą mogły opanować cały rynek [9, s. 4-5].

Wyrażając niezależną opinię można powiedzieć, że wszelkie zmiany zawsze rodzą dylematy. Czy należy się ich bać? Pytanie może wydać się trudne, bowiem zawsze może powstać jakaś teoria względności. Przed pewnymi zmianami człowiek nie ucieknie i musi je zaakceptować. Powstanie Super OSK może doskonale zmotywować mniejsze OSK do



poprawy jakości wykonywanych usług. Jest jeszcze czas w 2011 r. aby spokojnie zweryfikować funkcjonowanie swoich ośrodków. Jest to szansa podjęcia próby przeprowadzenia w swoich macierzystych jednostkach programów restrukturyzacyjnych, które wcale nie muszą być kosztowne. Nie trzeba kupować pojazdów na kategorię prawa jazdy A, C, D. Nie ma takiej potrzeby aby konkurować z Super OSK. Jeżeli przedsiębiorca, właściciel OSK, instruktor ma poczucie własnej wartości i doskonale wie, że posiada takie cechy charakterologiczne (nabyte i wypracowane), które pozwalają przysporzyć mu zadowalającą liczbę kursantów, to czy powinien się obawiać? Możliwość prowadzenia przez Super OSK chociażby szkoleń przez Internet nie musi również wydawać się zmianą rewolucyjną, mimo, że duża grupa kursantów zaaprobowałaby tego rodzaju system nauki. Stare, sprawdzone metody w postaci interesującego wykładu z możliwością wykorzystania nowoczesnych technik multimedialnych mogą okazać się doskonałą przewagą w stosunku do E-learningu. A może warto byłoby rozpocząć współpracę z egzaminatorami, którzy w obecnej sytuacji kryzysu ekonomicznego utracili możliwość pracy w WORD-ach? Duża grupa spośród nich posiada uprawnienia instruktorskie. Niekoniecznie muszą oni być dobrymi dydaktykami, jednak ich doświadczenie może być bardzo cenne na końcowych zajęciach praktycznych i teoretycznych, w których uczestniczą kursanci.

Każdą obawę można przezwyciężyć. Jest to oczywiście trudne, ale możliwe, tak jak możliwym staje się w większości przypadków zdanie egzaminu na prawo jazdy, mimo iż kursantom przyświecają różne negatywne myśli. Jeżeli prowadzenie szkoleń dla kandydatów na kierowców ma być dla kogoś swoistego rodzaju powołaniem, zrobi on wszystko, aby w trudnych i niepewnych czasach nie dopuścić do zamknięcia swojego przedsiębiorstwa. Potrzebna jest tutaj motywacja, wewnętrzne wsparcie, które będzie bardzo pomocne.

W tym kontekście na uwagę zasługują zasady zawarte w Kodeksie Etycznym Instruktora Nauki Jazdy, w którym wymienione jest w pkt. 1, w części dotyczącej powinności właścicieli ośrodków szkolenia kierowców, że właściciel OSK powinien organizować okresowe szkolenia i seminaria podnoszące kompetencje pracowników (instructorów). Punkt 8 tej części informuje, że właściciel OSK powinien dbać o wysoką jakość wykonywanych usług. Poza tym w pkt. 4, w części dotyczącej powinności instruktora nauki jazdy wobec własnej grupy zawodowej można przeczytać, że w miarę swoich możliwości instruktor powinien przeciwdziałać szkodliwemu dla zawodu egoizmowi. Powinien propagować i utrzymywać rzetelność i sumienność zawodową [3].

Zmiany jakie proponuje nowa ustawa stanowią wyznaczniki jakościowe dla procesu szkolenia. Jednak sam akt prawny nie musi posiadać monopolu na skuteczność promowania jakości w branży. Jakość musi wynikać z samego człowieka, a nie z narzuconych mu aktów normatywnych. Niech ta refleksja towarzyszy instruktorom i właścicielom szkół nauki jazdy w najbliższej przyszłości.

## 7. BIBLIOGRAFIA

- [1] Bąk J.: *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Wydawnictwo i Zakład Poligrafii Instytutu Technologii Eksploatacji, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003.
- [2] *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, red. I. Leśnikowska-Matusiak, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.

- 
- [3] *Kodeks Etyczny Instruktora Nauki Jazdy*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.
- [4] Młynarczyk I.: *Sektor MSP w Polsce: nastroje przedsiębiorców*, „Gazeta Małych i Średnich Przedsiębiorstw”, nr 1(105)2011.
- [5] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, Dz. U. Nr 217, poz. 1834 z 2006.
- [6] Sałwacka M.: *Kto wrzucił autobus*, „Gazeta Wyborcza”, 10 luty 2011.
- [7] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r.
- [8] Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. Nr 30, poz. 151 z 2011 r.
- [9] *Uwaga: ustawa o kierujących niezgodna z Konstytucją RP*, „Szkoła Jazdy” nr 2/2011 (62).
- [10] Ziębka J.: *Z jakimi problemami boryka się branża szkoleniowa?*, „Szkoła Jazdy” nr 11/2009 (47).