

Zbigniew Janusz Ożdżyński
Zespół Szkół im. St. Staszica
w Gąbinie

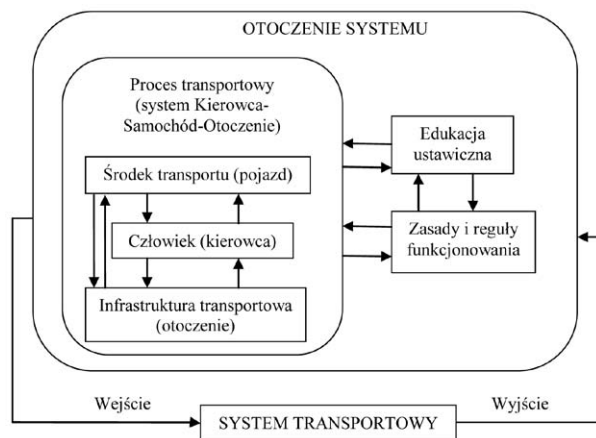
Zmiany ‘procesu edukacji kierowców w warunkach integracji europejskiej

W *Słowniku wyrazów obcych* Wł. Kopalińskiego (Kopaliński 2009) pojęcie integracji definiowane jest jako „scalanie; proces tworzenia całości z części albo włączanie jakiegoś elementu w całość; zespolenie i zharmonizowanie składników zbiorowości społecznej. Etym. – łac. *integratio* ‘odnowienie’ od *integrare* ‘odnawiać’, też scalać”.

Opierając się na tej definicji, integrację międzynarodową można określić jako proces scalania ekonomicznego, politycznego i społecznego państw. Integracja europejska zaś sprowadza się do scalania państw leżących w granicach kontynentu europejskiego.

Unia Europejska (UE) to typ związku między państwami, organizujący współpracę między krajami członkowskimi oraz między ich mieszkańcami. Zasadniczym celem Unii Europejskiej jest zapewnienie postępu gospodarczego i społecznego oraz ochrona wolności, praw i interesów mieszkańców Europy. W swojej działalności Unia Europejska respektuje tożsamość narodową państw członkowskich, ich historię i tradycję. Gwarantuje rozwój demokracji, respektowanie praw człowieka, prywatną własność i wolny rynek.

Ryc. 1. System transportowy i jego otoczenie



Źródło: opracowanie własne.

Działalność wolnego rynku wewnętrznego opiera się na czterech tzw. swobodach, zawartych w traktacie ustanawiającym Wspólnotę Europejską. Są to:

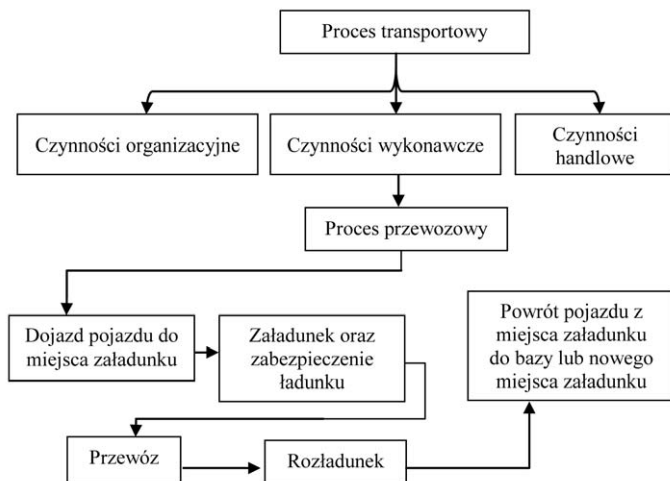
- swoboda przepływu towarów (art. 23–31),

- swoboda przepływu osób (art. 39–48),
- swoboda przepływu usług (art. 49–55),
- swoboda przepływu kapitału (art. 56–60).

Swoboda przepływu usług oznacza znoszenie barier technicznych i fizycznych uniemożliwiających świadczenie usług na terenie innych krajów członkowskich UE, a także prawo firm usługowych do nieskrępowanego prowadzenia działalności na terenie całej UE poprzez zniesienie barier prawnych. Wolność przepływu usług sprowadza się głównie do liberalizacji usług finansowych, otwarcia rynku usług transportowych i telekomunikacyjnych oraz harmonizacji metod kontroli i ubezpieczeń. Otwarcie rynku usług transportowych oznacza także konieczność ujednoczenia przepisów regulujących zasady realizacji procesu transportowego.

Jako element systemu transportowego (ryc. 1) jest on procesem produkcyjnym, poprzez który ludzie – w warunkach ograniczoności zasobów – dokonują przemieszczenia osób, rzeczy i energii w przestrzeni, aby zaspokoić swoje różnorodne potrzeby i pragnienia (Krasucki [w:] Szczepaniak [red.] 2002). W wyniku tego procesu powstaje usługa transportowa podlegająca prawom ekonomicznym właściwym dla każdego procesu wytwarzania. Usługa transportowa, czyli fizyczny przepływ towarów, jest realizowana w czasie procesu przewozowego będącego częścią procesu transportowego (ryc. 2). Do fizycznej realizacji usługi transportowej konieczny jest szereg elementów, takich jak środki transportu, infrastruktura transportowa, ludzie, ustalone zasady i reguły jej realizowania. Realizacja usługi transportowej odbywa się w procesie przewozowym według ustalonych reguł postępowania. Proces przewozowy realizowany jest przez człowieka przy użyciu środków transportu.

Ryc. 2. Elementy procesu transportowego



Źródło: Stajniak, Hajdul, Foltynski, Krupa, 2008.

Normy ruchu drogowego jako determinanta bezpieczeństwa usługi przewozowej

W miarę postępu integracji politycznej i ekonomicznej krajów Europy postępuje również proces ujednoczania aktów prawnych regulujących realizację usługi przewozowej. Jednym z elementów usługi przewozowej jest ruch środków transportu w określonej infrastrukturze drogowej. W różnych państwach ruch środków transportu odbywał się według norm uwzględniających własne tradycje, lecz wzajemnie niezależnych. Stanowiło to poważną barierę dla

przewoźników, utrudniającą transport ludzi, towarów, technologii i usług. Różne normy powodowały też wzrost kosztów usługi przewozowej.

W celu ułatwienia międzynarodowego ruchu drogowego i zwiększenia bezpieczeństwa na drogach przez przyjęcie jednolitych zasad ruchu w roku 1968 w Wiedniu 58 państw sygnatariuszy podpisało *Konwencję o ruchu drogowym* (*Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Płocka*, 2009). Wśród państw sygnatariuszy nie było Polski. Dopiero w roku 1984 *Konwencja o ruchu drogowym* została ratyfikowana przez Radę Państwa PRL z zastrzeżeniem art. 52 dotyczącego możliwości rozstrzygania sporów przed Trybunałem Sprawiedliwości UE. Jednak aż do końca roku 1997 obowiązywała *Ustawa Prawo o ruchu drogowym* ogłoszona w 1983 roku z mocą obowiązującą od 01 stycznia 1984 roku. Przepisy tej ustawy w dużej części opierały się na przepisach wiedeńskiej *Konwencji o ruchu drogowym*. Proces zmian w polskich przepisach o ruchu drogowym rozpoczął się w roku 1998, a więc z chwilą wejścia w życie obecnie obowiązującej *Ustawy Prawo o ruchu drogowym* i aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Normy ruchu drogowego a proces edukacji przed integracją Polski z Unią Europejską

W Polsce w okresie powojennym ruch na drogach regulują ustawy i rozporządzenia, które decydują o zmianach w systemie edukacji kierowców oraz bezpieczeństwie na drogach. Okres ten można podzielić na cztery zasadnicze etapy.

Etap pierwszy to okres od 1945 r. do 1961 r. Ruch na drogach regulowało *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z 1937 r.* Kurs trwał trzy miesiące i w tym czasie należało poznać budowę samochodu oraz nauczyć się przepisów i zasad poruszania się na drodze. Największy nacisk kładziono na budowę całego pojazdu. Egzamin był zdawany przed komisją złożoną z przedstawicieli organu prowadzącego. Najtrudniej było zdać egzamin z budowy samochodu. W czasie egzaminu kursant musiał znaleźć celowo zrobioną usterkę w samochodzie i ją naprawić.

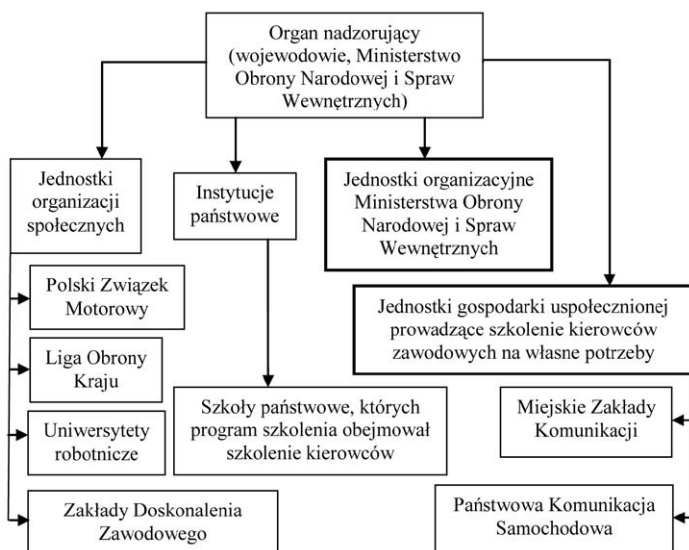
Etap drugi to okres od 1961 r. do 1983 r. W 1961 r. wydano ustawę o bezpieczeństwie na drogach. Na jej podstawie minister komunikacji i spraw wewnętrznych wydawał akty wykonawcze w postaci rozporządzeń. W 1962 r. ukazało się takie rozporządzenie w formie *Kodeksu drogowego*. Rozporządzenie było kilkakrotnie nowelizowane i dostosowywane do czasów, warunków występujących na drogach oraz poziomu rozwoju motoryzacji. Systematycznie ukazywały się i były wprowadzane nowe przepisy: w 1964 roku i w 1968 roku (aż do 1983 r.).

Na podstawie przepisów obowiązujących do 1983 r. szkolenie i egzaminowanie kierowców mogło się odbywać w ośrodkach mających pozwolenie na prowadzenie szkolenia: Lidze Obrony Kraju (LOK), Polskim Związku Motorowym (PZM), Zakładach Doskonalenia Zawodowego (ZDZ). Do szkolenia upoważnione też były szkoły zawodowe, gdzie uczeń mógł zdobyć prawo jazdy. Kurs trwał trzy miesiące, z wyjątkiem kursu w szkołach, w których odbywał się on w cyklu dziesięciomiesięcznym. Egzamin były zdawane przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Przewodniczącego Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej. Komisja przyjeżdżała do danego ośrodka i egzamin przeprowadzany był na miejscu. Komisja funkcjonowała przy urzędzie wojewódzkim, w którym byli zatrudniani jej członkowie. Po reformie administracyjnej w 1975 r. obowiązki te przejęli wojewodowie, którzy powoływali taką komisję. Funkcjonowały one do 1983 r., a więc do wejścia w życie nowej ustawy. Na tych etapach kandydat na kierowcę zdawał egzamin ustny przed komisją, odpowiadając na pytania zadawane przez jej członków. Pytania w swej treści nawiązywały do sytuacji występujących na drogach. Zadaniem zdających było wyjaśnienie, jak należy się zachować w danej sytuacji. System zdawania egzaminów ustalony przez ministra komunikacji w 1961 r. kładł

nacisk na zagadnienia związane z wykorzystaniem pojazdu na drodze w sposób jak najbardziej bezpieczny. W końcu lat 70. XX wieku zmieniono formę egzaminu – w części teoretycznej wprowadzono egzamin testowy, a część praktyczną ograniczono tylko do jazdy miejskiej z elementami parkowania. Egzaminatorzy nie wymagali już wyjaśnień zaistniałych sytuacji drogowych, ograniczając się do obserwacji zachowań osób egzaminowanych. Wprowadzenie testów spowodowało, że kursanci uczyli się głównie pytań i odpowiedzi pod te testy, a nie logicznego rozumowania. Do roku 1983 nie było dokumentu prawa jazdy, tylko tzw. pozwolenie. Pozwolenia miały kategorie: III kat. amatorska, III kat. zawodowa, II oraz I kategoria, natomiast na motocykl było osobne pozwolenie.

Etap trzeci to okres od 1983 r. do 1998 r., który można określić jako okres przejściowy, ponieważ rozpoczął się tuż przed początkiem transformacji ustrojowej w Polsce. Ustawa z 1983 r. wprowadziła szereg zmian w porównaniu z przepisami obowiązującymi w etapach pierwszym i drugim. Na mocy tej ustawy powołano do życia wojewódzkie ośrodki egzaminowania kierowców i kandydatów na kierowców pojazdów silnikowych oraz wprowadzono do egzaminu plac manewrowy. Ustawa ta powołała także instytucję egzaminatora. Określiła jednocześnie status egzaminatora oraz jego prawa i obowiązki, w tym prawo do decydowania, czy kandydat na kierowcę zda egzamin, czy też go nie zda. To egzaminator brał na siebie również odpowiedzialność za to, czy kierowca prawidłowo i w sposób bezpieczny korzysta z drogi. Dzięki nowej ustawie członkowie dawnych komisji egzaminacyjnych z urzędu zostawali egzaminatorami. Jedną z nowelizacji tej ustawy wprowadziła wymóg, aby egzaminator posiadał wyższe wykształcenie. Spowodowało to na przełomie lat 1991–1992 konieczność rezygnacji z funkcji egzaminatora wielu znakomitych fachowców, którzy nie posiadali wymaganego wykształcenia. W ramach dostosowania polskich przepisów do konwencji międzynarodowych ustawa z 1983 r. wprowadziła prawo jazdy, a jego kategorie oznaczyła literami A, B, C, D i T. Kolejną zmianą wprowadzoną ustawą z 1983 r. to rozszerzenie liczby podmiotów gospodarczych mogących uzyskać pozwolenie na prowadzenie szkolenia kursowego kierowców (ryc. 3).

Ryc. 3. Instytucje prowadzące szkolenie kursowe kierowców wg ustawy z 1983 roku



Źródło: opracowanie własne.

W tym okresie w Polsce edukacja kierowców odbywała się w ośrodkach szkolenia kursowego kierowców, ośrodkach szkolenia kursowego traktorzystów oraz w szkołach państwowych, których program szkolenia obejmował szkolenie kierowców. Ośrodki szkolenia kursowego mogły być prowadzone tylko przez jednostki organizacji społecznych lub instytucje państwowe posiadające uprawnienia do prowadzenia szkolenia kierowców wydane przez ministra komunikacji w porozumieniu z ministrem oświaty i wychowania. Takie zezwolenie mogły również uzyskać jednostki gospodarki uspołecznionej prowadzące szkolenie kierowców zawodowych na własne potrzeby. Szkolenie odbywało się według jednolitego programu. W zakresie kategorii B obejmowało 80 godzin, z czego 60 godzin przeznaczono na szkolenie teoretyczne, a 20 – na szkolenie praktyczne. Program szkolenia teoretycznego uwzględniał następujące zagadnienia: przepisy ruchu drogowego, technikę kierowania pojazdem (samochodem, motocyklem lub ciągnikiem, w zależności od kategorii prawa jazdy), czynności kontrolno-obslugowe oraz pierwszą pomoc przedlekarską. Szkolenie praktyczne, tak jak egzamin państwowy, obejmowało kierowanie pojazdem i składało się z dwóch etapów: szkolenia na placu manewrowym oraz szkolenia w ruchu miejskim. W pierwszym etapie egzaminu sprawdzano umiejętności wykonywania manewrów na placu manewrowym, a w drugim – umiejętności jazdy w ruchu miejskim. Wiele trudności sprawiał pierwszy etap części praktycznej, w którym trzeba było wykonać siedem zadań egzaminacyjnych. W tym etapie należało wykonać cztery precyzyjne parkowania pojazdu, np. parkując równolegle, trzeba było ustawić pojazd równolegle do linii i w odległości nie większej niż 30 cm od niej. Pozostałe manewry na placu manewrowym należało wykonać z nie mniejszą dokładnością. Oznaczało to, że z 20 godzin przeznaczonych na szkolenie praktyczne 7 do 10 godzin należało poświęcić na naukę parkowania na placu manewrowym. Na naukę jazdy w ruchu miejskim pozostało niewiele godzin. Powodowało to obniżenie poziomu przygotowania kierowców ubiegających się o prawo jazdy kategorii B do samodzielnej jazdy w ruchu miejskim.

Normy ruchu drogowego a proces edukacji w okresie integracji Polski z Unią Europejską

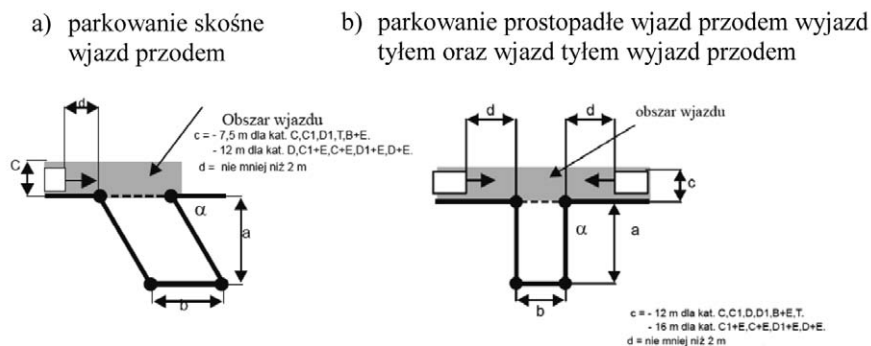
Etap czwarty, wprowadzony *Ustawą Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r.*, rozpoczął się 1 stycznia 1998 roku (wejście ustawy w życie) i trwa do dziś. Ustawa utrzymała instytucję egzaminatora oraz formę egzaminu, tj. egzamin testowy w części teoretycznej oraz dwuetapową część praktyczną, czyli egzamin na placu manewrowym oraz – po zaliczeniu tej części – egzamin w ruchu miejskim. Pozostawiono również wymagania dotyczące zadań wykonywanych na placu manewrowym oraz 20 godzin przeznaczonych na praktyczną naukę jazdy. Do ważnych nowości tej ustawy z zakresu edukacji kierowców należy zaliczyć:

- powołanie do życia Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego mających za zadanie organizację egzaminów państwowych sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami, wykonywanie zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także prowadzenie działalności gospodarczej,
- utworzenie centralnej ewidencji osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami prowadzonej przez jednostkę podległą ministrowi spraw wewnętrznych i administracji,
- rozszerzenie kręgu instytucji i osób uprawnionych do prowadzenia kierowców i kandydatów na kierowców; obecnie szkolenie może prowadzić każda jednostka lub szkoła posiadająca odpowiednie zezwolenie,
- określenie wymagań w stosunku do jednostek lub szkół prowadzących szkolenie kandydatów na kierowców lub motorniczek – w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych, placu manewrowego i pojazdów przeznaczonych do szkolenia,

- określenie wymagań w stosunku do jednostek prowadzących egzaminy państwowe w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych, placu manewrowego i pojazdów przeznaczonych do egzaminów,
 - program szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi tramwajami oraz kandydatów na instruktorów i egzaminatorów.
- Kolejne nowelizacje rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania określiły:
- możliwość zwiększenia liczby godzin szkolenia praktycznego powyżej 20., po uzgodnieniu z kursantem,
 - minimalną długość pojazdu egzaminacyjnego,
 - możliwość szkolenia osób niepełnosprawnych, po przystosowaniu pojazdu do tego celu.

W roku 2001 wydano nowe rozporządzenie w sprawie szkolenia i egzaminowania (DzU 2001, nr 70, poz. 731). Uszczegółowiono w nim między innymi wymagania dotyczące wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych, placu manewrowego i pojazdów przeznaczonych do szkolenia i egzaminowania dla Ośrodków Szkolenia Kierowców i Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. Wprowadzono techniki IT do części teoretycznej procesu szkolenia i egzaminowania. Upoważniono egzaminatorów do kontroli dokumentów tożsamości oraz kontroli trzeźwości przy pomocy elektronicznego urządzenia do pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu. Rozporządzenie zniosło wymagania dotyczące precyzyjnego wykonywania zadań na placu manewrowym. Ułatwienie wykonywania tych zadań było pozorne, gdyż to samo rozporządzenie wprowadziło tzw. „obszary wjazdu” (ryc. 4). W rezultacie tej zmiany wykonanie zadań na placu manewrowym stało się jeszcze trudniejsze. Czas pracy instruktora skrócono do 8 godzin szkolenia praktycznego. Skrócono też czas szkolenia teoretycznego do 10 godzin.

Ryc. 4. Obszary wjazdu do zadań egzaminacyjnych wykonywanych na placu manewrowym



Źródło: DzU 2005, nr 217, poz. 1834.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w zakresie szkolenia i egzaminowania wprowadza następujące zmiany:

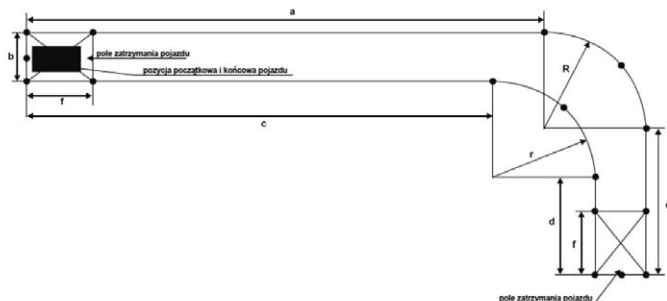
- przydzielono instruktora prowadzącego dla każdej szkolonej osoby,
- zwiększono liczby godzin szkoleń: teoretycznego z 10 do 30 i praktycznego z 20 do 30,
- wprowadzono i określono zasady przeprowadzania egzaminu wewnętrznego po ukończeniu szkolenia,
- wprowadzono urządzenie rejestrujące przebieg egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B z wyjątkiem pojazdu zapewnianego przez osobę egzaminowaną,
- wydłużono minimalny czas trwania egzaminu z 25 do 40 minut,

- wprowadzono możliwość obecności instruktora w trakcie egzaminu,
- wprowadzono zadanie polegające na sprawdzeniu stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- ograniczono liczbę zadań, które należy wykonać w pierwszej części egzaminu praktycznego. Jako obowiązkowe zostawiono:
 - przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy oraz ruszanie z miejsca,
 - jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu.

Do tych zadań losowano jeden zestaw składający się z dwóch zadań.

Kolejne zmiany to zastąpienie precyzyjnego zatrzymania w czasie jazdy pasem ruchu zatrzymaniem w wyznaczonych polach (ryc. 5). Pozostawiono jednak obszary wjazdu przy wykonywaniu wszystkich zadań polegających na parkowaniu.

Ryc. 5. Zadanie egzaminu praktycznego – jazda pasem ruchu oraz po łuku do przodu i do tyłu



● - pacholek

Źródło: DzU 2005, nr 217, poz. 1834.

Do istotnych zmian w zakresie szkolenia w najbardziej popularnej kategorii B prawa jazdy jakie przyniosły kolejne nowelizacje rozporządzenia, należy zaliczyć przeniesienie części zadań z placu manewrowego do ruchu miejskiego. Obecnie na placu manewrowym wykonywane są następujące zadania (DzU 2009, nr 78, poz. 653):

- przygotowanie do jazdy, sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy,
- ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu,
- ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu.

W zadaniu polegającym na sprawdzeniu stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu bezpośrednio odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy ograniczono ilość omawianych elementów do dwóch wylosowanych przez system komputerowy lub osobę egzaminowaną. Skrócono również czas wykonania tego zadania z 10 minut do 5 minut. Omawiana nowelizacja rozporządzenia dotyczącego szkolenia i egzaminowania kierowców umożliwia egzaminatorom skrócenie czasu egzaminu do 25 minut pod warunkiem, że program egzaminacyjny został wykonany, a wynik egzaminu jest pozytywny.

Różnice między *Konwencją a Prawem o ruchu drogowym w Polsce*

Prace nad nowelizacją ustawy i wielu aktów wykonawczych w tym omawianego rozporządzenia wciąż trwają, bowiem na dzień dzisiejszy pozostały jeszcze niezgodności z *Konwencją wiedeńską* dotyczącą następujących kwestii:

a) ruchu pieszych

- artykuł 21 *Konwencji* zobowiązuje kierującego, który zbliża się do przejścia dla pieszych o ruchu niekierowanym przez sygnały świetlne lub funkcjonariusza, do zmniejszenia prędkości, a w razie potrzeby do zatrzymania się w celu przepuszczenia pieszych będących na przejściu i wchodzących na nie,
- artykuł 20 *Konwencji* (Postanowienia dotyczące pieszych) zawiera przepis dotyczący przejść bez sygnalizacji: „na innych przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów”,
- polskie prawo nakazuje kierowcom „szczególną ostrożność” (art. 26) i ustępowanie pieszym, którzy już znajdują się na pasach dla pieszych, zabraniając jednocześnie pieszym wkraczać na pasy „bezpośrednio przed pojazdem” (art. 14.1).

b) ochrony rowerzystów

- artykuł 16 ust. 2 *Konwencji* stanowi: „Podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu kierujący – nie naruszając postanowień artykułu 21 niniejszej konwencji dotyczących pieszych – jest obowiązany przepuścić pojazdy jadące z przeciwnego kierunku na jezdni, którą zamierza opuścić, oraz rowery i motorowery jadące po drogach dla rowerów, przecinających jezdnię, na którą zamierza wjechać,
- polskie prawo w artykule 27 ustawy stanowi: „Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe. Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnię, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi”. Daje to rowerzyście jedynie ograniczoną ochronę w stosunku do przepisów *Konwencji*.

c) sygnalizowania manewrów

- artykuł 14 ust. 3. *Konwencji* stanowi: „Przed skróceniem lub przed wykonaniem manewru związanego ze zjechaniem w bok każdy kierujący powinien odpowiednio wyraźnie i dostatecznie wcześniej zasygnalizować swój zamiar za pomocą kierunkowskazu lub kierunkowskazów swojego pojazdu (...)”,
- natomiast polskie *Prawo o ruchu drogowym* ogranicza sygnalizowanie manewrów tylko do zmiany pasa ruchu lub kierunku jazdy (art. 22 ust. 5): „Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru”.

Ryc. 6. Tabliczki do znaków

a) tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze z pierwszeństwem)



b) tabliczka wskazująca rzeczywisty przebieg drogi z pierwszeństwem przez skrzyżowanie (umieszczana na drodze podporządkowanej)



Źródło: www.znaki-drogowe.pl

Określony w ustawie brak obowiązku sygnalizowania manewrów związanych ze zjechaniem w bok może powodować potencjalne zagrożenia przy np.:

- zatrzymaniu pojazdu przy prawej krawędzi jezdni i włączaniu się do jazdy po takim zatrzymaniu przy poruszaniu się tym samym pasem ruchu,

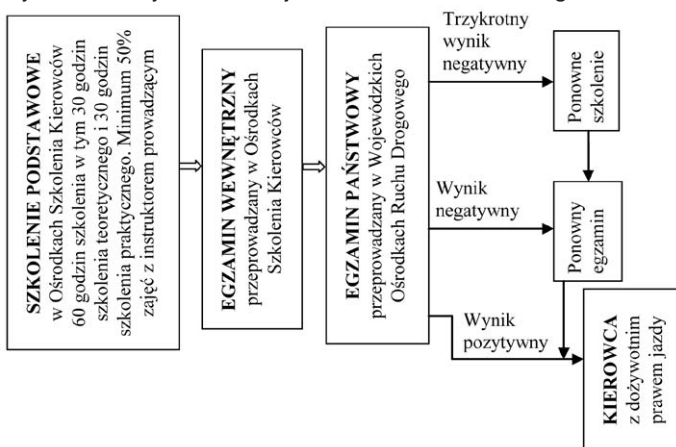
- wyprzedzaniu pojazdów lub uczestników ruchu przy poruszaniu się tym samym pasem ruchu.

Do innych odmiennych rozwiązań należy zaliczyć powszechne stosowanie tzw. „łamanego pierwszeństwa” (ryc. 6).

Systemy edukacyjne w wybranych krajach Unii Europejskiej

Na podstawie dokonanej analizy *Ustawy Prawo o ruchu drogowym* oraz rozporządzenia w sprawie szkolenia i egzaminowania wraz z ich nowelizacjami wyłania się obraz polskiego systemu edukacji kierowców w zakresie kategorii B. W tym należy zwrócić uwagę na następujący fakt – prawo jazdy kategorii B jest podstawą do ubiegania się o wyższe kategorie praw jazdy.

Ryc. 7. Polski system edukacji kierowców w zakresie kategorii B



Źródło: opracowanie własne.

W Polsce właścicielem Ośrodka Szkolenia Kierowców może zostać każdy przedsiębiorca spełniający warunki określone w rozporządzeniu dotyczącym szkolenia i egzaminowania kierowców. Wymagania te nie nakładają na właściciela obowiązku posiadania prawa jazdy, a tym bardziej posiadania uprawnień instruktora z przygotowaniem pedagogicznym. Jest to zatem przedsiębiorca nastawiony na zysk. Niewielu przedsiębiorców dba o wysoki poziom szkolenia, właściwe wyposażenie w pomoce dydaktyczne, sprawne pojazdy szkoleniowe. W Ośrodkach Szkolenia Kierowców często pracują instruktorzy zatrudnieni na stałe w innych zakładach pracy. Szkolenie kandydatów na kierowców prowadzą po 8-godzinnej pracy w innej firmie. W polskim systemie szkolenie teoretyczne i praktyczne może prowadzić jeden instruktor, który często nie ma przygotowania pedagogicznego (trudno mówić o przygotowaniu pedagogicznym nabytym w czasie kursu instruktorskiego, którego program przewiduje teoretyczne nauczanie przedmiotu Metodyka Nauczania przez 50 godzin w czasie 128 godzin kursu). Ponadto istnieje ciągła walka o klienta i nie zawsze ucziwa konkurencja. To tylko niektóre przyczyny słabego wykształcenia polskich kierowców. Na szkoleniu zagadnienia bezpieczeństwa przekazywane są w sposób marginalny, co powoduje, że kursanci mają słabą świadomość o wpływie każdej czynności na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W Polsce występuje problem samodoskonalenia kierowców w zakresie zmieniających się przepisów o ruchu drogowym oraz techniki jazdy. Istotną barierą są wysokie koszty, jakie trzeba ponieść, szczególnie w zakresie doskonalenia techniki jazdy. Przedstawiony system szkolenia wymaga

jeszcze wiele pracy, by poprawić poziom wykształcenia kierowców. Jako wzór może posłużyć austriacki system szkolenia kierowców. W Austrii właściciel, by móc założyć szkołę jazdy musi mieć ukończone 27 lat oraz być absolwentem uczelni technicznej z tytułem inżyniera oraz posiadać pięcioletnie doświadczenie jako instruktor. Konieczne są także odpowiednie warunki ekonomiczne. Austriacki system szkolenia kierowców przewiduje trzy grupy instruktorów:

- właściciel sprawujący nadzór nad całością,
- wykładowca teorii posiadający wykształcenie średnie z maturą oraz ukończony kurs pedagogiczny,
- instruktor praktycznej nauki jazdy, od którego wymaga się jedynie trzyletniego posiadania prawa jazdy oraz ukończenia 21 lat.

Instruktorzy z każdej grupy muszą posiadać ukończony 330-godzinny kurs teoretyczny, odbyte 60 godzin praktyki i zdane egzaminy uprawniające do szkolenia, osobno dla każdej kategorii prawa jazdy. Aby ośrodek mógł szkolić, np. w zakresie kategorii D prawa jazdy nie wystarczy zatrudnić instruktora posiadającego tę kategorię, jak to ma miejsce w Polsce, ale właściciel szkoły musi je także posiadać. Egzaminy odbywają się w ośrodku prowadzącym szkolenie i spełniającym odpowiednie warunki (stanowiska komputerowe, plac manewrowy oraz pojazdy przystosowane do przeprowadzenia egzaminu). W egzaminie bierze udział instruktor. Baza pytań do części teoretycznej egzaminu jest ogólnie dostępna. Kurs może rozpocząć osoba, która ukończyła 16 lat (w Polsce 17 lat i 9 miesięcy). Trwa on 42 godziny w tym 12 godzin zajęć praktycznych. Dalsze szkolenie kursant odbywa z osobą towarzyszącą. Kontrola postępów w nauce odbywa się po każdym przejechanym 1000 km. Jest to tzw. młodzieżowe prawo jazdy.

Właściwe prawo jazdy otrzymuje się po ukończeniu kursu, w którego programie są jazdy nocne, jazdy poza terenem zabudowanym, i koniecznie po autostradach. Kurs trwa 12 godzin plus dodatkowa liczba godzin uzależniona od predyspozycji kursanta.

Po otrzymaniu prawa jazdy w pierwszym roku jego posiadania należy odbyć jeszcze trzy jazdy pod okiem instruktora – celem kontroli i oceny umiejętności (tzw. szkolenie wielofazowe, wprowadzone w 1995 roku) – między 2–4 miesiącem pierwsza jazda, między 3–9 miesiącem druga jazda, i po 12 miesiącach ostatnia. Te dodatkowe trzy jazdy to kurs z bezpiecznej jazdy (poślizgi), oraz z ekonomiki jazdy. Prawo jazdy otrzymuje się na 2 lata próby.

Z przedstawionej analizy procesu integracji polskich przepisów o ruchu drogowym oraz systemu szkolenia kierowców w zakresie kategorii B należy stwierdzić, że:

- proces integracji przepisów ustawy oraz rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów na drodze przebiega w szybkim tempie,
- proces integracji przepisów o systemie szkolenia przebiega zbyt wolno.

Proces integracji przepisów o systemie szkolenia kierowców jest bardzo skomplikowany ze względu na zbyt wolno postępujące zmiany mentalności i przyzwyczajzeń. Nadal w polskiej świadomości tkwi obraz „wsi spokojnej, wsi wesołej” z pojazdami konnymi. Trudno przyjąć do świadomości obraz ulic o dużym natężeniu ruchu pojazdów, który wymaga jednolitych regulacji prawnych, dużej wiedzy teoretycznej oraz wysokich umiejętności praktycznych. By jednak bezpiecznie poruszać się po ulicach zjednoczonej Europy proces integracji przepisów o ruchu drogowym oraz systemów szkolenia kierowców należy kontynuować. Przedstawiony austriacki system szkolenia kierowców byłby odpowiedni do przyjęcia w Polsce. Projekt podobnego systemu jest już przygotowany i poddany społecznej konsultacji. W ślad za integracją prawną, gospodarczą i społeczną zmieni się również społeczna świadomość o bezpieczeństwie ruchu drogowego, w tym o bezpieczeństwie wykonywania usług transportowych.

Literatura

1. Stajniak M., Hajdul M., Foltyński M., Krupa A., 2008, *Transport i spedycja*, Biblioteka Logistyka, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań.
2. Szczepaniak T. (red.), 2002, *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
3. Kopaliński W., *Internetowy słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych*, <http://www.sloownik-online.pl/index.php>, październik 2009.
4. Biuletyn Informacji Publicznej Urzędu Miasta Płocka, http://bip.ump.pl/?show_cat=0ZXmN9N0, październik 2009.
5. *Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu*, DzU 1988, nr 5, poz. 40, <http://bah.republika.pl/konwied1.html>, październik 2009.
6. *Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym*, Wikipedia wolna encyklopedia, http://pl.wikipedia.org/wiki/Konwencja_wiede%C5%84ska_o_ruchu_drogowym#R.C3.B3.C5.BCnice_mi.C4.99dzy_Konwencj.C4.85_a_Prawem_o_ruchu_drogowym, październik 2009.
7. *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską*, http://libr.sejm.gov.pl/oide/dokumenty/traktaty/Traktat_amsterdamski_PL_19.pdf, październik 2009.
8. Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. *Prawo o ruchu drogowym*, DzU 1983, nr 6, poz. 35, http://www.kodeksdrogowy.com.pl/archiwum/1983_0.html, październik 2009.
9. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity), DzU 2005, nr 108, poz. 908, <http://bap-ppsp.lex.pl/serwis/du/2005/0908.htm>, październik 2009.
10. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 13 października 1983 r. w sprawie kierowców pojazdów silnikowych, DzU 1983, nr 59, poz. 269, <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WDU19830590269&min=1>, październik 2009.
11. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 marca 1992 r. w sprawie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i uprawnień instruktorów, wykładowców, egzaminatorów oraz w sprawie szkolenia i egzaminowania, DzU 1996, nr 134, poz. 626, http://msp.money.pl/akty_prawne/dzienniki_ustaw/obwieszczenie;ministra;transportu;i;gospodarki,dziennik,ustaw,1996,134,626.html październik 2009.
12. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 18 maja 1998 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów. DzU 1998, nr 72, poz. 462, <http://www.infor.pl/dziennik-ustaw,rok,1998,nr,72.html> październik 2009.
13. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 4 sierpnia 1998 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU 1998, nr 105, poz. 667, http://msp.money.pl/akty_prawne/dzienniki_ustaw/rozporzadzenie;ministra;transportu;i;gospodarki,dziennik,ustaw,1998,105,667.html październik 2009.
14. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 13 czerwca 2001 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU 2001, nr 70, poz. 731, http://msp.money.pl/akty_prawne/dzienniki_ustaw/rozporzadzenie;ministra;transportu;i;gospodarki,dziennik,ustaw,2001,070,731.html październik 2009.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU 2005, nr 217, poz. 1834, <http://www.infor.pl/dziennik-ustaw,rok,2005,nr,217,poz,1834,rozporzadzenie-ministra-infrastruktury-w-sprawie-szkolenia--egzaminowania-i.html>, październik 2009.
16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 maja 2009 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów, DzU 2009, nr 78, poz. 653, <http://www.mi.gov.pl/files/0/1791192/img52610180001.pdf>, październik 2009.
17. Koziara E., *Postęp powodował zmiany*, <http://www.mojemiasto-mojagmina.pl/pl/76/biala.podlaska/artukul/66/postep.powodowal.zmiany>, październik 2009.
18. Koziara E., *Krótką historią motoryzacji na Podlasiu*, <http://www.mojemiasto-mojagmina.pl/pl/76/biala.podlaska/>, październik 2009.

Changes in the Process of Drivers' Education in the Conditions of European Integration

The article discusses the process of transforming driving instruction in terms of European integration as a basic factor of transport.

It indicates the areas of driving instruction to be subjected to the process of transformation and their impact on the improvement of road safety, along with discussing the changes in selected areas of driving instruction, while pointing out fundamental differences between the legal requirements of Poland and selected European Union countries.

It further discusses the differences in the basic training of drivers within the European Union and indicates the need for entrepreneurial activities in order to facilitate improvement in road safety.

Also highlighted is the need to remove any differences in traffic regulations and in all other areas of driving instruction.