

RAPORT

**„Stan bezpieczeństwa prawnego i ubezpieczeniowego
kandydatów na kierowców
w kontekście odpowiedzialności finansowej
za skutki zdarzeń drogowych”**

Raport przygotował
zespół Fundacji SOS

w składzie:
Jarosław Bawelski
Filip Grega
Klaudia Tomczyk
Kacper Tarsa
Adam Walenzik



Rzecznik Praw Kursanta

Spis treści:

1. Wstęp
2. Cel badania
3. Uzasadnienie podjęcia działań
4. Definicja problemu
5. Metodologia
6. Główne wnioski
7. Rekomendacje

1. Wstęp

Raport został opracowany w ramach projektu „Monitoring egzekwowania praw kandydatów na kierowców Bezpieczny Kursant OSK” realizowanego w ramach Programu Obywatele Dla Demokracji, współfinansowanego z Funduszy EOG. Przygotowanie raportu wymagało pozyskania informacji publicznej od starostw powiatowych oraz przeprowadzenia badania absolwentów szkół jazdy. Wnioski z Raportu pozwoliły wypracować rekomendacje do zmian legislacyjnych w systemie szkolenia kandydatów na kierowców oraz materiałów informacyjnych dla kandydatów na kierowców.

2. Cel badania

Głównym celem raportu była analiza przestrzegania przepisów o szkoleniu i egzaminowaniu kandydatów na kierowców w Polsce przez ośrodki szkolenia kierowców. W szczególności chodziło o sprawdzenie czy ośrodki dopełniają formalności związanych z rejestrowaniem szkoleń uzupełniających swoich klientów w zakresie kategorii B prawa jazdy oraz skutków tego rodzaju nieprawidłowości.

Celami dodatkowymi były:

- Określenie średniej ilości godzin zajęć uzupełniających zamawianych przez kursantów przed egzaminem państwowym.
- Ustalenie ilości sprzedawanych przez przedsiębiorców szkoleń uzupełniających
- Zdefiniowanie zagrożeń formalnych i nieformalnych płynących dla klientów ośrodków szkolenia z nierzetelnego funkcjonowania OSK w zakresie sprzedaży szkoleń uzupełniających.

3. Uzasadnienie podjęcia działań

System szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce regulowany jest przede wszystkim przez Ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz Ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Szkoleniem kandydatów na kierowców zajmują się przede wszystkim przedsiębiorcy działający na podstawie Ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Są to najczęściej osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą na własnych rachunek, a także spółki oraz w marginalnej ilości placówki oświatowe i jednostki wojskowe. Zgodnie z prawami rynku podmioty te działają w celu osiągnięcia zysku ekonomicznego, prowadząc szkolenia kandydatów na kierowców. Tego rodzaju działalność stanowi działalność regulowaną¹ a jej zasady określają cytowane wyżej ustawy oraz 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. W zakresie praw jazdy kategorii B, które było przedmiotem analizy, polega ona na realizacji wg określonego programu szkolenia kursu podstawowego, przygotowującego do samodzielnego, sprawnego, bezpiecznego i zgodnego z przepisami prowadzenia przez kandydata pojazdu kat. B oraz przygotowania go do złożenia egzaminu na prawo jazdy w państwowym ośrodku egzaminowania. Szkolenie podstawowe składa się z części teoretycznej², zajęć praktycznych oraz egzaminu wewnętrznego. Egzamin wewnętrzny ma za zadanie sprawdzić, czy kandydat spełnia warunki odpowiednie warunki i jest obowiązkowy oraz realizowany na zasadach egzaminu państwowego. Instruktor przeprowadzający ten egzamin ustala wynik a w Karcie przeprowadzonych zajęć składa podpis pod klauzulą o treści: *"Potwierdzam, na podstawie zdanego egzaminu*

¹ Ustawa z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie działalności gospodarczej

² Z dniem 19.01.2013 kandydat może przystąpić jedynie do części praktycznej kursu pod warunkiem złożenia z wynikiem pozytywnym egzaminu teoretycznego w państwowym ośrodku egzaminowania

wewnętrzne posiadanie przez osobę szkoloną wiedzy i umiejętności ujętych w charakterystyce absolwenta kursu oraz uważam ją za przygotowaną do przystąpienia do egzaminu państwowego.”³

Po odbyciu tego szkolenia kandydat ma prawo przystąpić do egzaminu państwowego w dowolnie wybranym przez siebie ośrodku egzaminowania. Ze względu na to, iż od dnia ukończenia kursu do dnia składania egzaminu może minąć od kilku do kilkudziesięciu dni kursanci decydują się na dodatkowy zakup szkolenia praktycznego - tzw.: szkolenia uzupełniającego.

W trakcie prowadzenia przez Fundację SOS infolinii telefonicznej kandydaci na kierowców, korzystający z konsultacji wskazywali różnorodne problemy związane między innymi ze sposobem świadczenia usług szkoleniowych w zakresie szkoleń uzupełniających. Eksperti infolinii zdefiniowali problem polegający na prawdopodobnie częstym świadczeniu usług szkolenia uzupełniającego bez formalnej rejestracji tej usługi w dokumentacji szkoleniowej.

Tego rodzaju praktyka związana jest zwykle z chęcią „ukrycia” dochodu ze sprzedaży tej usługi, a co za tym idzie zaniżeniem należnych Skarbowi Państwa podatków. Ta z pozoru nieistotna dla kursanta praktyka jednak stanowi ogromny problem i stawia go w niezwykle niebezpiecznej sytuacji.

4. Definicja problemu

Ustawa o kierujących określa 3 przypadki, w których osoba może prowadzić pojazd kat. B:

Art. 3. 1. Kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z następujących warunków:⁴

- 1) posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnień do kierowania pojazdem;
- 2) odbywa w ramach szkolenia naukę jazdy;
- 3) zdaje egzamin państwowy.

Osobie, która zakupiła usługę szkoleniową w postaci szkolenia uzupełniającego, ośrodek szkolenia kierowców prócz wydania paragonu z kasy fiskalnej⁵ jest zobowiązany nadać numer ewidencyjny wg chronologii zapisów w Książce Ewidencji Osób Szkolonych oraz wydać Kartę przeprowadzonych zajęć. Czynności te muszą nastąpić przed rozpoczęciem szkolenia czyli potocznie ujmując - zanim jeszcze

³ Załącznik nr 3 Rozporządzenia 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

⁴ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami

⁵ Przedsiębiorcy prowadzący OSK Polsce są zobowiązani do prowadzenia kasy fiskalnej.

kursant wsiądzie do samochodu. Planowany program oraz czas szkolenia a co za tym idzie ilość godzin zajęć praktycznych ustala się indywidualnie.

W związku z faktem, iż usługa jest często krótkotrwała a egzemplarz Karty przeprowadzonych zajęć nie jest drukiem ścisłego zarachowania proceder szkolenia bez rejestracji a co za tym idzie odprowadzenia podatków jest bardzo prosty a jego wykrywalność niemal niemożliwa dla organów nadzoru. Kursant zainteresowany jedynie pogłębieniem swoich umiejętności praktycznych i nierzadko skoncentrowany jedynie nad przygotowaniem do egzaminu państwowego nieświadomie przystępuje do szkolenia bez Karty przeprowadzonych zajęć a nierzadko nawet bez otrzymania potwierdzenia zawarcia umowy kupna usługi szkoleniowej czy nawet paragonu.

W myśl wyżej cytowanych przepisów osoba, która zasiadła za kierownicą pojazdu nie jest do tego uprawniona, jeżeli nie odbywa kursu. Pomimo, że jest to pojazd przystosowany do prowadzenia szkolenia, posiada oznaczenie z litera „L” na dachu a obok siedzi instruktor nauki jazdy to bez nadania numeru ewidencyjnego i wydania karty przeprowadzonych zajęć nie są spełnione warunki pozwalające na uznanie, że dana osoba odbywa naukę jazdy i ma prawo kierować tym pojazdem.

Należy również zauważyć, iż pomimo, że kandydat nie posiada jeszcze uprawnień, dopiero odbywa szkolenie, porusza się specjalnie przygotowanym i oznakowanym pojazdem a obok niego siedzi uprawniony instruktor, który posiada nie tylko wiedzę i umiejętności ale również dodatkowy pedał hamulca, to przepisy w żaden sposób nie zwalniają takiego kandydata z odpowiedzialności za zdarzenia drogowe. Gdy dojdzie do zdarzenia funkcjonariusz Policji lub Sąd oceniają stopień przyczynienia się do zdarzenia osobno w przypadku kursanta oraz instruktora. Sąd przypisze winę kursantowi, jeżeli spowodowana była ona np. jego brakiem wiedzy o obowiązujących przepisach co spowodowało, iż wykonał on manewr skutkujący zdarzeniem a instruktor nie miał realnej szansy tego manewru przewidzieć i niemu zapobiec. Warto mieć tu świadomość, że możliwości interwencji instruktora w wielu sytuacjach są bardzo ograniczone i nie zawsze będzie on mógł „uratować sytuację”.

I tu pojawia się problem, który niniejszy raport definiuje. Osoba, która nie jest uprawniona do prowadzenia pojazdu, w przypadku zdarzenia drogowego może zostać pociągnięta do odpowiedzialności finansowej na podstawie Art. 4 ust.1 3 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych⁶

Podstawowym ubezpieczeniem kierującego jest polisa obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej. Zapewnia ona pokrycie kosztów jakie poniósł poszkodowany w skutek działania sprawcy. Ochrona ta działa w ten sposób, iż towarzystwo ubezpieczeniowe w imieniu sprawcy pokrywa straty poszkodowanego ze swojego budżetu o ile sprawca był uprawniony do prowadzenia danego pojazdu. Jeżeli jednak sprawca podczas zdarzenia nie posiadał prawa do prowadzenia pojazdu

⁶ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych Dz.U.2013.392 j.t.

towarzystwo wypłaci odszkodowanie podmiotom poszkodowanym, jednak zwróci się z regresem⁷ do sprawcy zdarzenia.

Częstym przypadkiem, jest zakup usług szkoleniowych przez kursantów z pominięciem podstawowych zasad kupna-sprzedaży. W trakcie projektu, eksperci infolinii nader często spotykali się z sytuacją, w której kursant nie posiadał umowy potwierdzającej nabycie usługi szkoleniowej a często nawet potwierdzenia dokonania zapłaty za usługę w postaci paragonu. Sytuacja ta dotyczyła nie tylko szkoleń uzupełniających, których specyfika jest doraźna i krótkotrwała ale również podstawowych. Do Rzecznika Praw Kursanta wpłynęło wiele spraw, których prowadzenie było bardzo utrudnione, gdyż prawa i obowiązki stron nie zostały uregulowane jakąkolwiek umową zawartą na piśmie. Skalę problemu przedstawiają wyniki badania niniejszego raportu.

Należy jasno zaznaczyć, iż częściową winę za nie zawieranie umowy o szkolenie w formie pisemnej jest spowodowane nie tylko celowym działaniem przedsiębiorcy, ale również nierzadko postawą kursanta. To on sam często, dla ułatwienia sobie dostępu do usługi próbuje dokonywać rezerwacji terminu szkolenia drogą telefoniczną, jako najprostszą formą komunikacji. W szczególności dotyczyć to może szkoleń zamawianych w OSK mających siedzibę w miejscowościach, w których przeprowadza się egzaminu państwowe przez kandydatów zamieszkujących miejscowości ościenne. Często praktyką jest rozpoczynanie takich szkoleń w miejscach dostępu do komunikacji (przy dworcach kolejowych czy autobusowych) a nie w siedzibie OSK. W takich przypadkach najczęściej dochodzi do wniesienia opłaty za szkolenie bezpośrednio „do ręki” instruktora oraz bez wydania Karty przeprowadzonych zajęć i wpisu do ewidencji. Pozorne „otwarcie” przedsiębiorcy na potrzeby klienta daje w praktyce - przedsiębiorcy oszczędność wynikającą z braku ewidencji przychodu - ale dla kursanta stanowi bezpośrednio ryzyko opisane w diagnozie problemu niniejszego raportu.

Należy zauważyć, iż jeżeli nawet kursant nie miał świadomości, iż zakupione przez niego szkolenie niebyło sformalizowane to prawo dochodzenia roszczenia z tytułu regresu pozostaje. Kursant oczywiście będzie miał prawo pozwania ośrodka szkolenia o zapłatę poniesionych kosztów, lecz trzeba w tym miejscu zwrócić uwagę, iż koniecznym będzie udowodnienie, iż nie miał świadomości i woli aby to szkolenie odbyło się „nielegalnie” a sam już proces odzyskania kwot wynikających z wysokości odszkodowania może być długotrwały i często nawet niemożliwy do realizacji. Należy mieć świadomość, iż odszkodowania w szczególności związane ze szkodami osobowymi, mogą być niezwykle wysokie oraz mieć charakter świadczeń długotrwałych.

⁷ Art. 43. Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych zakładowi ubezpieczeń oraz Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu, w przypadkach określonych w art. 98 ust. 2 pkt 1, przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący:

3) nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym, z wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o pościg za osobą podjętą bezpośrednio po popełnieniu przez nią przestępstwa;

Fundacja w toku przygotowywania raportu zasięgnęła opinii Rzecznika Ubezpieczonych, który w odpowiedzi z dnia 09.08.2015 r. również wskazuje, iż cyt.:” szkoda wyrządzona przez osobę szkoloną na kursie jest objęta ochroną ubezpieczeniową. Jednakże, jeżeli uznane zostanie, że osoba szkolona nie posiadała uprawnień do prowadzenia pojazdu – zakład ubezpieczeń może wystąpić z regresem do sprawcy zdarzenia (kierującego pojazdem). Brak wpisu osoby szkolonej do ewidencji osób szkolonych i brak spełnienia kryteriów do odbycia takiego szkolenia może być podstawą uznania, że osoba ta w chwili zdarzenia nie posiadała uprawnień do kierowania pojazdem.”

Stanowisko Rzecznika Praw Kursanta poparł również Rzecznik Finansowy, który w piśmie z dnia 08.12.2015r. podnosi, iż cyt.” niewypełnienie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców obowiązków, o których mowa w §5 ust. 2 Rozporządzenia, skutkuje tym, że kierowanie pojazdem przez osobę szkoloną nie odbywa się w warunkach szkolenia nauki jazdy. Osoba nie jest uprawniona do kierowania pojazdem.”

Skutki braku ochrony ubezpieczenia OC nie są jedynym zagrożeniem dla kursanta. Wiele osób korzysta z różnego rodzaju prywatnych polis ubezpieczeniowych od następstw nieszczęśliwych wypadków w których wypłata należnego odszkodowania może być niemożliwa z wyżej opisanych przyczyn. Na rynku ubezpieczeniowym znaleźć można wiele produktów, w których poszkodowanemu przysługują nadzwyczajne profity w związku z udziałem w wypadku komunikacyjnym. Ogólne Warunki Ubezpieczeń w tych produktach również zastrzegają konieczność prowadzenia pojazdu zgodnie z prawem. Podobnie jak w przypadku roszczenia z tytułu OC tak i w przypadku nieotrzymania należnych kwot odszkodowań z tytułu indywidualnych ubezpieczeń kursanta będzie on miał prawo dochodzenia odszkodowania od OSK, które zawiniło podczas sprzedaży usługi szkoleniowej, jednak droga do otrzymania tych świadczeń może być bardzo długa i często niemożliwa do przejścia. OSK najczęściej są prowadzone przez mikro przedsiębiorców w formie małych działalności gospodarczych o ograniczonym stanie majątkowym i dochodzenie wielusettyśięcznych kwot może okazać się bezskuteczne.

Przygotowujący raport postanowili określić jaka jest ilość szkoleń uzupełniających, które nie są prowadzone zgodnie z przepisami a w związku z czym są objęte ryzykiem.

5. Metodologia

Raport został przygotowany w oparciu o dwa źródła danych. W związku z obowiązkiem OSK składania staroście właściwemu ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców informacji o przeprowadzonych szkoleniach w poprzednim roku⁸ zespół zwrócił się do wszystkich wydziałów komunikacji starostw powiatowych w Polsce, jako podmiotów sprawujących nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców z wnioskami o udzielenie informacji publicznej⁹ w zakresie ilości przeprowadzonych przez podległe OSK szkoleń podstawowych oraz uzupełniających. W oparciu o otrzymane dane możliwe było ustalenie ilu kursantów

⁸ Art.27 pkt 6 ust.1 Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami

⁹ Załącznik nr 2

odbywało szkolenie podstawowe w każdym z ośrodków szkolenia oraz ile osób zakupiło szkolenie uzupełniające. W przypadku szkoleń podstawowych informacja przekazana starostwom zasługuje w pełni na zaufanie, gdyż prowadzenie szkolenia podstawowego wymaga spełnienia wymogu pobrania a po ukończeniu szkolenia uzupełnienia danymi o szkoleniu cyfrowego Profilu Kandydata na Kierowcę. W zakresie szkoleń uzupełniających jednak ośrodki szkolenia składają informację w sposób niespójny, gdyż zapis ustawy nie precyzuje wystarczająco dokładnie jakie dane podlegają raportowaniu ani nie wprowadza wzoru takiego raportu. Dowolna interpretacja mogła wpłynąć na wyniki analizy jednak nie na tyle aby całej diagnozie odmówić rzetelności. OSK podając informację za jednostkę szkoleniową nie wskazują godziny poświęconej na zajęcia a jedynie fakt przyjęcia kursanta na szkolenie uzupełniające. Ten sposób może być podyktowany chęcią ukrycia faktycznej ilości sprzedanych godzin zajęć, gdyż wystarczy zgłosić jedną godzinę szkolenia aby móc zalegalizować fakt prowadzenia tych zajęć (zaewidencjonować kursanta) a pozostałe sprzedane godziny zajęć pozostawić w „szarej strefie”.

W związku z faktem, iż otrzymywane od starostw powiatowych dane wskazywały w ocenie ekspertów Fundacji SOS nieprawdopodobnie małą ilość szkoleń uzupełniających w porównaniu do przeprowadzonych szkoleń podstawowych podjęto decyzję o przeprowadzeniu badania kontrolnego. Przygotowano krótką ankietę internetową, którą publikowano poprzez portal społecznościowy.

Respondentom zadano pytanie:

Czy po zakończeniu szkolenia podstawowego dokupowałeś jazdy dodatkowe przed egzaminem? *

Pytamy o ilość godzin odbytych już po zdaniu egzaminu wewnętrznego w szkole jazdy. Jeżeli podchodziłeś kilka razy do egzaminu państwowego podaj łączną ilość godzin dodatkowych. Uwaga! nie podawaj ilości godzin jakie musiałeś dokupić w kursie podstawowym (czyli przed pozytywnym egzaminem wewnętrznym w szkole jazdy).

Kafeteria odpowiedzi:

- Nie dokupowałem jazd dodatkowych przed egzaminem państwowym
- Dokupiłem 1 godzinę jazdy dodatkowej przed egzaminem
- Dokupiłem 2 godziny jazdy
- Dokupiłem 3 godziny jazdy
- Dokupiłem 4 godziny jazdy
- Dokupiłem 5 godziny jazdy
- Dokupiłem 6 godziny jazdy
- Dokupiłem 7 godzin jazdy
- Dokupiłem 8 godzin jazdy
- Dokupiłem 9 godzin jazdy

- Dokupiłem 10 godzin jazdy
- Dokupiłem ponad 11 godzin jazdy dodatkowej przed egzaminem

Pytanie uzupełniające:

Podaj rok kalendarzowy, w którym robiłeś kurs (np.: 2013) *
jeżeli robiłeś więcej niż jedną kategorię podaj rok w którym robiłeś ostatnią.

Otrzymano 652 odpowiedzi w tym 504 osoby zadeklarowały ukończenie szkolenia po 2010 r. i te odpowiedzi zostały wzięte pod uwagę.

6. Wyniki badania

W trybie udzielenie informacji publicznej uzyskano 186 odpowiedzi zgodnych z zapytaniem i pozwalających zagregować dane.

Informacje przedstawiały dane z 2877 ośrodków szkolenia kierowców w Polsce. Ośrodki te wg złożonych deklaracji przeprowadziły szkolenia podstawowe dla 198563 osób.

Fakt realizacji choćby jednej godziny szkolenia uzupełniającego w 2014 roku zadeklarowało jedynie 672 ośrodki co stanowiło 23.36 % wszystkich OSK.

Łączna ilość szkoleń uzupełniających jakie zadeklarowały w sprawozdaniach OSK wyniosła 9315 co oznacza, że wg przedsiębiorców prowadzących OSK tylko 4, 69 % kursantów w Polsce zdecydowało się zakupić szkolenie uzupełniające.

Dokonanie kontr-badania opinii publicznej otrzymano wyniki:

Ilość respondentów 504 osoby

W tym na zakup szkolenie uzupełniającego zdecydowało się 338 osób co stanowiło 67 % respondentów.

Różnica między ilością zgłoszonych przez przedsiębiorców szkoleń a ilością zadeklarowanych przez obywateli nabytych szkoleń wynosi aż **63% (!)**

Istotnym dla badania był fakt, iż w informacji przekazywanej starostom przez OSK wskazywana była liczba szkoleń uzupełniających interpretowana jako 1 szkolenie = 1 osoba. Przedsiębiorcy nie byli zobowiązani do wskazania ilości godzin jazdy w każdym ze szkoleń. W badaniu opinii publicznej dokonano jednak ustalenia ilości godzin szkolenia respondentów, którzy wskazali, iż nabywali średnio 4,54 h szkolenia.

Można zatem pokusić się o tezę, iż ilość 4,69 % zgłoszonych przez OSK szkoleń uzupełniających można podzielić na 4,5 – biorąc pod uwagę, iż ryzyko jakie ponosi kursant prowadząc pojazd podczas nieewidencjonowanego szkolenia trwa podczas każdej z godzin tego szkolenia.

7. Rekomendacje:

W ocenie ekspertów Fundacji SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy konieczne jest przedsięwzięcie różnorodnych środków dla zabezpieczenia kandydatów na kierowców przed nieświadomym wpadnięciem w kłopoty.

- Regulowany charakter działalności gospodarczej przedsiębiorców prowadzących OSK powinien wymagać zawierania umów o prowadzenie szkolenia w formie pisemnej, zawierającej prawa i obowiązki stron oraz zasady dokonywania płatności za usługi. Pozwoli to na uświadomienie klientów OSK – kandydatów na kierowców – jakie są ich prawa dotyczące programu szkolenia, obowiązki oraz odpowiedzialność stron. Jednocześnie zobligowanie OSK do zawierania umów na piśmie utrudni nieuczciwym przedsiębiorcom świadczenie usług poza ewidencją. Analogiczne rozwiązanie zostało z sukcesem wprowadzone Ustawą Prawo o szkolnictwie wyższym, zobowiązując wszystkie uczelnie, zarówno publiczne jak i niepubliczne do zawierania ze studentami umów na piśmie.
- Doregulowanie obowiązku pobierania Profilu Kandydata na Kierowcę (PKK) przez OSK również na czas szkolenia uzupełniającego. Dziś to szkolenie jest wyłączone z obowiązku pobierania PKK, gdyż jest ono realizowane w okresie oczekiwania na egzamin państwowy a warunkiem ustalenia terminu tego egzaminu jest między innymi pobranie pliku PKK przez ośrodek egzaminowania co uniemożliwia jednoczesne pobranie pliku przez OSK. Konieczna jest zmiana organizacyjna systemu, pozwalająca na pobieranie PKK i jednoczesne oczekiwanie na zaplanowany termin egzaminu w WORD.
- W ocenie ekspertów Fundacji SOS, wypracowanej we współpracy z szerokim gronem interesariuszy w tym przedstawicieli instytucji i organizacji społecznych związanych z procesem szkolenia kandydatów na kierowców, podczas Konferencji w dniu 29 stycznia 2016r. w Warszawie dobrym rozwiązaniem jest nadanie Karcie przeprowadzonych zajęć charakteru druku ścisłego zarachowania i wydawanie jej bezpośrednio przez wydział komunikacji starostwa powiatowego z chwilą wyrobienia pliku PKK. Nie wpłynie to na koszt pracy urzędów, gdyż już teraz wydają one potwierdzenie wygenerowania PKK w postaci kartki A4. Jej treść mogłaby stanowić merytorycznie Kartę przeprowadzonych zajęć, jednocześnie potwierdzenie nadania numeru PKK oraz zawierać liczbę kontrolną pozwalającą na weryfikację autentyczności karty. Dzięki temu rozwiązaniu każda kontrola drogowa pozwalałaby funkcjonariuszom na ustalenie, czy szkolenie prowadzone jest zgodnie z zasadami. W obecnie funkcjonującym systemie instruktorzy są w posiadaniu Kart in blanco i w razie kontroli wystawiają odręcznie dokument zanim jeszcze funkcjonariusz zdąży podejść do pojazdu lub usuwają fikcyjnie wystawione karty zaraz po zakończeniu usługi i przyjęciu pieniędzy, po czym w dokumentacji szkoleniowej OSK nie pozostaje ślad po usłudze i uzyskanym przychodzie.
- Konieczna jest szeroka kampania społeczna, mająca na celu uświadomienie kursantom a często również ich rodzicom i opiekunom (Prawo jazdy mogą uzyskiwać obywatele już po ukończeniu 14 roku życia) praw i obowiązków a także odpowiedzialności jaką rozpoczynając kurs biorą na siebie kandydaci na kierowców, gdyż wiedza w tym zakresie jest w społeczeństwie dalece niewystarczająca a mity o braku odpowiedzialności osoby szkolonej w trakcie kursu są szkodliwą normą