

# **Spółeczna odpowiedzialność organizacji. Polityczna poprawność czy obywatelska postawa?**



pod redakcją  
**Zdzisława Pisza**  
**Magdaleny Rojek-Nowosielskiej**



Recenzenci: Robert Rauziński, Adam Karol Szalkowski, Agata Zagórowska,  
Zofia Zymonik

Redaktor Wydawnictwa: Barbara Majewska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Justyna Mroczkowska

Łamanie: Comp-rajt

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie [www.ibuk.pl](http://www.ibuk.pl)

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych  
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl>  
oraz w The Central and Eastern European Online Library [www.ceeol.com](http://www.ceeol.com),  
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon  
[http://kangur.uek.krakow.pl/bazy\\_ae/bazekon/nowy/index.php](http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php)

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania  
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa  
[www.wydawnictwo.ue.wroc.pl](http://www.wydawnictwo.ue.wroc.pl)

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie  
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu  
Wrocław 2011

**ISSN 1899-3192**

**ISBN 978-83-7695- 163-8**

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

## Spis treści

Wstęp .....	11
-------------	----

---

### Część 1. Współczesne wyzwania i dylematy rozwoju społecznej odpowiedzialności organizacji

---

<b>Halina Zboroń:</b> Dyskurs o społecznej odpowiedzialności ekonomistów (z kryzysem w tle) .....	15
<b>Magdalena Rojek-Nowosielska:</b> Modelowe ujęcie społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw .....	30
<b>Tomasz Brzowski:</b> Ciągłe doskonalenie zintegrowanych systemów zarządzania w aspekcie społecznej odpowiedzialności .....	40
<b>Piotr Rogala:</b> Obywatel jak metafora organizacji społecznie odpowiedzialnej .....	48
<b>Adrian Pyszka:</b> Wykorzystanie sprzeczności w firmach do budowy dynamicznego modelu CSR .....	54
<b>Katarzyna Bachnik:</b> Kulturowo-etyczny wymiar społecznej odpowiedzialności biznesu .....	66
<b>Kazimierz Banasiewicz:</b> Zależność przejawów odpowiedzialności społecznej przedsiębiorstwa od fazy cyklu życia organizacji .....	75
<b>Marcin Ratajczak, Jan Wołoszyn:</b> Innowacyjność i ryzyko w obszarze społecznej odpowiedzialności biznesu .....	84

---

### Część 2. Społeczna odpowiedzialność organizacji w wybranych aspektach polityki społecznej

---

<b>Zdzisław Pisz:</b> Polityka społeczna w przedsiębiorstwach i społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw w Polsce w okresie przekształceń systemowych .....	93
<b>Janusz Reichel:</b> Społeczna odpowiedzialność organizacji z różnych sektorów .....	104
<b>Mirosław Grewiński:</b> Związki wielosektorowej polityki społecznej z koncepcją społecznie odpowiedzialnego biznesu .....	111
<b>Stanisław Kamiński:</b> Partnerstwo publiczno-prywatne jako forma relacji międzysektorowych .....	119
<b>Andrzej Sztando:</b> Niedostatki społecznej odpowiedzialności władz gmin w planowaniu strategicznym rozwoju lokalnego .....	128
<b>Joanna Szczepaniak:</b> O idei społecznej odpowiedzialności rodziny jako podmiotu polityki społecznej – kilka refleksji i uwag .....	139

---

### Część 3. Społeczna odpowiedzialność biznesu w opiniach i praktyce przedsiębiorstw w Polsce

---

<b>Ewa Stawicka:</b> Subiektywna ocena koncepcji społecznej odpowiedzialności w opinii przyszłych przedsiębiorców .....	159
<b>Joanna Krasodomska:</b> Społeczna odpowiedzialność w praktyce polskich przedsiębiorstw i kształceniu studentów .....	166
<b>Paweł Chlipała:</b> Społeczna odpowiedzialność przedsiębiorstw w Polsce – wyniki analizy kampanii CSR .....	177
<b>Anna Szcześniak:</b> „Przedsiębiorstwa <i>Fair Play</i> ” – praktyczny wymiar społecznej odpowiedzialności biznesu .....	185
<b>Janusz Kroik, Jan Skonieczny:</b> Budowanie wspólnoty na rzecz społecznie odpowiedzialnego przedsiębiorstwa .....	193

---

### Część 4. Dobre i złe praktyki z zakresu społecznej odpowiedzialności organizacji

---

<b>Katarzyna Lorecka, Jacek Murawski, Marek Kosycarz:</b> Wolontariat pracowniczy jako innowacyjny instrument polityki motywacyjnej przedsiębiorstwa na przykładzie Microsoft sp. z o.o. ....	209
<b>Magdalena Kaźmierczak:</b> Społeczna odpowiedzialność biznesu (CSR) – czynnik rozwoju kapitału ludzkiego organizacji .....	225
<b>Ewa Beck-Krala, Katarzyna Klimkiewicz:</b> W kierunku kształtowania świadomej polityki społecznej odpowiedzialności uczelni wyższych .....	234
<b>Anna Brdulak:</b> Zróżnicowane poziomy zaangażowania dobrych i złych praktyk w wybranych firmach .....	248
<b>Maria Roszkowska-Śliż:</b> Społeczna odpowiedzialność mediów. Analiza przypadków .....	257
<b>Ewa Głuszek:</b> Skuteczność inicjatyw z zakresu CSR jako strategii zabezpieczenia reputacji przedsiębiorstwa na wypadek kryzysu .....	271
<b>Paweł Żuraw:</b> Społeczna odpowiedzialność ośrodków szkolenia kierowców w świetle norm prawnych regulujących organizację branży szkoleniowej .....	286
<b>Dorota Teneta-Skwiercz:</b> Filantropia korporacyjna – istota, formy i motywy dobroczynności przedsiębiorstwa .....	297

---

### Część 5. Rola interesariuszy w kształtowaniu polityki społecznej odpowiedzialności organizacji

---

<b>Elżbieta Kolasińska:</b> Interesariusze a społeczna odpowiedzialność organizacji ...	309
<b>Adriana Paliwoda-Matiolańska:</b> Konsumeryzm a społeczna odpowiedzialność biznesu .....	314

<b>Małgorzata Koszewska:</b> Rola konsumentów w rozwoju społecznej odpowiedzialności w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem rynku tekstylno-odzieżowego .....	327
<b>Agata Pierścieniak:</b> Postawy młodych pracowników wobec społecznej odpowiedzialności biznesu .....	335

---

### **Część 6. Standardy, raportowanie i ocena społecznej odpowiedzialności organizacji**

---

<b>Grażyna Aniszewska:</b> Społeczna odpowiedzialność organizacji według 100 największych firm Europy Środkowo-Wschodniej .....	347
<b>Piotr Wójcik:</b> Dyfuzja standardów odpowiedzialności społecznej w sieciach przedsiębiorstw w Polsce .....	357
<b>Zbigniew Antczak:</b> CSR w perspektywie menedżerów oraz konsumentów (wyniki badań) .....	367
<b>Tomasz Brzozowski:</b> Raportowanie odpowiedzialności przedsiębiorstw – współczesne tendencje i problemy badawcze .....	377
<b>Grzegorz Zasuwa:</b> Stopień wykorzystania wytycznych GRI w raportach społecznych europejskich przedsiębiorstw .....	385
<b>Agata Rudnicka:</b> Rola społecznej odpowiedzialności w zarządzaniu ryzykiem .....	396
<b>Renata Koneczna, Łukasz Lelek:</b> Ekologiczna ocena przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego – zastosowanie metody LCA .....	404
<b>Magdalena Stefańska:</b> CSR a wartość przedsiębiorstwa .....	415

## Summaries

---

### **Part 1. Today's challenges and dilemmas of Corporate Social Responsibility development**

---

<b>Halina Zboroń:</b> Discussions on academic responsibility of economists .....	29
<b>Magdalena Rojek-Nowosielska:</b> Model approach of Corporate Social Responsibility .....	39
<b>Tomasz Brzozowski:</b> Continuous improvement of integrated management systems in the area of corporate responsibility .....	47
<b>Piotr Rogala:</b> A citizen as a metaphor of socially responsible organization ..	53
<b>Adrian Pyszka:</b> The use of contradiction in the companies to build a dynamic model of CSR strategy .....	65
<b>Katarzyna Bachnik:</b> Corporate Social Responsibility from ethical and cultural perspective .....	74

<b>Kazimierz Banasiewicz:</b> Correlation between the aspects of Corporate Social Responsibility and organizational life cycle .....	83
<b>Marcin Ratajczak, Jan Wołoszyn:</b> Innovation and risk in the area of Corporate Social Responsibility .....	90

---

## Part 2. Corporate Social Responsibility in some aspects of social policy

---

<b>Zdzisław Pisz:</b> Social policy in enterprises and corporate social responsibility in the period of system transition in Poland .....	103
<b>Janusz Reichel:</b> Social responsibility of organisations from different sectors .....	110
<b>Mirosław Grewiński:</b> Relations between multisectoral social policy and the concept of corporate social responsibility .....	118
<b>Stanisław Kamiński:</b> Public-private partnership as a form of intersectoral relations .....	127
<b>Andrzej Sztando:</b> Social responsibility deficiencies of local authorities in local development strategic planning .....	138
<b>Joanna Szczepaniak:</b> About the idea of social responsibility of family as an entity of social policy – some reflections .....	156

---

## Part 3. Corporate Social Responsibility in opinions and practice in Poland

---

<b>Ewa Stawicka:</b> Subjective assessment of Corporate Social Responsibility in future entrepreneurs' opinion .....	165
<b>Joanna Krasodomska:</b> Corporate Social Responsibility in the operations of Polish enterprises and in students' education .....	176
<b>Paweł Chlipała:</b> Corporate Social Responsibility in Poland – results of CSR campaign analysis .....	184
<b>Anna Szcześniak:</b> “Fair play businesses” – Corporate Social Responsibility in practice .....	192
<b>Janusz Kroik, Jan Skonieczny:</b> Building the coalition for Corporate Social Responsibility .....	206

---

## Part 4. Good and bad practice of Corporate Social Responsibility

---

<b>Katarzyna Lorecka, Jacek Murawski, Marek Kosycarz:</b> Employee volunteering as an innovative instrument of corporate employee motivation policy on the example of Microsoft Ltd. company .....	224
<b>Magdalena Kaźmierczak:</b> Corporate Social Responsibility (CSR) – the factor of human capital development in the organization .....	233

<b>Ewa Beck-Krala, Katarzyna Klimkiewicz:</b> Towards aware policy of social responsibility in higher education .....	247
<b>Anna Brdulak:</b> Diversified levels of advancement of good and bad practices on the example of chosen companies .....	256
<b>Maria Roszkowska-Śliż:</b> Media and their social responsibility. Case studies analysis .....	270
<b>Ewa Gluszek:</b> Effectiveness of CSR initiatives as a strategy of corporate reputation insurance during crisis .....	285
<b>Paweł Żuraw:</b> Social responsibility of drivers' education centers in the light of legal norms regulating the education trade organization .....	296
<b>Dorota Teneta-Skwiercz:</b> Corporate philanthropy – its essence, forms and reasons of enterprises' charity .....	305

---

#### **Part 5. The role of stakeholders in shaping the policy of Corporate Social Responsibility**

---

<b>Elżbieta Kolasińska:</b> Stakeholders and the organization's social responsibility .....	313
<b>Adriana Paliwoda-Matiolańska:</b> Consumerism and Corporate Social Responsibility .....	326
<b>Małgorzata Koszewska:</b> Consumers' role in the development of corporate social responsibility in Poland, particularly regarding the market for textiles and clothing .....	334
<b>Agata Pierścieniak:</b> Young workers' attitude towards Corporate Social Responsibility .....	344

---

#### **Part 6. Standards, reporting and assessment of Corporate Social Responsibility**

---

<b>Grażyna Aniszewska:</b> Corporate Social Responsibility according to 100 largest companies of Central and Eastern Europe .....	356
<b>Piotr Wójcik:</b> Diffusion of the Corporate Social Responsibility standards in industrial networks in Poland .....	366
<b>Zbigniew Antczak:</b> Corporate Social Responsibility in the perspective of managers and consumers (the results of a survey) .....	375
<b>Tomasz Brzozowski:</b> Continuous improvement of integrated management systems in the area of corporate responsibility .....	384
<b>Grzegorz Zasuwa:</b> The degree of application of the GRI guidelines in European companies' reports on Corporate Social Responsibility .....	395

<b>Agata Rudnicka:</b> The role of Corporate Social Responsibility in risk management .....	403
<b>Renata Koneczna, Łukasz Lelek:</b> Environmental assessment of automotive enterprises – application of LCA method .....	414
<b>Magdalena Stefańska:</b> CSR and corporate value .....	425



**Paweł Żuraw**

Społeczna Akademia Nauk w Łodzi (Zamiejscowy Ośrodek Dydaktyczny w Świdnicy)

---

## **SPOŁECZNA ODPOWIEDZIALNOŚĆ OŚRODKÓW SZKOLENIA KIEROWCÓW W ŚWIETLE NORM PRAWNYCH REGULUJĄCYCH ORGANIZACJĘ BRANŻY SZKOLENIOWEJ**

---

**Streszczenie:** W artykule poruszono problematykę społecznej odpowiedzialności ośrodków szkolenia kierowców. W literaturze z zakresu zarządzania i organizacji rzadko podejmowana jest tego rodzaju tematyka. Autor stawia następujące pytania: Dlaczego kwestie szkolenia kandydatów na kierowców są marginalizowane? Jaka jest w tym względzie logika procesów legislacyjnych? Autor wskazuje, że przepisy dotyczące prowadzenia szkoleń dla kandydatów na kierowców nie stanowią wysokich barier dla potencjalnego przedsiębiorcy. Liczba ośrodków szkolenia kierowców wciąż rośnie, obniża się jednak jakość szkoleń, a to w konsekwencji ma przełożenie na bezpieczeństwo drogowe. Autor, nawiązując do ustawy o kierujących pojazdami, która zacznie obowiązywać w 2013 r., podkreśla, że nie wprowadza ona istotnych zmian w organizacji kursów na prawo jazdy.

**Słowa kluczowe:** społeczna odpowiedzialność, ośrodki szkolenia kierowców, bezpieczeństwo.

### **1. Wstęp**

Współczesne czasy wyzwają w ludziach różnorodne potrzeby. Tych potrzeb czasami jest bardzo dużo. Niejednokrotnie wydają się one nieograniczone, przez co w człowieku zaczynają rodzić się dylematy, które z nich są ważniejsze, priorytetowe, a które mają mniejsze znaczenie. Jedną z takich potrzeb jest chęć bycia mobilnym, w sensie – niezależnym komunikacyjnie. Aby tę potrzebę zrealizować, trzeba pomyśleć o zdobyciu odpowiednich uprawnień, czyli prawa jazdy. Prawo jazdy jest dokumentem, który potwierdza nabycie umiejętności samodzielnego, a tym samym bezpiecznego poruszania się pojazdem po drogach publicznych. Świadczy o pozyskaniu wiedzy na temat przepisów prawnych zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, która potocznie nazywana jest kodeksem drogowym. Mając już w ręku plastikową kartę z napisem „Permis de conduire”, musimy mieć świadomość rangi

posiadanego dokumentu. Jest to poświadczenie naszej odpowiedzialności za zachowanie w różnych warunkach drogowych.

Często jednak można spotkać się z opiniami, że prawo jazdy należy się każdemu. Niestety, wypowiedzane są one przez osoby, które nie rozumieją wagi odpowiedzialności posiadania tego dokumentu. Ale nie można się temu dziwić, ponieważ kierunek takiego myślenia obowiązuje w czasach powszechnego materializmu i konsumpcjonizmu, w których można nabyć praktycznie każdą rzecz. Idea powszechnego konsumpcjonizmu i materializmu wyzwała w ludziach potrzebę nabywania dóbr w dużych ilościach, na dodatek szybko i tanio. Czy jednak wymienione elementy współczesnego marketingu są w stanie zagwarantować jakość?

Tendencja ta objęła również obszar szkolenia kandydatów na kierowców. 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. Obecnie nie ma chyba dnia, aby nie powstał na terenie kraju jakiś nowy ośrodek szkolenia kierowców, lepszy lub gorszy, ale w imię idei rozwoju przedsiębiorczości. Od kilkunastu lat obraz tego rynku ulega ciągłym przeobrażeniom. Współczesny klient – potencjalny kursant (zazwyczaj osoba młoda) – w większości przypadków wybiera spośród bogatej oferty szkół tę najtańszą, w której w sposób „bezproblemowy i szybki” nauczy się w pierwszej kolejności sztuki zdawania egzaminu, niekoniecznie sztuki bezpiecznej jazdy. W wyrażanych opiniach trzeba jednak być obiektywnym. Należy podkreślić, że są również kursanci, którzy kierują się zdrowym rozsądkiem i 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 okazuje się niejednokrotnie silniejszy aniżeli szeroko pojęta kwestia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Obowiązujące w Polsce przepisy prawne regulujące działalność ośrodków szkolenia kierowców nie w pełni przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa na drogach. Pojawia się pytanie: Dlaczego tak ważna dziedzina życia społecznego poddana jest zasadom liberalizacji rynku? Trudno jest zrozumieć intencje ustawodawcy. Czy chodzi wyłącznie o możliwość założenia własnej działalności gospodarczej, czego efektem będzie zmniejszenie bezrobocia? Czy problem polega na „daniu szansy” młodym ludziom, ale niekoniecznie doświadczonym, tak aby mogli rozwijać się na tzw. swoim? Pytań rodzi się wiele. Celem autora artykułu – praktyka posiadającego uprawnienia instruktora nauki jazdy – jest przedstawienie idei społecznej odpowiedzialności ośrodków szkolenia kierowców na tle obowiązujących przepisów prawnych, które regulują funkcjonowanie tej branży.

## **2. Społeczny wymiar działalności ośrodków szkolenia kierowców**

Struktura gospodarcza Polski opiera się w większości na działalności małych i średnich przedsiębiorstw. Według wyliczeń analityków sektor małych i średnich

przedsiębiorstw w Polsce odpowiada za tworzenie prawie 50% PKB. Według danych z końca 2010 r. na zarejestrowanych w naszym kraju systemie REGON 3,88 mln przedsiębiorstw tylko 0,1% stanowią firmy duże. Pozostałe to mikro- (94,7%) oraz małe i średnie firmy (5,2%)<sup>1</sup>.

Znaczący odsetek w grupie tych przedsiębiorstw stanowią szkoły nauki jazdy, nazywane szkołami jazdy lub – jak podaje nomenklatura prawnicza – ośrodkami szkolenia kierowców (często używa się skrótu OSK). Można przyjąć, że w Polsce jest ok. 9,7 tys. szkół nauki jazdy<sup>2</sup>. Biorąc pod uwagę liberalne w tym względzie prawo gospodarcze, należy podkreślić, że tego rodzaju podmioty powstają w szybkim tempie. Powodem są niskie bariery wejścia do branży. Fakt ten może budzić zdziwienie ze względu na wymieniony w podtytule społeczny wymiar tych instytucji.

Dostrzegając ten problem, należałoby skierować uwagę w stronę nurtu (doktryny) społecznej odpowiedzialności biznesu. Głównym założeniem idei społecznej odpowiedzialności biznesu (przedsiębiorstw) jest uznanie, że jednostka gospodarcza funkcjonuje w szerszym kontekście socjologicznym jako członek społeczeństwa, a nie jego autonomiczna i niezależna część. W myśl tej koncepcji każda organizacja gospodarcza powinna wprowadzać w życie i bronić podstawowych wartości, które wspierają ekonomiczny wymiar społeczeństwa<sup>3</sup>. Odpowiedzialność jest tutaj rozumiana jako odpowiadanie za swoje czyny i ich skutki<sup>4</sup>.

Odpowiedzialność społeczna jest filozofią prowadzenia działalności gospodarczej skierowanej na budowanie trwałych, pozytywnych relacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Dzięki temu wyznacza ona cechy systemów zarządzania zapewniające pożądaną przebieg procesów czy działań istotnych z uwagi na cel zarządzania<sup>5</sup>.

Idea społecznej odpowiedzialności znakomicie wpisuje się w działalność OSK. Są to instytucje, które odpowiadają za kształtowanie wśród przyszłych kierowców odpowiednich nawyków za kierownicą. Podejście instruktora do procesu nauczania nie może być w pełni świadome, nie może być (używając kolokwializmu) dziełem przypadku. Dlatego ważne jest, aby instruktor zdawał sobie sprawę z misji społecznej, jaką ma do spełnienia. Kwestie uzyskanych dochodów nie powinny być tutaj priorytetowe. Dobrze jest, jeżeli kandydaci do tego zawodu nie kierują się jedynie motywacją finansową, lecz biorą pod uwagę zakres cech, które są bardzo pomocne w pracy z kursantami. Należą do nich: otwartość, tolerancja, empatia, cier-

---

<sup>1</sup> I. Młynarczyk, *Sektor MSP w Polsce: nastroje przedsiębiorców*, „Gazeta Małych i Średnich Przedsiębiorstw” 2011, nr 1(105), s. 10.

<sup>2</sup> M. Sałwacka, *Kto wrzucił autobus*, „Gazeta Wyborcza”, 10.02.2011, s. 3.

<sup>3</sup> A. Paliwoda-Matiolańska powołuje się na opracowanie D.J. Wood z 1991 r.

<sup>4</sup> A. Paliwoda-Matiolańska, *Odpowiedzialność społeczna w procesie zarządzania przedsiębiorstwem*, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2009, s. 38, 46.

<sup>5</sup> B. Rok, *System społecznej odpowiedzialności*, [w:] B. Rok (red.), *Więcej niż zysk, czyli odpowiedzialny biznes. Programy, strategie, standardy*, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Warszawa 2001, s. 32.

pliwość, odwaga, szacunek dla innych, odpowiedzialność, asertywność, ciekawość i pomysłowość, poczucie humoru<sup>6</sup>.

Jakość to słowo, które powinno nadawać sens szkoleniu kandydatów na kierowców. Jeżeli spełnione będą powyższe założenia, można wówczas mówić o społecznej odpowiedzialności szkół nauki jazdy. Realizacja tych celów możliwa jest dzięki odpowiedniej konstrukcji prawnej. Wykaz najważniejszych regulacji zostanie przedstawiony w następujących punktach artykułu.

### 3. Droga do uzyskania uprawnień kierowcy

Zacznijmy od pytania, kto może zostać kandydatem na kierowcę. Do kursu może przystąpić osoba, która osiągnęła wymagany ustawą – Prawo o ruchu drogowym wiek oraz przeszła z wynikiem pozytywnym badania lekarskie. Kursant musi odbyć szkolenie podstawowe złożone z części teoretycznej i praktycznej. Wymagany zakres czasowy, jaki stawiany jest kandydatom, wynosi 30 godzin zajęć teoretycznych; 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 490 pytań, które obejmują zagadnienia z przepisów prawa o ruchu drogowym, zasad udzielania pierwszej pomocy oraz znaków i sygnałów drogowych. Uzyskując pozytywny wynik egzaminu teoretycznego (w teście, który zawiera 18 pytań można, popełnić maksymalnie 2 błędy), można rozpocząć szkolenie praktyczne w liczbie 30 godzin, następnie instruktor prowadzący zobowiązany jest do przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego praktycznego. Egzamin wewnętrzny odbywa się na zasadach analogicznych do egzaminu państwowego. 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.

Jeżeli wynik egzaminu wewnętrznego teoretycznego i praktycznego przeprowadzonego w szkole nauki jazdy będzie pozytywny, wówczas 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.

Przystępując do egzaminu państwowego, kandydat na kierowcę powinien mieć ukończonych 18 lat. Do kursu można jednak przystąpić wcześniej, w okresie 3 miesięcy przed osiągnięciem wieku dojrzałości. Czy w Polsce egzamin na prawo

---

<sup>6</sup> I. Leśnikowska-Matusiak (red.), *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009, s. 27.

jazdy jest skomplikowany? Wszystko zależy od poziomu wykształcenia oraz umiejętności przyswajania wiedzy przez uczestników kursów. W ujęciu obiektywnym egzamin państwowy na prawo jazdy 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. Musi zatem opanować niezbędne minimum codziennej jazdy, tak aby można było mówić o względnie bezpiecznym i samodzielnym poruszaniu się pojazdem.

#### **4. Funkcjonowanie ośrodków szkolenia kierowców na rynku krajowym**

Analizując funkcjonowanie branży szkoleniowej, można sformułować opinię, że jeszcze kilkanaście lat temu bycie instruktorem nauki jazdy czy też prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców oznaczało prestiż społeczny. Obecnie, kiedy właściwie nie ma żadnych barier wejścia do tej branży, działalność ta staje się (można użyć sformułowania) zbyt pospolita. Ośrodki nastawione na szkolenie jakościowe zaczynają poddawać się dyktatowi małych firm, często jednoosobowych. Jednoosobowe OSK, jako mikroprzedsiębiorstwa, zaniżają maksymalnie ceny swoich usług. Takie praktyki powodują, że obniża się jakość szkolenia. Wyznacznik poziomu szkolenia przekłada się bezpośrednio na jakość użytkowania dróg. Artykuł 103 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określa, że do założenia szkoły nauki jazdy wystarczy zatrudnić instruktora lub samemu nim być<sup>7</sup>. Wykładnia tego przepisu pokazuje, że ośrodek szkoleniowy może być założony przez osoby nieposiadające żadnego doświadczenia. Odwołując się do tytułu artykułu, można zapytać: Czy ustawodawca miał w tym przypadku na uwadze kwestie związane ze społeczną odpowiedzialnością OSK? Z satysfakcją można jednak powiedzieć, że zmiany w tym obszarze reguluje wchodząca w 2013 r. Ustawa o kierujących pojazdami. Zgodnie z art. 28 ust. 2 nowej ustawy 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<sup>8</sup>.

Jak wyglądają procedury uzyskania uprawnień do przeprowadzania szkoleń? Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym określa w art. 105 ust. 2, 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

<sup>7</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, DzU z 2005 nr 108, poz. 908.

<sup>8</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, DzU z 2011 nr 30, poz. 151.

przed komisją powołaną przez wojewodę oraz została wpisana do ewidencji instruktorów. Podkreśliśmy, że przepisy paradoksalnie regulują jedynie fakt posiadania prawa jazdy, a nie kwestię związaną z praktyką w jeżdżeniu samochodem.

Chęć bycia instruktorem wiąże się z zaangażowaniem czasowym, edukacyjnym i pieniężnym. Kursy dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy kosztują średnio od 2 do 3 tys. zł (zdarzają się również tańsze). Średni czas trwania takiego kursu wynosi ok. 3 miesięcy. W Polsce szkolenie instruktorów jest jednym z krótszych. W krajach, gdzie bezpieczeństwo jest na wyższym poziomie, czas szkolenia instruktorów wynosi ok. roku<sup>9</sup>. W trakcie kursu kandydat zgłębia przede wszystkim przepisy ruchu drogowego, zapoznaje się ze sztuką przekazywania wiedzy poprzez analizę podstaw psychologii oraz pedagogiki, w tym dydaktyki, metodyki. Istotnym elementem kursu są również praktyki, które odbywają się w ośrodkach szkolenia kierowców. Można wyrazić opinię, że proces szkolenia z formalnego punktu widzenia wygląda racjonalnie. Uwagi pojawiają się w praktycznym wymiarze edukacji kandydatów na instruktorów. Praktyka pokazuje, że jakość szkoleń nie zawsze jest wysoka. Autor artykułu wnioskuje to z autopsji oraz obiegowych opinii uczestników tego rodzaju kursów. Często bywa tak, że obowiązkowe praktyki nie mają miejsca, a jeżeli już się odbywają, to niejednokrotnie w zmniejszonej liczbie godzin, z instruktorami legitymującymi się niedługim stażem zawodowym.

Warto podkreślić, że 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”, szkoląc kandydatów na kierowców przez 4-6 godzin. Zgodnie z przepisami łączny czas pracy instruktora w ciągu doby może wynosić 12 godzin. Powstaje zatem pytanie: Czy w tym „zapracowaniu” jest jeszcze miejsce na efektywność? Odpowiedź jest raczej przecząca, instruktorzy bowiem często są przemęczeni obciążeniami związanymi z obowiązkami zawodowymi. Praca instruktora nie należy do lekkich, mimo że w przekonaniu społecznym 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. Aby jednak 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 zadowalającej. Podyktowane jest to liczbą szkół nauki jazdy na rynku. Branża OSK jest bardzo konkurencyjna, zatem ceny za kurs, zamiast rosnąć ze względu na zwiększające się współczynniki konkurencyjności, maleją. Niestety, kursy oraz egzaminy dla kandydatów na instruktorów nie weryfikują ich kompetencji osobi-

---

<sup>9</sup> J. Bąk, *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Wyd. i Zakład Poligrafii Instytutu Technologii Eksploatacji, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003, s. 70-71.

stych. W środowisku branżowym mówi się, że owa weryfikacja następuje w późniejszym etapie, kiedy instruktor zaczyna wykonywać swoją profesję.

Nie można jednoznacznie stwierdzić, że jakość szkoleń dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy jest bardzo niska. Życie nacechowane jest różnorodnością. Podobnie jest w opisywanej branży, są bowiem szkolenia dobre i złe, lepiej lub gorzej zorganizowane. Należy więc oddać dobre imię tym wszystkim, którzy solidnie i odpowiedzialnie podchodzą do procesu szkolenia przyszłych nauczycieli jazdy. Słowo „nauczycieli” zostało użyte tutaj nieprzypadkowo. Powodem jest podkreślenie społecznej odpowiedzialności, jaka spoczywa na osobach prowadzących szkolenie dla kandydatów na kierowców.

Odzwierciedleniem obecnej sytuacji 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 w środowisku OSK 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 praktycznie normą. Kolejnym problemem wskazywanym przez ankietowanych jest częsta wymiana pojazdów egzaminacyjnych w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego, w których zdaje się egzaminy na prawo jazdy (tak uważa 74% badanych). Rodzi to automatycznie konieczność wymiany pojazdów w OSK, które ponoszą z tego tytułu nieplanowane koszty. Z kolei 57% ankietowanych skarżyło się na ciągłe 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.

Podsumowując wyniki badań, 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 związanych z obowiązkową standaryzacją. Kolejna grupa ankietowanych opowiada się za podwyższeniem poziomu kompetencji instruktorów, dotyczy to wymagań związanych z wiekiem i doświadczeniem w prowadzeniu pojazdu<sup>10</sup>.

## **5. Nowe regulacje prawne organizacji szkoleń dla kandydatów na kierowców**

Od roku 2012 zacznie obowiązywać Ustawa o kierujących pojazdami, która przejmie część zapisów zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz Rozporządzeniu w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kie-

---

<sup>10</sup> J. Ziębka, *Z jakimi problemami boryka się branża szkoleniowa?*, „Szkoła Jazdy” 2009, nr 11(47), s. 10-11.

rujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. W świetle nowej ustawy należy podkreślić, że praktycznie poza nieznacznymi wyjątkami nie zmienia ona wymagań dotyczących uzyskania uprawnień instruktorskich<sup>11</sup>.

Nawiązując do uchwalonej Ustawy o kierujących pojazdami, warto podkreślić, że zgodnie z art. 35 ust. 1 kurs dla kandydatów na instruktorów będzie mógł prowadzić ośrodek szkolenia kierowców mający 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 tejże ustawy podaje, że instruktor będzie obowiązany corocznie uczestniczyć w trzydniowych warsztatach doskonalenia zawodowego<sup>12</sup>. Jest to *novum*, obecnie bowiem nie ma takiej konieczności prawnej. Nowy zapis można uznać za bardzo korzystny, gdyż mobilizuje tym samym instruktorów do uaktualniania wiedzy eksperckiej.

Super OSK, oprócz wyłączności prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów oraz organizacji trzydniowych corocznych szkoleń zawodowych dla instruktorów, zgodnie z art. 26 ust. 2 będą miały wyłączne prawo do prowadzenia szkolenia osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motowozem lub pojazdem silnikowym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (metoda e-learningu).

Jakie wymagania stawiane są tego rodzaju ośrodkom? Zgodnie z dyrektywami nowej ustawy (art. 31 ust. 1) Super OSK będzie mógł założyć przedsiębiorca, 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<sup>13</sup>.

Ustawa o kierujących pojazdami wprowadza od stycznia 2013 r. obowiązek dwuletniego okresu próbnego dla nowych kierowców, w tym: obowiązkowy dwu-

---

<sup>11</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. ...; Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. ...; Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU z 2006 nr 217, poz. 1834.

<sup>12</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. ...

<sup>13</sup> Tamże.



godzinny kurs dokształcający 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 wydawane na 15 lat, nastąpią również zmiany w systemie punktów karnych<sup>14</sup>.

Trudno jest oceniać, czy zmiany proponowane przez ustawodawcę są znaczące. Można dyskutować, czy jest to reformatorska droga w rozwoju branży OSK czy też nie. Niewątpliwie wprowadzane zmiany są efektem toczącej się od wielu lat dyskusji nad kształtem procesu szkolenia w Polsce. Podkreślmy, że „rewolucyjne” zmiany obejmują duże OSK, doskonale wyposażone w bazę dydaktyczną. Zapisy ustawy pozwalają tym ośrodkom zyskać przewagę konkurencyjną nad firmami mniejszymi. Biorąc pod uwagę małe OSK, których w Polsce jest najwięcej, zmiany są wręcz „kosmetyczne”. Czy można w tym względzie mówić o działaniach zmierzających w stronę poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym? Raczej nie. Z jednej strony mówi się, że problem bezpieczeństwa w Polsce jest „palący”, z drugiej zaś wprowadza się zmiany, które mają wydzźwięk medialny. Tym samym rozwija się wśród opinii publicznej przekonanie, że podejmowane są w tej materii „jakiś” inicjatywy. Powstaje pytanie: Czy jest to swoistego rodzaju gra, którą z założenia mają wygrać ci mocniejsi, mający lepsze zaplecze materialne, lobbystyczne? Nowe przepisy powinny służyć przede wszystkim człowiekowi, to on w tej grze jest najważniejszy. Nie można tutaj patrzeć przez pryzmat egoistycznych celów wąskich grup interesów. Jest to wręcz nieetyczne. Ale nie można też narzekać i poddawać się dyktatowi ustanawianego prawa, lepszego lub gorszego. Człowiek inteligentny, ambitny i zmotywowany zawsze odnajdzie się w każdej sytuacji. Niech ta myśl towarzyszy instruktorom i właścicielom szkół nauki jazdy, którzy obawiają się powstania nowej sytuacji społeczno-gospodarczej na rynku szkoleniowym.

## **6. Społeczna odpowiedzialność jako nowa jakość w pracy OSK** **– podsumowanie**

Niewątpliwie wszelkie zmiany zawsze rodzą dylematy. Czy należy się ich bać? Pytanie może wydać się trudne, zawsze bowiem może powstać jakaś teoria względności. Przed pewnymi zmianami człowiek nie ucieknie i musi je zaakceptować. Paradoksalnie powstanie Super OSK może doskonale zmotywować mniejsze OSK do poprawy jakości wykonywanych usług. Jest jeszcze czas w 2012 r., aby w sposób spokojny i rozważny zweryfikować funkcjonowanie swoich ośrodków. Jest to szansa próby przeprowadzenia w swoich macierzystych jednostkach programów restrukturyzacyjnych,

---

<sup>14</sup> Tamże.

które nie muszą być kosztowne. Nie oznacza to kupna pojazdów na kategorię prawa jazdy A, C, D. Nie ma takiej potrzeby, aby wchodzić na drogę konkurencji 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 mu zdobyć zadowalającą liczbę kursantów, to czy powinien się obawiać? Wyłączna 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. Doświadczenie podpowiada, że stare, sprawdzone metody w postaci interesującego wykładu z możliwością wykorzystania nowoczesnych technik multimedialnych mogą okazać się doskonałą przewagą w stosunku do e-learningu. Nie wszystko to, co nowoczesne, musi posiadać znamiona stuprocentowej skuteczności.

W nowej sytuacji należy poszukiwać nowatorskich rozwiązań. Może przykładowo 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 się okazać bardzo cenne na końcowych zajęciach praktycznych i teoretycznych, w których uczestniczą kursanci. Ponadto są oni szkoleni na kursach przygotowujących do wykonywania zawodu do popularyzowania idei bezpiecznego poruszania się na drogach przyszłych kierowców. A zatem są przygotowani do realizacji misji społecznej odpowiedzialności.

Świadomość, a zarazem pozytywne nastawienie człowieka to elementy pozwalające przezwyciężyć każdą obawę. Jest to oczywiście trudne, ale możliwe, tak jak możliwe jest w większości przypadków zdanie egzaminu na prawo jazdy, mimo pesymistycznego nastawienia wielu kursantów. Ujmując rzecz filozoficznie, można powiedzieć, że 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.

Narzędziem motywacyjnym niech będą zapisy zawarte w Kodeksie Etycznym Instruktora Nauki Jazdy. W pkt 1, w części dotyczącej powinności właścicieli ośrodków szkolenia kierowców podane jest, że właściciel OSK powinien organizować okresowe szkolenia i seminaria podnoszące kompetencje pracowników (instruktorów). 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<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> *Kodeks Etyczny Instruktora Nauki Jazdy*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.

Zmiany, jakie proponuje Ustawa o kierujących pojazdami, mogą stanowić nową jakość w pracy OSK. Dzięki jakości możliwa jest realizacja idei społecznej odpowiedzialności ośrodków szkolenia kierowców. Trzeba jednak pamiętać, że owa jakość powinna wynikać z „wnętrza” człowieka, a nie z narzuconych mu norm prawnych. Dobrze byłoby, gdyby taka refleksja towarzyszyła instruktorom i właścicielom szkół nauki jazdy w najbliższej przyszłości.

## Literatura

- Bąk J., *Wypadki drogowe a kształcenie młodych kierowców*, Wyd. i Zakład Poligrafii Instytutu Technologii Eksploatacji, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003.
- Kodeks Etyczny Instruktora Nauki Jazdy*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2004.
- Leśnikowska-Matusiak I. (red.), *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka szkoleń*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009.
- Młynarczyk I., *Sektor MSP w Polsce: nastroje przedsiębiorców*, „Gazeta Małych i Średnich Przedsiębiorstw” 2011, nr 1(105).
- Paliwoda-Matiolańska A., *Odpowiedzialność społeczna w procesie zarządzania przedsiębiorstwem*, Wyd. C.H. Beck, Warszawa 2009.
- Rok B., *System społecznej odpowiedzialności*, [w:] B. Rok (red.), *Więcej niż zysk, czyli odpowiedzialny biznes. Programy, strategie, standardy*, Forum Odpowiedzialnego Biznesu, Warszawa 2001.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU z 2006 nr 217, poz. 1834.
- Sałowacka M., *Kto wrzucił autobus*, „Gazeta Wyborcza” 10.02.2011.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, DzU z 2005 nr 108, poz. 908.
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, DzU z 2011 nr 30, poz. 151.
- Ziębka J., *Z jakimi problemami boryka się branża szkoleniowa?*, „Szkoła Jazdy” 2009, nr 11(47).

## **SOCIAL RESPONSIBILITY OF DRIVERS' EDUCATION CENTERS IN THE LIGHT OF LEGAL NORMS REGULATING THE EDUCATION TRADE ORGANIZATION**

**Summary:** This article raises issues concerned with the social responsibility of drivers' education centers. In the literature of management and organization this kind of subject is rarely taken in the context of driving schools functioning. The author asks the following questions: “Why are the candidates for drivers' education issues marginalized? What is the logic of legislative processes in this regard? The author points out that current regulations applying to conducting drivers' education, do not make a serious barrier for a potential entrepreneur. The number of drivers' education centers has increased, but at the same time the education quality has decreased. This situation influences the road safety. The author concentrating on the new law concerning drivers, which shall take effect from the year 2012, underlines that it does not make any vital changes in organizing driving lessons.

**Keywords:** social responsibility, drivers' education centers, safety.