

Paweł Żuraw

Etyczne determinanty zarządzania ośrodkami szkolenia kierowców w świecie zmian prawnych obowiązujących od 2013 r.

Annales. Etyka w życiu gospodarczym 17/2, 85-96

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Paweł Żuraw

Społeczna Akademia Nauk, Łódź
Wydział Zamiejscowy w Świdnicy
e-mail: pawelzuraw@wp.pl

Etyczne determinanty zarządzania ośrodkami szkolenia kierowców w świetle zmian prawnych obowiązujących od 2013 r.

Ethical Management Determinants of Driver Training Centres in the Light of the Legal Changes Applicable from 2013

From 19th January 2013 there have been changes in the operation of driver training centres due to the legislation regarding vehicle drivers coming into force. Changes related to the conduct of driving schools concern four major areas. The first one is a new form of enrolment on driving courses by candidates for drivers, which is done by using the so-called Profile of Candidate for Driver (PCD) generated by the county authorities. The second aspect is the new formula of the theoretical state examination. The third issue is the introduction of cash registers for the operators conducting drivers' education. The fourth feature is the introduction of new categories of the driving license, in particular a category including two-wheeled vehicles.

The existing regulations, as well as the huge competition in the market, have contributed to the fact that the activity of training of candidates for drivers has been dominated by the principle according to which the service must be performed in a cheap and fast way. It automatically translates into the low quality of training and the disregard of procedural steps associated with it. In practice, the lack of adequate control on the part of the state is the reason for the fact that driving has become an arbitrary function based on ruthless marketing and low-cost services. In this situation, ethical dilemmas arise that, in the author's opinion, will not necessarily be resolved by the new legal standards for drivers.

Keywords: Driver Training Centres, ethical norms, management

JEL Classification: L92, M14

1. Wprowadzenie

Czasy współczesne charakteryzują się wielkimi przeobrażeniami ekonomicznymi, światopoglądowymi i politycznymi. Wszystko to ma ogromny wpływ na życie codzienne, które toczy się zarówno na płaszczyźnie rodzinnej, jak i zawodowej. Jedną z umiejętności, które stały się dziś niemal podstawowe, jest prowadzenie pojazdów samochodowych. Samochód nie jest – jak kiedyś – dobrem luksusowym, tylko niezbędnym narzędziem, które ułatwia przemieszczanie się i docieranie do celów podróży. Pomimo że stanowi on duże udogodnienie, nie oznacza to, że jest środkiem transportu w pełni bezpiecznym. Bezpieczeństwo jest tutaj oczywiście kwestią względną, zależy bowiem od wielu czynników, spośród których można wymienić umiejętności kierowców, zwracanie przez nich uwagi na bezpieczeństwo jazdy, stan polskich dróg, czy w końcu – jakość szkolenia kandydatów na kierowców.

W niniejszym artykule skoncentrowano się na ostatnim z wymienionych elementów. Paradoxem jest to, że zarówno w mediach, jak i podczas organizowanych dyskusji, pogadanek czy konferencji bardzo dużo mówi się o bezpieczeństwie. Można wręcz uznać, że jest to temat medialny, nośny. Przy jego przedstawianiu nie powinno być żadnych podziałów i zróżnicowanych poglądów dotyczących wagi samego problemu. I tak faktycznie jest. Wszyscy są zgodni co do tego, że bezpieczeństwo jest bardzo ważne, dotyczy bowiem ludzkiego życia. Jednak analiza omawianej kwestii skłania do zadania pytania: co z tego wszystkiego wynika? Pomimo że statystyki policyjne pokazują, że wypadkowość w Polsce się zmniejsza, nie oznacza to, że świadomość użytkowników dróg dotycząca potencjalnych zagrożeń się zwiększa.

Jak już wspomniano, jednym z ogniw kształtowania świadomości, jak ważna jest to kwestia, jest szkolenie kandydatów na kierowców. Od 2013 r. nastąpiły rewolucyjne zmiany dotyczące uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Nowy system z założenia miał być bardziej wymagający, co oznacza, że zdobycie upragnionego prawa jazdy miało kosztować potencjalnych kierowców, a także instruktorów nauki jazdy, więcej wysiłku, mobilizacji i zaangażowania w proces szkolenia. Miały to być zmiany jakościowe, które może nie bezpośrednio, ale w dłuższej perspektywie powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach.

Nowa ustawa obowiązuje już ponad rok. niesprawiedliwe byłoby uznanie, że nic się nie zmieniło w kwestii poprawy bezpieczeństwa. Rzeczą bezdyskusyjną jest to, że wprowadzenie zmian wymaga czasu. Pojawiają się jednak pewne niepokojące sygnały – środowisko instruktorów i właścicieli ośrodków szkolenia kierowców (OSK) jest bardzo podzielone, wyczuwalny jest opór wobec wprowadzanych zmian.

W związku z implementacją aktualnych przepisów powstało dużo nieścisłości dotyczących nowych programów egzaminacyjnych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego (WORD). Dostyc pasywną postawę przyjmuje również Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Strony (OSK, WORD, MiIR) obwiniają

się wzajemnie, brakuje zgody, porozumienia, wzajemnej wyrozumiałości, co nie służy wspólnemu celowi, a jedynie pogarsza zaistniałą sytuację.

Wydaje się, że w przedstawionym sporze nie liczy się człowiek, czyli przyszły kierowca. Zewnętrzny obserwator, wyczulony na relacje interpersonalne oraz uniwersalne wartości międzyludzkie, może wysnuć tezę, że problem dotyczy m.in. braku poszanowania zasad etycznych, które powinny być gwarancją wzajemnego zrozumienia i budowania świadomości dobra wspólnego.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie etycznych determinantów, które powinny stanowić podstawę procesu zarządzania ośrodkami szkolenia kierowców w świetle nowych przepisów umożliwiających uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami. Autor bazuje na obowiązujących przepisach prawnych, opiniach eksperckich, a także własnych obserwacjach poczynionych podczas pracy jako instruktor nauki jazdy z szesnastoletnim stażem w małej, rodzinnej firmie szkoleniowej.

2. Geneza zmian dotyczących szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców

Obowiązująca od 19 stycznia 2013 r. nowa ustawa o kierujących pojazdami jest z pewnością jednym z najdłuższych procedowanych aktów prawnych w najnowszych dziejach polskiego parlamentaryzmu¹. W roku 2003 w ówczesnym Ministerstwie Transportu rozpoczęto dyskusję na temat konieczności przyjęcia nowych, bardziej efektywnych rozwiązań, pozwalających na podniesienie kwalifikacji kierowców. Pierwszy projekt opisywanej ustawy powstał jako odpowiedź na negatywne zjawiska związane z uzyskiwaniem prawa jazdy. Miało to być również antidotum pozwalające zmniejszyć wciąż rosnącą liczbą wypadków samochodowych. Należy podkreślić, że do momentu wejścia w życie ustawy wszelkie regulacje dotyczące uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami zapisane były w ustawie Prawo o ruchu drogowym z 1997 r. oraz rozporządzeniu w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców².

Projekt nowej ustawy powstał na podstawie dokumentu programowego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o nazwie *Nowy system uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami*. Jak wskazują pomysłodawcy, projekt ten był konsultowany z ponad dwudziestoma organizacjami społecznymi, których członkowie byli przedstawicielami różnych środowisk. Pierwszy projekt ustawy zakładał konieczność stosowania przez ośrodki szkolenia kierowców (OSK) materiałów dydaktycznych, które byłyby rekomendowane z listy prowadzonej przez ministra ds. transportu. Zakładano, że wpis na listę będzie następował po uzyska-

¹ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. Nr 30, poz. 151 z 2011 r.

² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r.; 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 r.

niu pozytywnej recenzji dwóch ekspertów z zakresu dydaktyki i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z kolei eksperci mieliby być rekomendowani przez placówki naukowo-badawcze. Argumentem uzasadniającym stworzenie listy był fakt, że na rynku oprócz dobrych materiałów dydaktycznych występują także takie, które nie powinny być wykorzystywane podczas szkolenia kandydatów na kierowców.

W projekcie zwrócono również uwagę na kwestie związane z nadzorem OSK. Aby nadzór mógł być realizowany, szkoły jazdy miałyby obowiązek udzielania informacji o osobach uczestniczących w kursie prawa jazdy, a także czasie i miejscu przeprowadzania zajęć. Jako jednostkę nadzorującą proponowano powołanie komisji społecznej, która w założeniu miała współpracować ze starostami. Dodatkową propozycją miało być ustanowienie w każdym ośrodku szkolenia kierowców (OSK) doradcy do spraw pedagogicznych.

Trzeba podkreślić, że te rewolucyjne jak na tamten czas zmiany zostały poddane krytyce głównie ze strony właścicieli OSK. W 2010 r. podczas kolejnej debaty nad projektem ustawy wyeliminowano m.in. zapisy dotyczące: jazdy z opiekunem, egzaminu w ruchu pozamiejskim, a także powołania funkcji doradcy pedagogicznego. Zabrakło również zapisów dotyczących społecznych komisji konsultacyjnych, które miały opiniować decyzje starosty odnośnie do działalności OSK.

Ujmując rzecz z szerszej perspektywy można powiedzieć, że rezygnacja z ważnych dla branży szkoleniowej postulatów nie była dobrym rozwiązaniem. Jest to zadziwiające, twórcy nowej ustawy powoływali się bowiem na zatrważające dane dotyczące skali wypadków, do których dochodzi w głównej mierze poza obszarem zabudowanym. Nie będzie oryginalnym twierdzenie, że statystyczny kursant podczas szkolenia praktycznego koncentruje się przede wszystkim na jazdach w tzw. „strefach egzaminacyjnych”, czyli najbardziej prawdopodobnych miejscach, ulicach, gdzie może zostać przeprowadzony egzamin państwowy. Pozostaje więc bardzo mało czasu na szkolenie poza obszarem zabudowanym.

Historia powstawania ustawy odkrywa zdumiewające, wręcz radykalne pomysły, jak chociażby ten autorstwa ówczesnego prezesa Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców A. Igielskiego – zniesienie wymogu ukończenia szkolenia przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu państwowego. Również przedstawiciele wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD) składali propozycje, aby szkolenia nie były obowiązkowe przed pierwszym podejściem do egzaminu.

Dyskusja toczyła się także wokół podniesienia wymogów wobec kandydatów na instruktorów nauki jazdy. Ustalono obligatoryjne trzydniowe warsztaty doskonalące dla instruktorów, które będą prowadzone przez ośrodki szkolenia kierowców spełniające dodatkowe wymagania (tzw. Super OSK).

Ustawa została podpisana przez prezydenta B. Komorowskiego 25 stycznia 2011 r., jednak rok po jej podpisaniu minister S. Nowak przesunął o kolejny rok jej wejście w życie, uzasadniając to tym, że WORD-y nie są gotowe z nowym oprogramowaniem, a społeczeństwo (jak argumentował) jest zaniepokojone zmianami³.

³ M. Piaszczyński, W. Bachorz, M. Radomski, *Wszystkiego najlepszego, ustawo*, „Szkoła Jazdy” 2013, nr 1 (85), s. 6–7.

3. Wybrane aspekty szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców obowiązujące od 2013 r.

Egzamin na prawo jazdy według nowych zasad przeprowadzany jest od 19 stycznia 2013 r. Do istotnych zmian należy rejestracja kandydata na kierowcę – uzyskuje on w starostwie powiatowym numer PKK, czyli profil kandydata na kierowcę. Według zamysłu ustawodawcy kursant przed przystąpieniem do kursu kompletuje wniosek o wydanie prawa jazdy, orzeczenie lekarskie, dowód tożsamości i jedno zdjęcie. Dokumenty należy złożyć wraz z wnioskiem o wydanie prawa jazdy we właściwym ze względu na miejsce zamieszkania wydziale komunikacji (starostwie powiatowym).

Ustawa o kierujących pojazdami stawia wysokie wymagania instruktorom i wykładowcom. Obecnie nie wystarcza już tylko uczyć rozwiązywania testów, które przed 19 stycznia 2013 r. były ogólnodostępne. Przepis art. 51 ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami stanowi, że część teoretyczna egzaminu na prawo jazdy jest przeprowadzana w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii: AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D i T. Część pytań jest prezentowana w formie krótkich filmów sytuacyjnych, po zakończeniu których kandydat na kierowcę musi w ustalonym czasie podjąć właściwą decyzję co do sposobu zachowania się w konkretnej sytuacji. Przedstawiane filmy nie są animacjami, lecz krótkimi sekwencjami filmowymi, trwającymi od 5 do 10 sekund.

Sytuacje, w przeciwieństwie do tego, jak było to rozwiązane w testach już nieobowiązujących, są przedstawione z perspektywy kierowcy. Egzamin teoretyczny jest podzielony na dwie części: ogólną i specjalistyczną. Kandydat musi odpowiedzieć w sumie na 32 pytania: 20 w części ogólnej i 12 w części specjalistycznej. Przeczytanie treści pytania zabiera nie więcej niż 20 sekund, zaś w ciągu kolejnych 10–15 sekund należy udzielić na nie odpowiedzi – nie ma więc czasu na wątpliwości i w związku z tym trzeba znać dokładnie przepisy ruchu drogowego. Odpowiedzi oceniane są w zależności od wagi pytania. Są one punktowane w skali od 1 do 3. Aby zdać egzamin państwowy, który trwa 25 minut, trzeba uzyskać co najmniej 68 punktów na 74 możliwe.

Zasady zdawania egzaminów praktycznych na kat. B, C, C + E, D nie uległy zasadniczym zmianom. Zmiany dotyczą natomiast kat. A (motocyklowej). Według nowych zasad należy ominąć przeszkody przy prędkości 50 km/h oraz wykonać slalom szybki przy średniej prędkości 30 km/h pomiędzy pachołkami rozstawionymi co 7 metrów. Zniknęła popularna „ósemka” do przejechania, która dla kursantów nie stanowiła większej trudności. W przypadku kat. A nie ma już ustalonej trasy egzaminacyjnej, której wcześniej można było się nauczyć na pamięć. W obecnych uwarunkowaniach egzamin stanowi realną trudność i w sposób uczciwy będzie weryfikował umiejętność jazdy jednośladem, coraz popularniejszym na polskich drogach.

Zmiany wynikające z przepisów ustawy o kierujących pojazdami dotyczą również ośrodków szkolenia kierowców. Ośrodki muszą m.in. dostosować infra-

strukturę – uzupełnić oznakowanie placów manewrowych, a także je ogrodzić. Na dostosowanie do nowych wymogów przedsiębiorcy prowadzący OSK mają dwa lata. W myśl nowych norm prawnych w OSK może być zatrudniony instruktor z co najmniej trzyletnią udokumentowaną praktyką. Wymagania dotyczą również infrastruktury służącej do przeprowadzania zajęć teoretycznych. Sala musi być przystosowana do szkolenia przynajmniej 10 osób.

Działalność OSK nadal podlega kontroli. W pierwszej kolejności sprawdzane będą ośrodki nowo wpisane do rejestru (w roku poprzednim) oraz te, które nie zostały z różnych przyczyn skontrolowane w okresie przed wejściem ustawy. W następnej kolejności wizytowane będą ośrodki, w przypadku których analiza statystyczna wskazuje na możliwość wystąpienia nieprawidłowości, oraz te, w których stwierdzono jakieś nieprawidłowości podczas ostatniej kontroli.

Nowością w prowadzeniu OSK jest wymóg szczegółowego zaplanowania całego kursu już na samym jego początku, włącznie z zajęciami praktycznymi. We właściwym przygotowaniu kursantów mają pomóc programy załączone do nowego rozporządzenia w sprawie szkolenia⁴.

4. Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy jako determinanta efektywnego zarządzania ośrodkami szkolenia kierowców

Potrzeba obowiązywania zasad etycznych we współczesnej rzeczywistości gospodarczej jest kwestią bezdyskusyjną. Jednak coraz większe tempo życia, chęć posiadania dóbr materialnych oraz hołdowanie filozofii „mieć przed być” sprawiły, że współczesny człowiek odchodzi od uniwersalnych wartości etycznych. Przeciwwagą dla tego rodzaju postępowania jest m.in. tworzenie kodeksów etycznych wśród różnych grup zawodowych. Kodeksy te stanowią uporządkowane zbiory zasad, norm etycznych i dają wytyczne w codziennym postępowaniu na płaszczyźnie zawodowej. Mają one służyć tym, którzy zdecydowali się związać swoją przyszłość z konkretnym zawodem. Kodeks etyczny nie tylko wyznacza drogę uczciwego i rzetelnego postępowania, ale jednocześnie rozstrzyga sytuacje konfliktowe, które mogą pojawiać się w różnych okolicznościach związanych z wykonywaną pracą.

Osoby, które nie są wtajemniczone w problematykę etyki, mogą się zastanawiać, w jaki sposób powiązać to zagadnienie z pojęciem zarządzania. A. Zadroga, powołując się na *Encyklopedię katolicką*, definiuje etykę (gr. *ethos* – obyczaj, zwyczaj; *ethikos* – obyczajowy) jako naukę filozoficzną, która swym zasięgiem obejmuje zespół zagadnień moralności w relacji do dobra i zła moralnego. Etyka w ujęciu naukowym określa istotę powinności moralnej człowieka oraz jej szczegółową treść (słuszność moralną) i ostatecznie wyjaśnia fakt moralnego działania.

⁴ R. Biernat, *Przygotowanie do jazdy*, „Szkola Jazdy” 2013, nr 1 (85), s. 8–9; Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców, Dz. U. z dnia 14 września 2012 r., poz. 1019.

Wskazuje ponadto na genezę zła moralnego oraz sposoby jego przezwyciężania. Etyka jest częścią normatywną etosu⁵.

Z kolei zarządzanie przedsiębiorstwem, organizacją, oznacza zestaw działań normujących postępowanie kadry zarządczej, ukierunkowanych na podstawowe zasoby organizacji. Zarządzanie realizowane jest przez następujące funkcje: planowanie, organizowanie, motywowanie i kontrolowanie (również przewodzenie). Zarządzanie stanowi dynamiczną całość i jest stabilną platformą, na której odbywa się kierowanie zasobami przedsiębiorstwa (ludzkimi, rzeczowymi, finansowymi, informacyjnymi)⁶.

Przedstawiona definicja dowodzi, że zarządzanie jest komponentem funkcjonowania każdej organizacji. Założone przez menedżerów cele nie mogą zostać osiągnięte, jeżeli któraś z wymienionych funkcji będzie słaba i niedoskonała. Innymi słowy zarządzanie stanowi modelową koordynację opartą na zaufaniu do współpracowników, dobrej komunikacji interpersonalnej, rzetelności, wiarygodności i uczciwości. Przedstawione wartości mają charakter norm etycznych, co potwierdza, że zarządzanie powinno być ugruntowane na fundamencie etycznym.

Mówiąc o etycznych determinantach zarządzania ośrodkami szkolenia kierowców, warto skoncentrować się na kodeksie etycznym instruktora nauki jazdy w kontekście zmian prawnych, które obowiązują w obszarze szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Każdy kodeks etyczny jest prawem honorowym, którego akceptacja powinna być dobrowolna, a nie obowiązkowa. Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy jest zbiorem przemyśleń instruktorów nauki jazdy i wykładowców, jakie zrodziły się podczas szkoleń na certyfikat kompetencji personelu w latach 2002–2003. Opinie i uwagi były konsultowane z Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców oraz Radą Ośrodków Szkolenia Kierowców pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego.

Kodeks zawiera 32 zasady postępowania, które według jego autorów mają przyczynić się do poprawy wizerunku instruktorów nauki jazdy, a dzięki temu – ośrodków szkolenia kierowców. Redaktorkami kodeksu są panie: Ida Leśnikowska-Matusiak i Maria Dąbrowska-Loranc z Instytutu Transportu Samochodowego oraz Marek Górny – wykładowca Specjalistycznego Ośrodka Szkolenia z Krakowa i Janusz Lupiński – ówczesny prezes Ośrodków Szkolenia Kierowców pod Patronatem Instytutu Transportu Samochodowego. Struktura kodeksu jest następująca⁷:

I. Zasady ogólne

Instruktora nauki jazdy obowiązują ogólnie przyjęte etyczne zasady. Jest on odpowiedzialny za życie i zdrowie kursantów i innych uczestników ruchu, bezwzględne przestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym, poszanowanie godności osobistej kursantów, dbałość o środowisko naturalne. Zasady zawarte

⁵ Por. P. Żuraw, *Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy – cz. I*, „Szkola Jazdy” 2011, nr 3 (63), s. 24.

⁶ E. Multan, *Planowanie i podejmowanie decyzji w przedsiębiorstwie* [w:] *Zarządzanie w przedsiębiorstwie*, red. J.S. Kardas, M. Wójcik-Augustyniak, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 160.

⁷ *Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.

w kodeksie etycznym instruktora nauki jazdy obowiązują go zarówno w działalności zawodowej, jak i w życiu prywatnym.

Instruktor nauki jazdy:

- (1) Nie może żądać od kursantów ani współpracowników zachowania sprzecznego zarówno z ogólnie przyjętymi zasadami, jak i z zasadami określonymi w kodeksie etycznym.
- (2) Powinien stale poszerzać i doskonalić swoją wiedzę i umiejętności.
- (3) Nie powinien podejmować się wykonywania czynności z zakresu praktyki zawodowej, które wykraczałyby poza jego wiedzę i kompetencje zawodowe.
- (4) Potępia i przeciwdziała negatywnym zjawiskom (korupcja, zaniżanie cen, niska jakość usług itp.) występującym w szkoleniu kierowców.
- (5) Jest odpowiedzialny za rozwój swojego ośrodka szkolenia kierowców. Dbą o wizerunek ośrodka szkolenia kierowców, w którym jest zatrudniony. Jest lojalny wobec pracodawcy i współpracowników. Nie prowadzi działalności konkurencyjnej.
- (6) Nie działa na szkodę innego instruktora nauki jazdy ani ośrodka szkolenia kierowców.
- (7) Czynn timer uczestniczy w działalności stowarzyszeń, organizacji itp., których celem jest nobilitacja zawodu, poprawa jakości szkolenia oraz bezpieczeństwa drogowego.

II. Powinności instruktora nauki jazdy wobec kursantów

- (1) Instruktor nauki jazdy w swojej pracy kieruje się przede wszystkim dobrem kursanta.
- (2) Podejście instruktora nauki jazdy do kursantów charakteryzuje: otwartość i umiejętność nawiązania kontaktu, kompetencja zawodowa, umiejętność indywidualnego podejścia do kursanta, poszanowanie godności ludzkiej, równe traktowanie mężczyzn i kobiet, tolerancja, empatia, partnerstwo i podmiotowy stosunek do uczniów, życzliwość, dyscyplina, sprawiedliwa i obiektywna ocena pracy i postaw kursantów, kultura, przejawiająca się m.in. w kontrolowaniu własnych emocji, używaniu poprawnego języka polskiego, dbałości o wygląd zewnętrzny i estetykę pomieszczeń oraz czystość pojazdu szkoleniowego oraz zachowaniu odpowiedniego dystansu fizycznego wobec kursanta.
- (3) Instruktor nauki jazdy powinien być autorytetem dla kursantów. Powinno to wynikać z jego cnót moralnych, mistrzostwa pedagogicznego, wiedzy i kultury umysłowej oraz kultury osobistej.

III. Powinności instruktora nauki jazdy wobec własnej grupy zawodowej

Instruktor nauki jazdy:

- (1) Solidaryzuje się ze swoją grupą zawodową. Poczyna się do współodpowiedzialności oraz identyfikuje się z poglądami głoszonymi przez stowarzyszenia, organizacje itp. zrzeszające instruktorów nauki jazdy, o ile nie

są one sprzeczne z ogólnie obowiązującymi zasadami etycznymi i zasadami określonymi w kodeksie.

- (2) Identyfikuje się z własną grupą zawodową, eksponuje dyplomy, certyfikaty, odznaki itp.
- (3) Współdziała ze swoimi współpracownikami. Służy radą i pomocą młodszym kolegom.
- (4) W miarę swoich możliwości przeciwdziała szkodliwemu dla zawodu egoizmowi. Propaguje i utrwala rzetelność i sumienność zawodową.

IV. Powinności instruktora nauki jazdy wobec społeczeństwa

- (1) Instruktor nauki jazdy przejawia szacunek dla innych ludzi i troszczy się o opinie społeczne.
- (2) W stosunkach międzyludzkich cechuje go wyższy niż przeciętny poziom kultury osobistej.
- (3) Wspiera inicjatywy społeczne na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (4) Wykazuje zainteresowanie sprawami regionu i lokalnego społeczeństwa.

V. Powinności reprezentantów instruktorów nauki jazdy

Reprezentant:

- (1) Przyjmuje z odpowiedzialnością funkcje powierzone mu przez środowisko i nie uchyla się od podejmowania działań na rzecz środowiska instruktorów nauki jazdy.
- (2) W swoich działaniach kieruje się dobrem ogółu środowiska instruktorów nauki jazdy, a nie interesem ich wąskiej grupy. Poszukuje rozwiązań uniwersalnych.
- (3) Nie wykorzystuje pełnionej funkcji do nieuczciwego wzmocnienia swojej pozycji na rynku.
- (4) Jest autorytetem dla innych instruktorów nauki jazdy.

VI. Powinności właścicieli ośrodków szkolenia kierowców

Właściciel ośrodka szkolenia kierowców:

- (1) Organizuje okresowe szkolenia i seminaria podnoszące kompetencje pracowników (instruktorów).
- (2) Stosuje uczciwą konkurencję – nie zaniża cen i nie prowadzi sprzedaży usług poniżej kosztów ich świadczenia.
- (3) Nie rozpowszechnia nieprawdziwych lub wprowadzających w błąd informacji o swojej lub konkurencyjnej firmie.
- (4) Nie nakłania osoby lub osób świadczących pracę na rzecz firmy konkurencyjnej do niewykonywania lub nienależytego wykonywania obowiązków pracowniczych.
- (5) Nie stosuje reklamy sprzecznej z prawem, dobrymi obyczajami i uchylającej godności człowieka.

- (6) Nie wprowadza klientów w błąd co do tożsamości swojego ośrodka, używając zmodyfikowanego oznakowania, nazwy lub charakterystycznego symbolu innego ośrodka.
- (7) Czynnie zwalcza objawy korupcji w swoim ośrodku.
- (8) Dbą o wysoką jakość wykonywanych usług.
- (9) Nie organizuje własnej siedziby w bezpośrednim sąsiedztwie innego ośrodka szkolenia kierowców.

Zaprezentowane zasady stanowią wartości uniwersalne i ponadczasowe. Pomimo że sformułowano je przed dekadą, nie straciły one na ważności. Smutkiem napawa fakt, że przedstawiony kodeks jest „martwym” zapisem. Został sformułowany przez pracowników Instytutu Transportu Samochodowego w porozumieniu z organizacjami branżowymi reprezentującymi środowisko OSK. Z trudem można jednak odnaleźć jego treść na stronach internetowych tych organizacji, nie jest również promowany przez sam ITS – instytucję ściśle współpracującą z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju, która od strony naukowej ocenia i opisuje funkcjonowanie szkół nauki w Polsce. Środowisko osób zajmujących się szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców powinno być zainteresowane promocją zasad etycznych, które ułatwiałyby implementację zasad nowej ustawy o kierujących pojazdami. Widocznie nie ma takiej woli, stąd nie można się dziwić, że wszystkim stronom (OSK, WORD-om, ministerstwu) tak trudno jest się porozumieć.

Zasady kodeksu etycznego instruktora nauki jazdy zachęcają do budowania przez tę grupę zawodową własnej tożsamości i autorytetu. Kodeks wyraźnie zaleca, aby instruktorzy szanowali godność osobistą kursantów. Żeby jednak mieć szacunek do innych, należy nauczyć się szanować samego siebie. Jest to bardzo istotne, bowiem wejście w życie ustawy niewiele zmieniło w postępowaniu instruktorów i właścicieli OSK. Szkolenie teoretyczne kandydatów na kierowców w większości przypadków wróciło do dawnych metod. Kursanci nadal są przygotowywani (mówiąc kolokwialnie) „pod egzamin”. Na rynku wydawniczym wyspecjalizowały się firmy, które oferują młodym adeptom kursów jazdy samochodem testy z pytaniami do złudzenia przypominającymi egzaminacyjne lub wręcz te same. Wykładowcy chętnie korzystają z takiego ułatwienia, nie ucząc tego, co jest najważniejsze, czyli przepisów ruchu drogowego.

W nauczaniu brakuje refleksji i społecznej odpowiedzialności biznesu. Rynek, tak jak kiedyś, nadal jest bardzo konkurencyjny, a czynnikiem, który decyduje o konkurencyjności, jest niska cena za kurs. Marketing stosowany przez OSK jest bezpardonowy – pomimo zakładanego nadzoru ze strony starostw nie zostały one należycie skontrolowane. Przeprowadzane kontrole są kontrolami tylko z definicji, pracownicy starostw powiatowych nie chcą bowiem zaognić sytuacji czy wręcz narażać się instruktorom, z którymi dotychczasowa współpraca układała się należycie. Poza tym przepisy wprowadzane przez resort ministerialny były pełne niejasności, co otwierało pole do ich różnych interpretacji; przez długi czas wielką niewiadomą pozostawało, czy przepisy te w ogóle wejdą w życie.

Od marca 2013 r. ośrodki szkolenia kierowców należą do tej grupy przedsiębiorstw, które zobowiązane są do stosowania w ewidencji przychodów kas fiskal-

nych. Wprowadzenie tych urządzeń miało z założenia wyeliminować powszechną patologię polegającą na braku ewidencjonowania przychodów, zwłaszcza za tzw. jazdy dodatkowe, czyli jazdy praktyczne, które nie są wliczane do szkolenia kursowego. Niska cena rynkowa tych jazd, będąca na granicy opłacalności (ok. 40–50 zł za 60 minut szkolenia), sprawia, że szkoleniowcy nie ewidencjonują ich w swoich księgach podatkowych. Ten proceder nadal trwa w myśl zasady: „nie będę oddawać pieniędzy państwu, gdyż dla mnie niewiele już pozostaje”.

Nie można jednak dostrzegać wyłącznie negatywnych aspektów omawianego problemu. Trzeba podkreślić, że w Polsce jest bardzo duża grupa instruktorów, którzy kierują się w pracy zawodowej uczciwością i rzetelnością, poczuciem odpowiedzialności i przejawiają wysoki stopień kompetencji. Dużą niesprawiedliwością i zafalszowaniem rzeczywistości byłoby mówienie, że cała populacja instruktorów ma niewiele wspólnego z poszanowaniem norm etycznych. W ten sposób sformułowana opinia mogłaby być bardzo krzywdząca. W prezentowanym środowisku zawodowym jest wielu wybitnych, sumiennych, komunikatywnych i kulturalnych pedagogów, dla których najważniejsze są nie zarobione pieniądze, lecz poczucie spełnienia misji przekazywania wiedzy, która ma ukształtować bezpieczne nawyki poruszania się pojazdami po drogach⁸.

5. Wnioski

Niniejszy artykuł jedynie zarysowuje problematykę organizacji szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Chciałoby się powiedzieć, że wraz z nowymi przepisami nadchodzi czas profesjonalistów, którzy powinni być ambasadorami propagowania standardów rzetelności zawodowej. Jednakże pierwszy rok obowiązywania ustawy o kierujących pojazdami pokazuje, że sytuacja niewiele się zmieniła w stosunku do tej sprzed jej wejścia w życie.

Standardy etyczne obowiązujące w każdej grupie zawodowej wywierają znaczący wpływ na funkcjonowanie organizacji i są gwarancją skutecznego zarządzania. Tak też powinno być w branży ośrodków szkolenia kierowców i wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Instruktorzy wywodzą się z różnych środowisk, co oznacza, że przenoszą określone nawyki na grunt relacji z kursantami (osobami szkolonymi). Jak już wspomniano, proces zarządzania jest zawsze oparty na określonych wartościach moralnych. Zarządzanie przedsiębiorstwem bez stosowania zasad etycznych nie jest możliwe – nieuczciwe, nierzetelne i niewiarogodne praktyki zawsze zostaną dostrzeżone przez klientów. Takiego postępowania nic nie może usprawiedliwiać: ani dekoniunktura gospodarstwa, ani niż demograficzny, ani chęć ominięcia trudnych w interpretacji przepisów prawnych.

Zapisy nowej ustawy o kierujących pojazdami, choć może w ostatecznej wersji nie są doskonałe, stwarzają szansę na rzetelne prowadzenie szkoleń w zakresie nauki jazdy. Duży opór instruktorów w kwestii wprowadzania zmian wynika z przyzwyczajenia do pewnych norm zachowań, które dalekie są od ambitnych

⁸ P. Żuraw, *Dylematy etyczne instruktora – cz. 3*, „Szkoła Jazdy” 2011, nr 10 (70), s. 29.

metod nauczania. System przed reformy (używając potocznego języka) rozleniwiał środowisko wykładowców i instruktorów. Nowe zasady szkolenia mobilizują szkoleniowców do poszerzania i aktualizowania swojej wiedzy w związku z wymogiem obligatoryjnych warsztatów doskonalących.

Etyka jest wymagająca, a jednocześnie mobilizująca. Trzeba być przekonanym do jej zasad, trzeba wręcz wierzyć, że mają one realny sens. Nie dla każdego jednak tego rodzaju argumenty są przekonujące. Niejednokrotnie przedsiębiorcy, menedżerowie, osoby odpowiedzialne za zarządzanie wychodzą z założenia, że etyczne postępowanie nie przyczynia się do realizacji celów wynikających z procesu zarządzania. Do tych celów najczęściej zalicza się: zarabianie większej sumy pieniędzy, przeprowadzanie inwestycji „za wszelką cenę” i gromadzenie dóbr materialnych. Panuje przeświadczenie, że etyczne postępowanie jest równoznaczne z ponoszeniem większych kosztów, a nawet strat. Rzeczą bezdyskusyjną jest to, że kwestie materialne w prowadzeniu działalności gospodarczej są istotne. Chęć uzyskania przychodów, a w konsekwencji zysków, jest naturalną potrzebą każdego przedsiębiorcy. Realizacja tych potrzeb nie może jednak przesłaniać zasad etycznych, które same w sobie, jako wartości niematerialne, powinny upraszczać relacje społeczne, wzbudzając wzajemne zaufanie i szacunek.

Bibliografia

- Biernat R., *Przygotowanie do jazdy*, „Szkoła Jazdy” 2013, nr 1 (85).
- Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.
- Multan E., *Planowanie i podejmowanie decyzji w przedsiębiorstwie* [w:] *Zarządzanie w przedsiębiorstwie*, red. J.S. Kardas, M. Wójcik-Augustyniak, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008.
- Piaszczyński M., W. Bachorz, M. Radomski, *Wszystkiego najlepszego, ustawo*, „Szkoła Jazdy” 2013, nr 1 (85).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców, Dz. U. z dnia 14 września 2012 r., poz. 1019.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. Nr 108, poz. 908 z 2005 r.; 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.
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. Nr 30, poz. 151 z 2011 r.
- Żuraw P., *Dylematy etyczne instruktora – cz. 3*, „Szkoła Jazdy” 2011, nr 10 (70).
- Żuraw P., *Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy – cz. 1*, „Szkoła Jazdy” 2011, nr 3 (63).