

SZKOLENIE MŁODYCH KIEROWCÓW W POLSCE

analiza pożądanых zmian systemowych

Autorzy:

mgr inż. Maria Dąbrowska-Loranc
inż. Przemysław Skoczyński
dr Aneta Wnuk
mgr inż. Anna Zielińska

Raport wykonany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury zgodnie z Umową DTD-U-109/24-T dotyczącą opracowania analizy pt. *Wykonanie kompleksowej analizy dotyczącej zasadności wprowadzenia zmian przepisów prawa dotyczących młodych kierowców, z uwzględnieniem statystyk dotyczących wypadków i kolizji, których uczestnikiem byli młodzi kierowcy, badań na temat procesu ich szkolenia i egzaminowania, a także uzasadnionych ograniczeń dla młodych kierowców w korzystaniu z posiadanych uprawnień do kierowania pojazdami kategorii B, w tym z odwołaniem do opracowań bazujących na kontekście szerszym niż polski.*

Spis treści

Streszczenie	4
1. Wstęp	5
2. Analiza wypadków i kolizji drogowych z udziałem młodych kierowców	6
2.1. Udział młodych kierowców samochodów osobowych w wypadkach drogowych – tendencje ogólne/zmiany w latach 2019-2023	6
2.2. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez młodych kierowców	8
2.3. Wskaźniki zagrożenia w wypadkach z udziałem młodych kierowców	8
2.4. Przyczyny oraz rodzaje wypadków spowodowanych przez młodych kierowców	9
2.5. Czas oraz miejsce powstawania wypadków spowodowanych przez młodych kierowców	11
2.6. Wypadki młodych kierowców związanych z alkoholem	13
3. Wytyczne UE i przykłady rozwiązań w zakresie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w krajach UE	14
3.1. Wytyczne UE	15
3.1.1. Dyrektywa UE	15
3.1.2. Minimalny wiek dla kat. B prawa jazdy	16
3.2. Rozwiązania stosowane w różnych krajach	19
4. Dotychczasowe prace dotyczące propozycji zmian w zakresie systemu szkolenia młodych kierowców w Polsce	26
4.1. Model szkolenia i reedukacji kierowców w Polsce	26
4.2. Ustawa o kierujących pojazdami	28
5. Ocena jakości szkolenia kierowców	31
6. Propozycje zmian w systemie szkolenia młodych kierowców w Polsce	34

Streszczenie

Analiza wypadków drogowych z lat 2019-2023 w Polsce wykazała, że kierujący w wieku 18-24 lata uczestniczą w nich ponad dwa razy częściej niż kierujący w wieku 25-64 lata. Ta proporcja pozostaje niezmienna pomimo ogólnego spadku liczby wypadków i ich ofiar w ostatnich latach, w tym w zakresie młodych kierowców o 44% w ciągu pięciu lat. Wypadki z udziałem młodych kierowców charakteryzują się dużą ciężkością. Najczęściej ofiarami śmiertelnymi oraz rannymi są ich rówieśnicy. Młodzi kierowcy są sprawcami wypadków w nocy i poza obszarem zabudowanym częściej niż starsi kierowcy. Najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem młodych kierowców jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu.

W Komisji Europejskiej trwają prace nad nową Dyrektywą UE w sprawie praw jazdy. Przedstawiono propozycję wprowadzenie systemu stopniowanego wydawania prawa jazdy. Obejmowałby on trzy fazy: „nauczę nadzorowaną” (jazda z osobą towarzyszącą), „praktykę autonomiczną” (prawo jazdy na próbę – samodzielna jazda z pewnymi ograniczeniami), „pełne prawo jazdy” (okres próbny bez ograniczeń, przy zwiększonych sankcjach). Długofalowym celem prac KE jest ujednolicenie systemu zdobywania prawa jazdy w Unii Europejskiej oraz harmonizacja przepisów i określenie minimalnych standardów dotyczących instruktorów i egzaminatorów. Każdy kraj powinien dostosowywać i weryfikować system zdobywania uprawnień z uwzględnieniem powyższych zaleceń. Kraje, które wprowadziły stopniowy system potwierdzają jego zalety; kandydaci na kierowców pod kontrolą nabywają doświadczeń przejeżdżając dużo dłuższy dystans, w różnych warunkach atmosferycznych oraz drogowo-ruchowych.

Błędy popełniane przez kandydatów na kierowców w trakcie egzaminów są bezpośrednio związane z zagrożeniem w ruchu drogowym, a część z nich mogłaby doprowadzić do kolizji lub wypadku drogowego. Chodzi tutaj szczególnie o umiejętność przewidywania i przeciwdziałania ryzyku. System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce, ograniczający się do kilkudziesięciu godzin teorii i praktyki, nie jest w stanie zapewnić realizacji podstawowego celu czyli przygotowania do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

Na podstawie analizy danych o wypadkach z udziałem młodych kierowców, wyników badań naukowych polskich i zagranicznych oraz wytycznych europejskich należy stwierdzić, że polski system szkolenia kandydatów na kierowców powinien mieć charakter stopniowy i składać się z kilku faz, które pozwolą zarówno rozpocząć wcześniej szkolenie jak i nabywać pierwszych doświadczeń w bezpieczniejszych warunkach.

Faza I to okres szkolenia przed uzyskaniem prawa jazdy. Proponuje się wprowadzenie dodatkowej formy szkolenia w systemie jazd z zaakceptowaną i przeszkoloną osobą towarzyszącą. Osoba ucząca się w tym trybie może rozpocząć szkolenie wcześniej w wieku 17 lat.

Faza II i III to okres próbny. Po uzyskaniu prawa jazdy, początkujący kierowcy, pozostają pod nadzorem przez okres pierwszych dwóch lat kierowania pojazdem. Dodatkowo w pierwszych miesiącach podlegają ograniczeniom dotyczącym limitów prędkości, jazdy po autostradach i drogach ekspresowych oraz jazdy w nocy. (FAZA II).

Wprowadzenie systemu jazd z osobą towarzyszącą, dalszego szkolenia w okresie próbnym oraz reedukacji wymaga przygotowania szczegółowych programów oraz profesjonalnej kadry posiadającej stosowne kompetencje.

1. Wstęp

Problem optymalizacji szkolenia kandydatów na kierowców jest stałym wyzwaniem dla specjalistów z całego świata, gdyż jednym z głównych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego, we wszystkich krajach, są młodzi kierowcy w wieku 18 – 24 lata, posiadający prawo jazdy krócej niż 2 lata. Według danych OECD¹ wypadki z ich udziałem stanowią około 30% ogółu wypadków drogowych, chociaż grupa ta stanowi zaledwie 10-12% ludności. Powodem tych wypadków jest nie tyle brak znajomości przepisów, czy umiejętności wykonywania manewrów, ale bardziej brak doświadczenia, nieświadomość zagrożeń i brak umiejętności ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara we własne możliwości. Dodatkowo młodzi kierowcy są bardzo podatni na wpływy grup rówieśniczych. Przeceniają swoje umiejętności; wydaje im się, że sobie poradzą w każdej sytuacji na drodze i niestety często podejmują ryzykowne zachowania. Często jeżdżą z nadmierną prędkością, dążąc do współzawodnictwa i sprostanania oczekiwaniom kolegów czy koleżanek.

Od lat 90-tych XX wieku podejmowano działania, które miały na celu zwrócenie uwagi rządów i społeczeństw poszczególnych państw na zagrożenia związane z młodymi kierowcami. W efekcie tych działań, w różnych krajach, wprowadzono i wdrożono wiele skutecznych rozwiązań. Zgodnie z zaleceniami ekspertów międzynarodowych system szkolenia kierowców powinien umożliwiać, między innymi, kształtowanie świadomości ryzyka oraz indywidualnej motywacji do zachowań bezpiecznych i odpowiedzialności za życie i zdrowie własne oraz innych uczestników ruchu.

W Polsce niestety nie udało się do tej pory wprowadzić tego typu rozwiązań kompleksowo.

Kandydaci na kierowców zobowiązani są odbyć kilkudziesięciogodzinny kurs i zdać egzamin, aby otrzymać prawo jazdy. Młodzi kierowcy podlegają jedynie bardziej restrykcyjnym zasadom punktów karnych. Jeśli w ciągu pierwszego roku przekroczą limit 20 punktów karnych tracą prawo jazdy. Niestety nie mogą w tym okresie liczyć na jakiekolwiek prewencyjne działania edukacyjne zarówno o charakterze doszkalającym jak i reedukacyjnym. Dodatkowo system szkolenia i egzaminowania kierowców od lat jest powszechnie krytykowany.

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie wyników analizy wypadków drogowych z udziałem młodych kierowców w wieku 18-24 lata, doświadczeń zagranicznych oraz wymagań najnowszej dyrektywy UE ds. praw jazdy oraz dotychczasowych polskich doświadczeń. Na tej podstawie przedstawiono propozycje i sugestie co do pożądanых zmian w systemie szkolenia kierowców w Polsce.

Biorąc jednak pod uwagę, że o jakości szkolenia kandydatów na kierowców decydują, między innymi, programy szkoleń i kompetencje kadry szkolącej, skuteczność wdrożenia wszelkich zmian w dużej mierze zależeć będzie od przygotowania podstaw organizacyjnych, prawnych oraz kadrowych, jak również komunikowania społeczeństwu wszystkich wdrażanych nowych rozwiązań w celu uzyskania akceptacji dla wprowadzanych zmian.

¹OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (ang. Organisation for Economic Co-operation and Development).

2. Analiza wypadków i kolizji drogowych z udziałem młodych kierowców

2.1. Udział młodych kierowców samochodów osobowych w wypadkach drogowych – tendencje ogólne/zmiany w latach 2019-2023

W latach 2019-2023 w Polsce ogólna liczba wypadków zmalała o 31%, a kolizji o 20%. W tym samym okresie liczba wypadków z udziałem kierujących samochodami osobowymi zmalała o 33%. Liczba wypadków z udziałem kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 44% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 34%) – tabela 1.

Tabela 1. Wypadki i kolizje z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Wypadki z kierującymi sam. osobowymi				Kolizje z kierującymi sam. osobowymi			
	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*
2019	6794	22%	20604	68%	101275	22%	354731	78%
2020	5085	22%	15733	67%	83972	22%	294194	77%
2021	4885	21%	15278	67%	90565	21%	323683	77%
2022	4100	19%	13922	65%	70122	19%	273267	75%
2023	3827	18%	13655	65%	69167	19%	275418	75%
2023/2019	-44%		-34%		-32%		-22%	

* % ogółu wypadków/kolizji w danym roku

W latach 2019-2023 ogólna liczba ofiar śmiertelnych zmalała o 35%, a rannych o 32% (w tym ciężko rannych o 29%). Liczba ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 48% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 38%) – tabela 2. Liczba rannych w wypadkach z udziałem kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 45% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 35%). Liczba ciężko rannych w tych wypadkach zmalała o 43% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 30%).

Tabela 2. Ofiary wypadków z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Zabici				Ranni				Ciężko ranni			
	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*
2019	666	23%	1874	64%	8832	25%	25076	71%	2450	23%	6997	66%
2020	562	23%	1554	62%	6313	24%	18224	69%	1938	22%	5744	65%
2021	471	21%	1416	63%	6258	24%	18349	69%	1752	21%	5423	66%
2022	349	18%	1192	63%	5302	21%	16726	68%	1444	19%	4748	63%
2023	347	18%	1169	62%	4869	20%	16313	68%	1401	18%	4864	64%
2023/2019	-48%		-38%		-45%		-35%		-43%		-30%	

* % ogółu ofiar wypadków: zabitych/rannych/ciężko rannych w danym roku

W latach 2019-2023 liczba wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi zmalała o 29%. Liczba wypadków spowodowanych przez kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 41% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 31%) – tabela 3. Liczba kolizji spowodowanych przez kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 32% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 24%).

Tabela 3. Wypadki i kolizje spowodowane przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Wypadki spowodowane przez kierujących samochodami osobowymi				Kolizje spowodowane przez kierujących samochodami osobowymi			
	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*
2019	4606	15%	14754	49%	61567	14%	233956	51%
2020	3506	15%	11514	49%	51367	13%	195614	51%
2021	3337	15%	11287	49%	55907	13%	216916	51%
2022	2788	13%	10306	48%	42737	12%	178735	49%
2023	2695	13%	10147	48%	41970	11%	176848	48%
2023/2019	-41%		-31%		-32%		-24%	

* % ogółu wypadków/kolizji w danym roku

Liczba ofiar śmiertelnych wypadków spowodowanych przez kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 41% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 27%) – tabela 4. Liczba rannych w wypadkach spowodowanych przez kierujących w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi zmalała o 43% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 32%). Liczba ciężko rannych w tych wypadkach zmalała o 38% (w grupie wiekowej 25-64 lata spadek ten był mniejszy i wyniósł 26%).

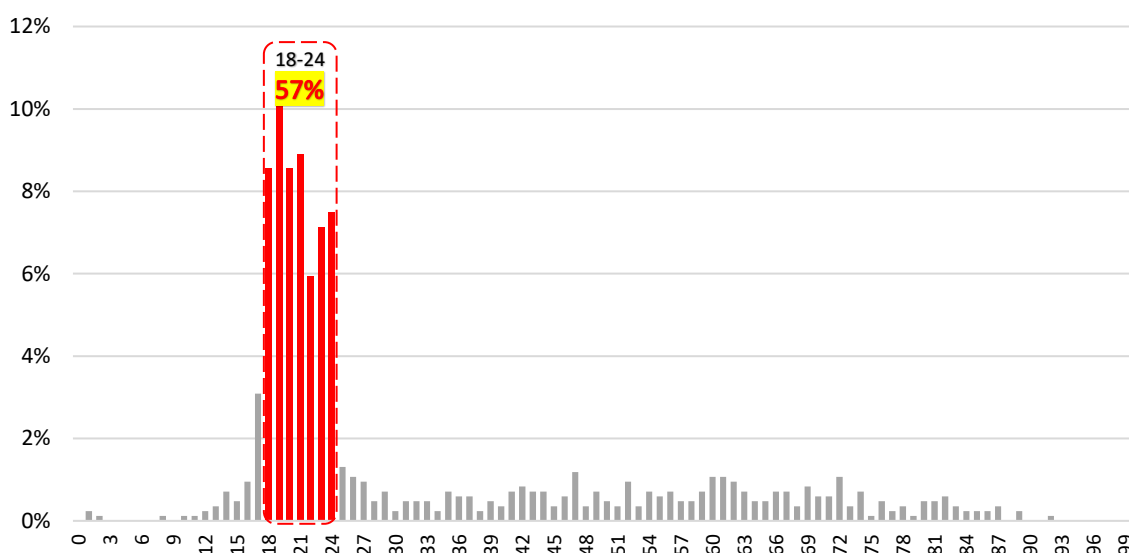
Tabela 4. Ofiary wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Zabici				Ranni				Ciężko ranni			
	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*	w wieku 18-24 lata	% ogółu*	w wieku 25-64 lata	% ogółu*
2019	427	15%	1153	40%	6094	17%	17994	51%	1656	16%	4943	46%
2020	402	16%	1024	41%	4436	17%	13309	50%	1415	16%	4182	47%
2021	340	15%	1000	45%	4288	16%	13571	51%	1215	15%	3995	48%
2022	250	13%	845	45%	3644	15%	12441	50%	1009	13%	3597	48%
2023	253	13%	836	44%	3466	14%	12201	51%	1020	13%	3671	48%
2023/2019	-41%		-27%		-43%		-32%		-38%		-26%	

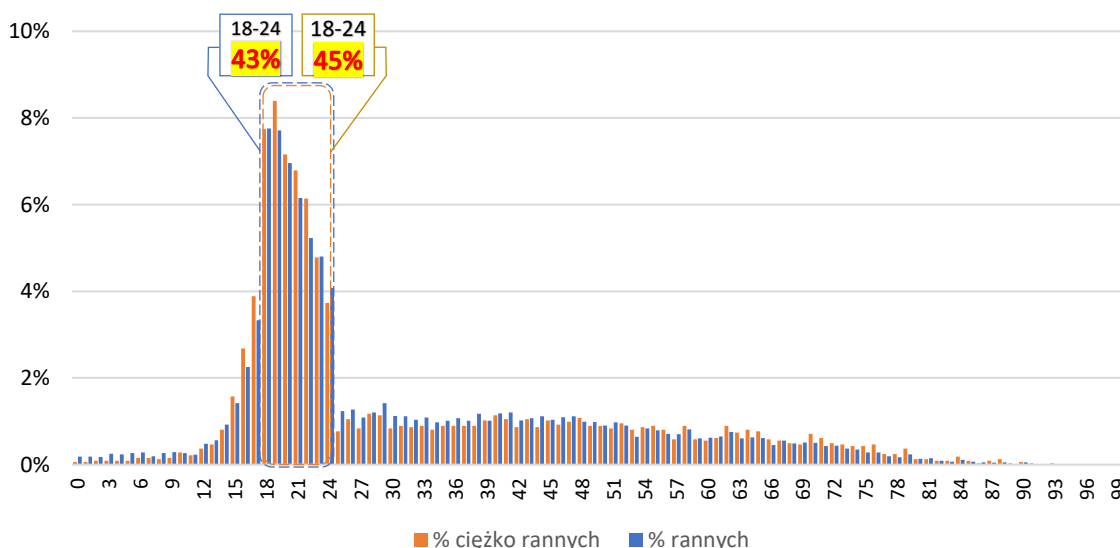
* % ogółu ofiar wypadków: zabitych/rannych/ciężko rannych w danym roku

2.2. Ofiary wypadków drogowych spowodowanych przez młodych kierowców

Najczęściej ofiarami śmiertelnymi wypadków spowodowanych przez kierowców w wieku 18-24 lata samochodami osobowymi były osoby z tej samej grupy wiekowej – stanowiły one 57% zabitych w tych wypadkach – rysunek 1. Te same tendencje zaobserwowano w kategoriach ofiar rannych i ciężko rannych –w wypadkach, których sprawcami byli młodzi kierowcy, obrażeń najczęściej doznają ich rówieśnicy (43% rannych w tych wypadkach, w tym 45% ciężko rannych) – rysunek 2.



Rysunek 1. Zabici [%] w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg wieku ofiary



Rysunek 2. Ranni i ciężko ranni [%] w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg wieku ofiary

2.3. Wskaźniki zagrożenia w wypadkach z udziałem młodych kierowców

Wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach z udziałem kierowców samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wskazują duże różnice dla poszczególnych grup wiekowych

i pomimo dużej poprawy na przestrzeni analizowanego okresu, nadal są mniej korzystne dla grupy kierowców w wieku 18-24 lata – tabela 5. Podobnie wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi pokazują, że w przeliczeniu na 1 tys. kierujących posiadających prawo jazdy kat. B dużo częściej sprawcami są kierujący w wieku 18-24 lata – tabela 6.

Zarówno wypadki z udziałem kierujących w wieku 18-24 lata, jak i spowodowane przez tę grupę wiekową kierowców charakteryzują się dużą ciężkością czyli liczbą zabitych na 100 wypadków i jest ona większa niż dla grupy wiekowej od 25 do 64 lat. Wypadki o dużej ciężkości najczęściej związane są z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, które stanowi najwięcej bo aż 36% nieprawidłowych zachowań młodych kierujących samochodami osobowymi – tabela 7.

Tabela 5. Wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Wypadki z kierującymi sam. osobowymi na 1 tys. kierujących z Prawem jazdy kat. B		Kolizje z kierującymi sam. osobowymi na 1 tys. kierujących z Prawem jazdy kat. B		Zabici na 100 wypadków z kierującymi sam. osobowymi	
	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata
2019	3,7	1,4	55,8	24,1	9,8	9,1
2020	2,9	1,1	48,7	19,8	11,1	9,9
2021	2,9	1,0	53,2	21,7	9,6	9,3
2022	2,5	0,9	42,1	18,2	8,5	8,6
2023	2,2	0,9	40,1	18,5	9,1	8,6

Tabela 6. Wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rok	Wypadki spowodowane przez kierujących sam. osobowymi na 1 tys. kierujących z Prawem jazdy kat. B		Kolizje spowodowane przez kierujących sam. osobowymi na 1 tys. kierujących z Prawem jazdy kat. B		Zabici na 100 wypadków spowodowanych przez kierujących sam. osobowymi	
	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata
2019	2,5	1,0	33,9	15,9	9,3	7,8
2020	2,0	0,8	29,8	13,2	11,5	8,9
2021	2,0	0,8	32,8	14,5	10,2	8,9
2022	1,7	0,7	25,7	11,9	9,0	8,2
2023	1,6	0,7	24,3	11,9	9,4	8,2

2.4. Przyczyny oraz rodzaje wypadków spowodowanych przez młodych kierowców

Blisko 75% wypadków spowodowanych przez młodych kierujących samochodami osobowymi w analizowanym krótszym odcinku czasowym, bo w latach 2021-2023, związanych było z niedostosowaniem prędkości do warunków ruchu, nieudzieleniem pierwszeństwa przejazdu

oraz nieprawidłowym wykonywaniem manewrów: cofania, omijania, skręcania, wymijania, wyprzedzania, zatrzymywania, postoju, zawracania, zmieniania pasa ruchu – tabela 7.

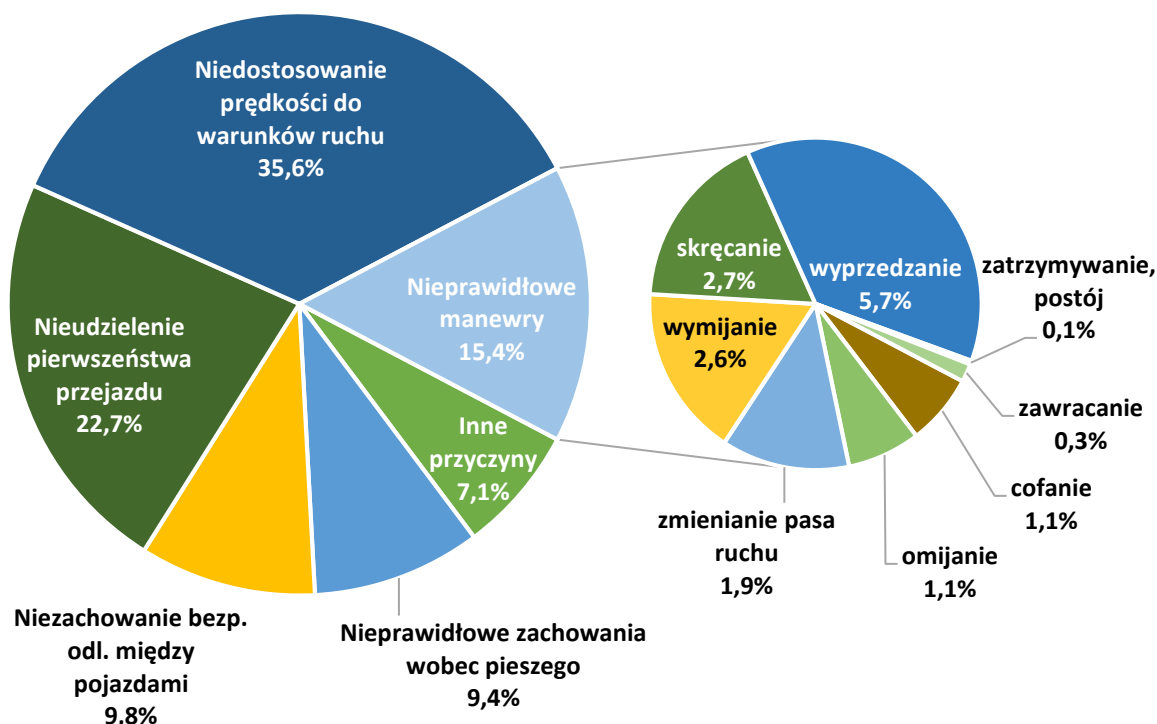
Tabela 7. Zachowanie kierujących samochodami osobowymi, sprawców wypadków w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierującego

Nieprawidłowe zachowanie kierującego w latach 2021-2023	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	35,6%	21,4%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	22,7%	27,6%
Nieprawidłowe manewry*	15,4%	16,7%
Nieprawidłowe zachowania wobec pieszego**	9,4%	14,4%
Niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	9,8%	9,5%
Inne przyczyny	7,1%	10,4%

* Nieprawidłowe: cofanie / omijanie / skręcanie / wymijanie / wyprzedzanie / zatrzymywanie / postój / zawracanie / zmienianie pasa ruchu

** Nieustąpienie pierwszeństwa pieszu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszu w innych okolicznościach, Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych

Wśród nieprawidłowych manewrów kierujących samochodami osobowymi w wieku 18-24 lata – sprawców wypadków, najbardziej problematyczne jest wyprzedzanie (5,7% ogółu nieprawidłowych zachowań, 37,3% nieprawidłowych manewrów), skręcanie (2,7% nieprawidłowych zachowań, 17,4% nieprawidłowych manewrów) i wymijanie (2,6% nieprawidłowych zachowań, 16,7% nieprawidłowych manewrów) – rysunek 3.



Rysunek 3. Zachowanie kierujących samochodami osobowymi w wieku 18-24 lata, sprawców wypadków w latach 2021-2023

W latach 2021-2023 najczęstszym rodzajem wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi było boczne zderzenie pojazdów przy czym częściej zdarzało się to osobom z grupy wiekowej 25-64 lata niż młodym kierowcom – tabela 8. Uwagę zwraca fakt, że sprawcy wypadków – kierowcy w wieku 18-24 lata – częściej niż pozostali uczestniczą

w zdarzeniach skutkujących najechaniem na przeszkodę (drzewo, słup, znak, barierę ochronną, unieruchomiony pojazd, zwierzę, dziurę, wybój, garb), zderzenie czołowe lub wywróceniem się pojazdu (odpowiednio 14,9%, 14,3% i 7,8%). Natomiast ta grupa wiekowa sprawców wypadków rzadziej niż pozostali przyczynia się do potrażeń pieszych (11,8% vs. 17,3%).

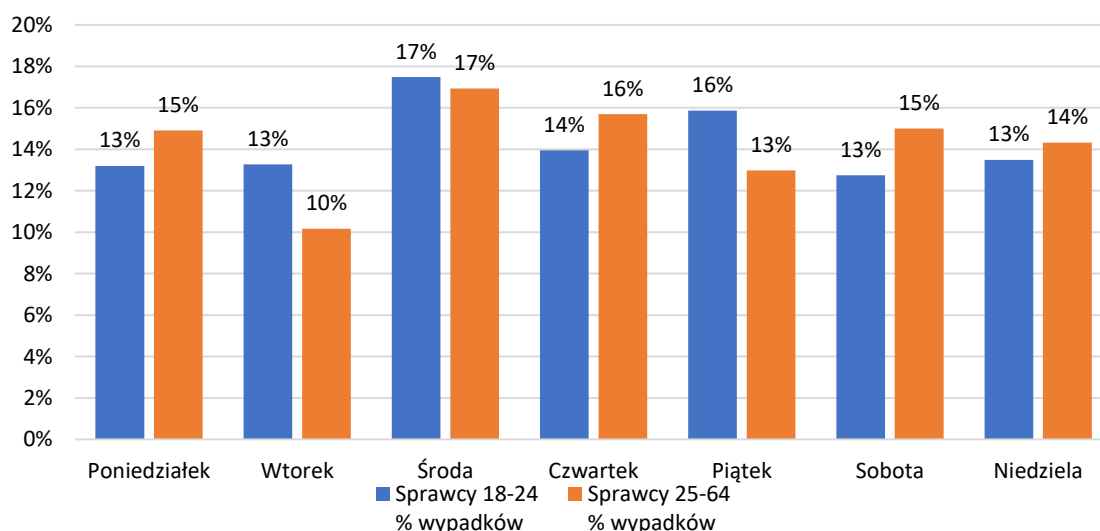
Tabela 8. Rodzaje wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierującego

Rodzaje wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi	% wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi	
	w wieku 18-24 lata	w wieku 25-64 lata
Zderzenie pojazdów boczne	30,9%	38,4%
Zderzenie pojazdów tylne	15,6%	15,2%
Zderzenie pojazdów czołowe	14,3%	12,5%
Najechnięcie na przeszkodę*	14,9%	8,7%
Najechnięcie na pieszego	11,8%	17,3%
Wywrócenie się pojazdu	7,8%	4,6%
Inne	4,7%	3,3%

* Najechnięcie na: drzewo / słup / znak / barierę ochronną / unieruchomiony pojazd / zwierzę / dziurę / wybój / garb

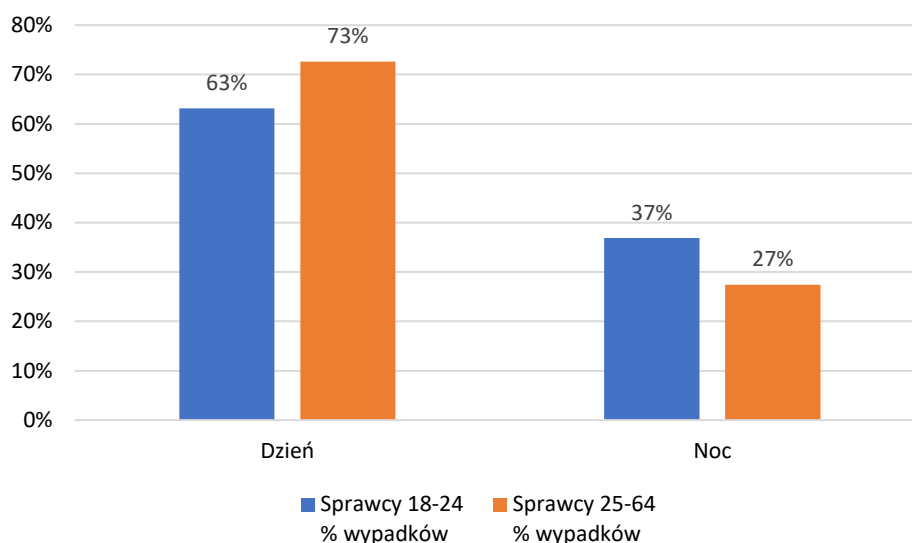
2.5. Czas oraz miejsce powstawania wypadków spowodowanych przez młodych kierowców

W latach 2021-2023 kierujący samochodami osobowymi w wieku 18-24 lata najczęściej powodowali wypadki w środy (17%) oraz piątki (16%) i w oba te dni tygodnia powodowali tych wypadków więcej niż kierujący z grupy wiekowej 25-64 lata – rysunek 4.



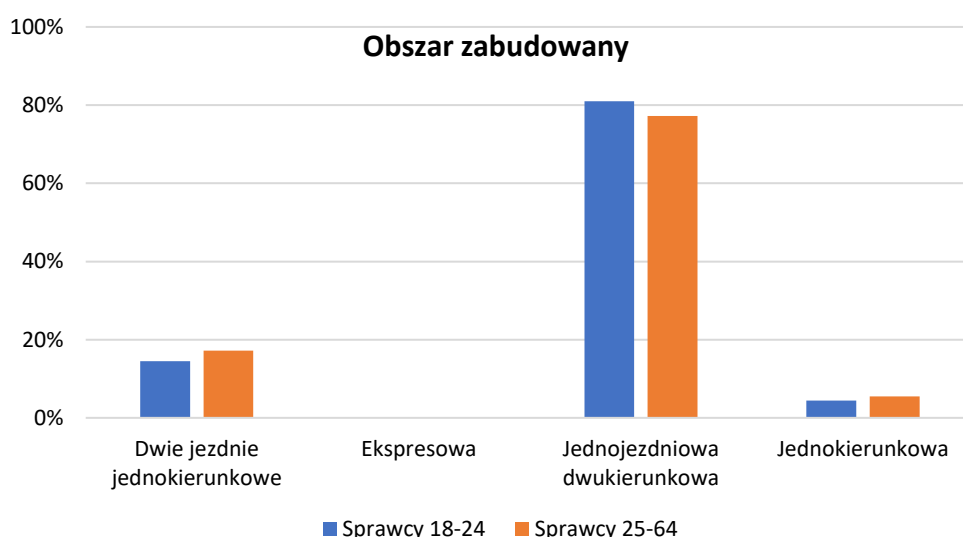
Rysunek 4. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg dnia tygodnia i grup wiekowych kierującego

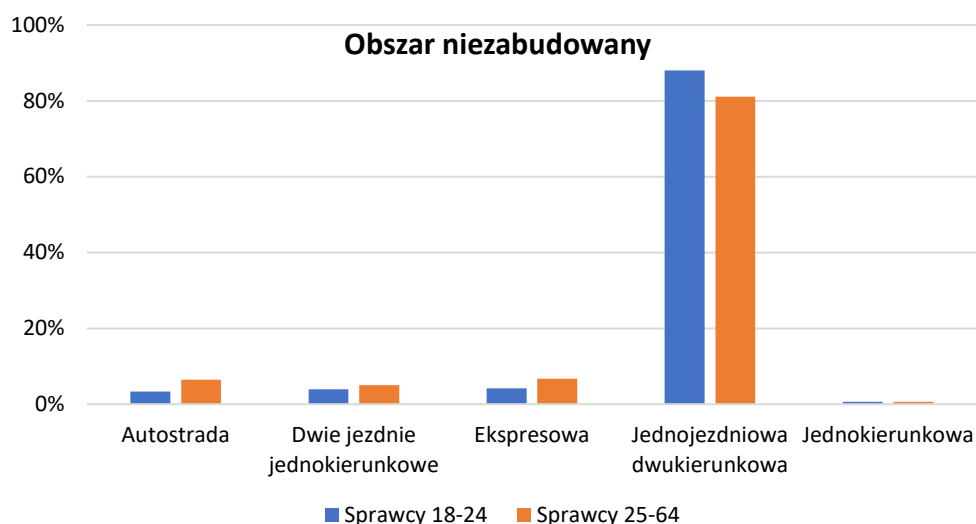
Porównując odsetek wypadków w zależności od pory dnia i grupy wiekowej sprawców obserwuje się, że młodzi kierowcy popełniają 63% wypadków w dzień, ale to w nocy popełniają więcej wypadków niż kierujący z grupy wiekowej 25-64 lata (37% vs. 27%) – rysunek 5.



Rysunek 5. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg oświetlenia i grup wiekowych kierowcy

Do większości wypadków (63%) w latach 2021-2023, których sprawcami byli kierowcy samochodami osobowymi w wieku 18-24 lata doszło w obszarach zabudowanych. Do pozostałej części wypadków (37%) doszło w obszarach niezabudowanych i jest to więcej niż w przypadku sprawców wypadków z grupy wiekowej 25-64 lata (31%). Młodzi kierowcy najczęściej powodowali wypadki na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych (81% w obszarze zabudowanym i 88% w obszarze niezabudowanym), a ich odsetek jest większy na drogach tego rodzaju niż dla wypadków, których sprawcami są kierowcy z grupy wiekowej 25-64 lata (77% w obszarze zabudowanym i 81% w obszarze niezabudowanym) – rysunek 6.

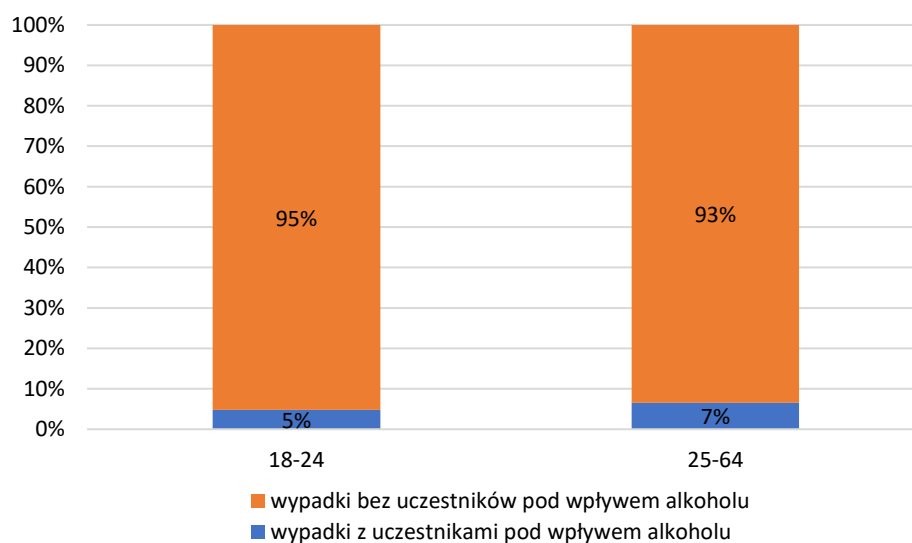




Rysunek 6. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg obszaru, rodzaju drogi i grup wiekowych kierującego

2.6. Wypadki młodych kierowców związane z alkoholem

Biorąc pod uwagę odsetek wypadków, w których udział brali kierowcy samochodami osobowymi pod wpływem alkoholu, to w latach 2021-2023 nietrzeźwi, młodzi kierowcy uczestniczyli w 5% ogółu wypadków w swojej grupie wiekowej podczas, gdy dla grupy wiekowej 25-64 lata było to 7% – rysunek 7.



Rysunek 7 Wypadki, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierującego

- Młodzi kierowcy w wieku 18-24 lata uczestniczą w wypadkach **ponad dwa razy częściej** niż kierowcy w wieku 25-64 lata (wskaźnik zagrożenia w przeliczeniu na 1 tys. kierujących posiadających Prawo jazdy kat. B).
- **Najczęściej ofiarami** śmiertelnymi oraz rannymi w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców są osoby z tej samej grupy wiekowej – **ich rówieśnicy**.
- Wypadki z udziałem młodych kierowców, charakteryzują się **dużą ciężkością** (liczba zabitych na 100 wypadków).
- **Niedostosowanie prędkości** do warunków ruchu to najczęstsza przyczyna wypadków z udziałem młodych kierowców.
- Młodzi sprawcy wypadków częściej niż pozostali uczestniczą w zdarzeniach skutkujących najechaniem na przeszkodę, zderzenie czołowe lub wywróceniem się pojazdu. Natomiast ta grupa wiekowa sprawców wypadków rzadziej niż pozostali przyczynia się do potrażeń pieszych.
- Młodzi kierujący popełniają więcej wypadków **w nocy** niż kierujący z grupy wiekowej 25-64 lata.
- Do wypadków z udziałem młodych kierowców częściej niż z udziałem pozostałych kierowców dochodzi **w obszarach niezabudowanych**.
- Młodzi kierujący najczęściej powodują wypadki **na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych** zarówno w obszarze zabudowanym jak i niezabudowanym.

3. Wytyczne UE i przykłady rozwiązań w zakresie uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w krajach UE

3.1. Wytyczne UE

3.1.1. Dyrektywa UE

W 2022 roku Komisja Europejska udostępniła dokument dotyczący oceny obowiązującej dotychczas Dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, której celem jest poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez zharmonizowanie przepisów dotyczących praw jazdy, ułatwienie swobodnego przemieszczania się obywateli wewnątrz Unii oraz ograniczenie przestępstw w tym zakresie. Ocena była wieloaspektowa i prowadzona przy użyciu wielu metod badawczych, jak np. sondaż diagnostyczny, przegląd dokumentów czy sprawozdań legislacyjnych, badania terenowe.

W ewaluacji uwzględniono informacje ze wszystkich Państw Członkowskich, pochodzące z lat 2006-2018. Główne rozwiązania wprowadzone przez dyrektywę są następujące:

- dokument prawo jazdy z zaawansowanymi zabezpieczeniami przed fałszerstwem;
- zmiany w kategoriach praw jazdy, tj. wprowadzenie kategorii AM oraz system stopniowego dostępu do motocykli – warianty przewidziane w dyrektywie doprowadziły do zróżnicowania wymagań, w tym związanych z wiekiem;
- zasada jednego prawa jazdy dla kierowcy i udział w badaniach lekarskich – zsynchronizowane okresy ważności dokumentu, wprowadzenie obowiązkowych badań lekarskich przy odnawianiu dla posiadaczy praw jazdy C i D oraz umożliwienie państwom członkowskim wprowadzenia regularnych badań lekarskich dla praw jazdy A i B;
- wydawanie prawa jazdy wyłącznie osobom, które zdały test umiejętności, zachowań oraz teoretyczny, jak również mają stałe miejsce zamieszkania w państwie członkowskim wydającym prawo jazdy.
- zharmonizowane przepisy dotyczące egzaminatorów na prawo jazdy – zbiór norm dotyczących kształcenia egzaminatorów osób ubiegających się o prawo jazdy, w tym dotyczące kwalifikacji początkowych i szkoleń okresowych.
- Unijna sieć wymiany informacji o prawach jazdy (RESPER).

Z oceny wynika, że główną korzyścią stosowania zapisów dokumentu, w porównaniu z tym, co można było osiągnąć w ramach współpracy dwustronnej i międzynarodowej, jest zwiększona harmonizacja przepisów dotyczących praw jazdy w Państwach Członkowskich. Dyrektywa miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, swobodne podróżowanie obywateli UE, zmniejszenie oszustw i „turystyki” związanych ze zdobywaniem uprawnień, a także ograniczenie biurokracji – a więc osiągnęła wyznaczone cele ogólne.

W zakresie wyników dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego analiza napotkała ograniczenia pod względem dostępności danych; pomimo tego stwierdzono, że wdrożenie zapisów Dyrektywy miało na nie pozytywny wpływ (gdyby nie wdrożenie Dyrektywy prawdopodobnie, w badanym okresie, w UE byłoby o około 7% więcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych). Ogólny rezultat w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

zatem nie zostałyby osiągnięty bez wdrożenia wytycznych, ponieważ współpraca między krajami byłaby kontynuowana za pośrednictwem umów dwustronnych, co z kolei oznaczałoby większą złożoność systemu wydawania praw jazdy i większe obciążenia administracyjne. Przyznano również, że na bezpieczeństwo ruchu drogowego wpłynęły także inne czynniki, tj. ulepszona infrastruktura drogowa, edukacja, technologia pojazdów, zmiana zachowań uczestników ruchu, których jednoznaczna i ilościowa ocena wpływu jest trudna do oszacowania. Ponadto wskazano na obszary wymagające uwagi, jak np. niektóre zapisy legislacyjne. Niektóre z nich są szczególnie ważne dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego; zaliczyć do nich należy minimalne standardy dotyczące egzaminatorów kandydatów na kierowców, badania lekarskie kierowców zawodowych oraz egzaminy dla kierowców motorowerów i motocykli.

Jedną z największych zmian wprowadzonych przez Dyrektywę był stopniowany system dostępu do motocykli, który został wdrożony przez wszystkie Państwa Członkowskie. Opcje przewidziane w Dyrektywie doprowadziły do zróżnicowania wymagań w tym zakresie, wykraczające poza określenie minimalnego wieku ubiegających się o te uprawnienia.

Chociaż poczyniono postępy w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego, w świetle ambitnych celów UE (Wizja Zero i Deklaracja z Valletty), konieczne są dalsze wysiłki w celu zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i wypadków drogowych. Ocena stwierdza, że Dyrektywa może być ważnym narzędziem, które może się do tego przyczynić.²

3.1.2. Minimalny wiek dla kat. B prawa jazdy

Według raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu, ETSC³ pt. Zmniejszanie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wśród młodych ludzi (PIN Flash 41) z 2021 roku⁴, im wcześniej osoba zaczyna samodzielnie prowadzić pojazd silnikowy, tym większe prawdopodobieństwo, że będzie uwickłana w wypadek drogowy ze skutkiem śmiertelnym. Dotyczy to szczególnie osób poniżej 18 roku życia. Zalecany minimalny wiek samodzielnego prowadzenia pojazdu w UE wynosi obecnie 18 lat. ETSC sprzeciwia się obniżeniu wieku zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi różnych kategorii. W jednym z ostatnich dokumentów podkreśla, że będzie to skutkować zwiększeniem niebezpiecznych zdarzeń drogowych i obniżeniem „rankingu bezpieczeństwa drogowego” państw, które przez lata ciężko pracowały, aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego w swoim kraju. Stanowisko ETSC jest jednoznaczne: **„Nie należy dopuszczać do obniżenia minimalnego**

² Ocena dokumentu Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, Komisja Europejska, Bruksela, 21.1.2022; eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022SC0017 (dostęp: 14.08.2024).

³ Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu (ETSC) jest międzynarodową organizacją non-profit, zrzeszającą członków z całej Europy, której misją jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych i osób rannych w transporcie. ETSC powstała w 1993 roku w Brukseli; jest niezależnym źródłem informacji w kwestiach bezpieczeństwa transportu dla Komisji Europejskiej, Parlamentu Europejskiego, organizacji międzynarodowych i rządów. Ważną częścią działalności ETSC jest prowadzenie rankingu efektywności działań w bezpieczeństwie ruchu drogowego w UE (program PIN). Od 2007 roku, ETSC przyznaje międzynarodową nagrodę PIN, którą w 2023 roku otrzymała Polska.

⁴ Raport: Zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wśród młodych ludzi (PIN Flash 41), ETSC 28.10.2021; etsc.eu/reducing-road-deaths-among-young-people-pin-flash-41/ (dostęp 1.08.2024).

wieku zdobywania uprawnień do kierowania pojazdem dla żadnego z użytkowników dróg.”⁵

Komisja Europejska zaproponowała rewizję dyrektywy UE w sprawie praw jazdy. Zmiana podejścia do wieku zdobywania uprawnień do kierowania pojazdem jest spowodowana głównie postępującymi zmianami demograficznymi (starzenie się społeczeństw), a co za tym idzie znaczącym brakiem kierowców zawodowych w całej Unii. Wpływa to negatywnie, i będzie wpływać, na różne obszary gospodarki, a obniżenie minimalnego wieku zdobywania uprawnień jest postrzegane jako jeden ze sposobów rozwiązania tego problemu, tj. im wcześniej kandydat zdobędzie prawo jazdy kat. B, tym szybciej będzie miał możliwość zdobywania prawa jazdy również wyższych kategorii i z tymi kwalifikacjami wejdzie na rynek; przyczyni się do wypełnienia luki kompetencyjnej. Trudno jednoznacznie przewidzieć czy i jak bardzo taka decyzja wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale na pewno jej skutki będą bardziej negatywne niż pozytywne. Mimo tego sytuacja jest na tyle poważna, że niektóre kraje są gotowe ją podjąć, nawet kosztem obniżenia bezpieczeństwa.

Należy podkreślić, że Komisja Europejska nie narzuca, ani nie wymusza na krajach wspólnoty obniżenia minimalnego wieku zdobywania uprawnień a jedynie stara się wyjść naprzeciw obecnym potrzebom społeczno-gospodarczym. Dostrzega, że w państwach UE systemy szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców są różne, a decyzję o ich przebiegu pozostawia członkom. Nie wskazuje również jak sprawdzenie wiedzy, umiejętności, funkcji psychofizycznych ma się odbywać, itd. Zakłada się jednak, że długofalowym celem jest ujednolicenie systemu zdobywania prawa jazdy w UE.

3.1.3. Wymagania w stosunku do kadry szkolącej i egzaminującej

Kolejną kwestią jest przygotowanie do zawodu kadry dydaktycznej i egzaminującej kandydatów na kierowców jako osób mających znaczący wpływ na ich funkcjonowanie w ruchu drogowym.

Jeszcze w 2017 r. Komisja opublikowała wyniki badania dotyczącego szkolenia kierowców, ewaluowania i kondycji zdrowotnej (Study on driver training, testing and medical fitness)⁶. W dokumencie wskazano na znaczne różnice w praktykach Państw Członkowskich w zakresie egzaminowania kierowców, kompetencji instruktorów/egzaminatorów i stopniowanego dostępu do wyższych kategorii motocykli.

Parlament ponowił swoją **propozycję wprowadzenia systemu stopniowanego wydawania prawa jazdy, zachęcającego początkujących kierowców do zdobywania większego doświadczenia w zakresie umiejętności wyższego rzędu (widoczność, samoocena i postrzeganie zagrożeń)**. Nalegał, aby Komisja w dalszym ciągu podejmowała działania

⁵ Stanowisko w sprawie rewizji prawa jazdy Dyrektywy 2006/126/WE, ETSC lipiec 2022; etcsc.eu/wp-content/uploads/2022-07-etcsc-position-paper-driving-license-directive_1.pdf (dostęp 1.08.2024).

⁶ Badanie dotyczące szkolenia kierowców, egzaminów i sprawności medycznej. Raport końcowy, przygotowany dla DG-MOVE przez TRL, SWOV, BASt, Loughborough University, Monash University, grudzień 2016. op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/181c18d0-1e79-11e7-aeb3-01aa75ed71a1 (dostęp 1.08.2024).

w celu zharmonizowania minimalnych standardów dotyczących instruktorów (tj. szkolenia okresowe, szkolenia w zakresie postrzegania zagrożeń itp.).⁷

Rada Ministrów Transportu przyjęła swoje stanowisko w sprawie rewizji dyrektywy w listopadzie 2023 roku. Załącznik IV dotyczy minimalnych standardów dla egzaminatorów kandydatów na kierowców.⁸

W sprawozdaniu Parlamentu Europejskiego zawierającego Projekt Rezolucji Legislacyjnej Parlamentu Europejskiego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561, rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i uchylające dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012 (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD)), w zaproponowanej poprawce 31 czytamy: „Należy ustanowić minimalne standardy dotyczące dostępu do zawodu egzaminatora oraz wymogi dotyczące szkolenia egzaminatorów”;⁹

Swoje stanowisko w tej sprawie wydała Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu. ETSC popiera m.in. wymóg bardziej rygorystycznego minimalnego poziomu wykształcenia egzaminatorów, a także wysokiej jakości szkoleń okresowych. O jakość egzaminów na prawo jazdy powinny dbać także podmioty egzaminujące. ETSC postrzega za istotne ustanowienie i harmonizację minimalnych standardów dla instruktorów nauki jazdy, obejmujących szkolenie wstępne i dotyczące kwalifikacji, szkolenia okresowe, szkolenie w zakresie postrzegania zagrożeń, minimalne wykształcenie i umiejętności komunikacyjne; harmonizację minimalnych standardów dotyczących egzaminatorów, w tym szkoleń okresowych, szkoleń w zakresie postrzegania zagrożeń, bardziej rygorystycznego minimalnego wykształcenia i umiejętności komunikacyjnych.¹⁰

Powyższe wskazuje, że również w tym zakresie, w niedalekiej przyszłości, będą musiały nastąpić zmiany.

3.1.4. Wiek kierowców zawodowych

Według danych Światowej Organizacji Transportu Drogowego – IRU w Europie jest ponad 230 000 nieobsadzonych stanowisk na kierowców ciężarówek. Bez podejmowania znaczących działań zaradczych przewiduje się, że liczba ta osiągnie 745 000 – z powodu przejścia kierowców z długim stażem na emeryturę.

Raport IRU z 2023 roku dotyczący niedoboru kierowców (Global Truck Driver Shortage Report 2023), oparty na badaniu ponad 4,7 tys. firm transportowych w obu Amerykach, Azji i Europie wykazał, że odsetek kierowców poniżej 25 roku życia utrzymuje się na poziomie 12%

⁷ Briefing: Rewizja dyrektywy 2006/126/WE dotycząca praw jazdy, Parlament Europejski, marzec 2023; [www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/740224/EPRS_BRI\(2023\)740224_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/740224/EPRS_BRI(2023)740224_EN.pdf) (dostęp 1.08.2024).

⁸ data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15808-2023-INIT/en/pdf (dostęp 1.08.2024).

⁹ transport.ec.europa.eu/document/download/964d4edc-5eea-49e1-ae08-2d1e38705713_en?filename=COM_2023_127.pdf (dostęp 1.08.2024) por. z: www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2023-0445_EN.html (dostęp 1.08.2024).

¹⁰ etsc.eu/wp-content/uploads/2022-07-etsc-position-paper-driving-license-directive_1.pdf (dostęp 1.08.2024).

lub niższym. Większość regionów ma wysoki odsetek kierowców w wieku 55 lat i starszych. Niedobór ten będzie rósł, ponieważ pula młodych kierowców nie będzie w stanie zastąpić tych przechodzących na emeryturę.

Europa ma najwyższą średnią wieku kierowców (47 lat). Jedna trzecia populacji kierowców Starego Kontynentu ma ponad 55 lat. Ponadto odsetek młodych kierowców jest bardzo niski (tylko 5% kierowców ma poniżej 25 lat).

Raport zawiera analizę populacji kierowców ciężarówek i problemu braku kierowców, w tym prognozy na rok 2028; opisuje bariery wejścia na rynek oraz wpływ tego niedoboru na działanie branży transportowej. W raporcie wymieniono również działania wdrożone przez rządy, stowarzyszenia i firmy transportu drogowego mające na celu poprawę dostępności i atrakcyjności tego zawodu.¹¹

3.2. Rozwiązania stosowane w różnych krajach

W Europie młodzi ludzie zazwyczaj zaczynają ćwiczyć jazdę samochodem w wieku 16-18 lat; w większości krajów europejskich po osiągnięciu 18 lat. Wiek kandydata zależy od obowiązującego systemu zdobywania uprawnień w danym państwie członkowskim.

W niektórych krajach, np. w Austrii, Niemczech, Irlandii, Holandii prawo jazdy można otrzymać w wieku 17 lat. Ograniczenia obowiązujące w pierwszych latach praktyki różnią się w zależności od kraju europejskiego. Aby uzyskać prawo jazdy w Europie kandydaci po ukończeniu kursu na prawo jazdy muszą zdać egzamin teoretyczny i praktyczny. W większości krajów europejskich młodzi kierowcy zaczynają jeździć z tzw. tymczasowym prawem jazdy (prawem jazdy „na próbę”). Maksymalne stężenie alkoholu we krwi (BAC), z którym kierowcy tej grupy mogą prowadzić pojazd, jest również niższe i najczęściej wynosi 0, a system punktów karnych jest wobec nich bardziej rygorystyczny niż dla kierowców ze stałym prawem jazdy.

Niektóre kraje przewidują w swoim systemie szkolenia możliwość prowadzenia pojazdu przez młodszych kandydatów na kierowców tylko z wyznaczonym i doświadczonym kierowcą towarzyszącym (jazda z osobą towarzyszącą). Okres możliwości jazdy z osobą towarzyszącą przypada przed egzaminem na prawo jazdy (np. w Szwecji) lub po tym, jak osoba ucząca się zdała egzamin, ale nie ukończyła jeszcze 18 lat (np. w Niemczech).

Każdego roku Europejskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na stronie internetowej Komisji Europejskiej, prezentuje charakterystykę 30 państw: po jednym profilu dla każdego państwa członkowskiego UE oraz trzech członków Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu – EFTA (Islandia, Norwegia i Szwajcaria). Celem tej serii jest przedstawienie przeglądu sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w konkretnym kraju. Obecna wersja dokumentów pochodzi z lutego 2024 roku. Podrozdział 4.3. jest poświęcony prawu jazdy.¹² Wynika z niego, że w 13 z 27 krajów, 17 rok życia to minimalny wiek, w którym młode osoby mogą otrzymać prawo jazdy; w 7 z 27 krajów obowiązuje 2 letni okres próbny, a w 5

¹¹ Raport dotyczący niedoboru kierowców zawodowych na świecie, IRU, luty 2024; www.iru.org/resources/iru-library/global-truck-driver-shortage-report-2023; www.iru.org/news-resources/newsroom/global-driver-shortages-2023-year-review oraz Raport dotyczący niedoboru kierowców zawodowych w Europie, IRU, luty 2024; www.iru.org/resources/iru-library/europe-truck-driver-shortage-report-2023 (dostęp 1.08.2024).

¹² Profile krajów UE i wybranych EFTA dostępne są na stronie internetowej: road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/country-profiles_en (dostęp 1.08.2024).

z 27 – 3-letni. Zestawienie informacji dotyczących możliwości kierowania samochodem poniżej 18 roku życia przedstawiono w poniższej tabeli.

Ujęte w tabeli warunki, wsparte m.in. dodatkowymi elementami egzaminu teoretycznego lub praktycznego, np. test postrzegania zagrożeń/ryzyka w ruchu drogowym, służą spowolnieniu procesu uzyskiwania uprawnień, a tym samym wydłużeniu czasu koniecznego na doskonalenie, przyswojenie umiejętności i „wdrukowanie” nawyków, nabranie tzw. wprawy, zrozumienie własnych ograniczeń, itd.

Tabela 9. Minimalny wiek kierowcy ≥ 17 r.ż. w krajach UE i EFTA

Kraj	Możliwości	Kraj	Możliwości
Austria	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż. (po przejechaniu 3 tys. km jazda pod nadzorem); okres próbny dla początkujących kierowców przez 3 lata	Łotwa	jazda z osobą towarzyszącą od 16 r.ż.
Belgia	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 3 lata	Luksemburg	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata
Bułgaria	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata	Holandia	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 5 lub 7 lat
Cypr	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.	Portugalia	okres próbny dla początkujących kierowców przez 3 lata
Dania	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.	Rumunia	okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata
Estonia	jazda z osobą towarzyszącą od 16 r.ż.	Słowacja	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata
Francja	jazda z osobą towarzyszącą od 15 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców do 3 lat	Słowenia	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.
Niemcy	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata	Hiszpania	okres próbny dla początkujących kierowców: przez 1 rok znak w pojeździe informujący, że kierowca jest początkujący; ograniczenia dotyczące zawartości alkoholu we krwi lub liczby punktów przez pierwsze 2 lata
Grecja	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 1 rok; limit spożycia alkoholu dla początkujących kierowców jest niższy przez 2 lata po uzyskaniu prawa jazdy	Szwecja	jazda z osobą towarzyszącą od 16 r.ż.
Węgry	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata	Islandia	jazda z osobą towarzyszącą od 16 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata
Irlandia	okres próbny dla początkujących kierowców przez 2 lata	Szwajcaria	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 3 lata
Włochy	jazda z osobą towarzyszącą od 17 r.ż.; okres próbny dla początkujących kierowców przez 3 lata		

Różnica między polskim systemem a tymi, które umożliwiają prowadzenie samochodu poniżej 18 roku życia nie polega tylko na niższym wieku ubiegającego się o prawo jazdy lecz na wydłużeniu procesu zdobywania uprawnień, elementem, którego jest jazda z osobą towarzyszącą/pod nadzorem, okres próbny i większe restrykcje za naruszanie przepisów.

Ewaluacja takiego podejścia nie jest prosta, a jej próby pojawiają się co kilka lat na łamach wydawnictw naukowych.^{13,14} Systemy stopniowanego prawa jazdy (ang. graduated driving license, GDL) są stosowane od dziesięcioleci w USA, Kanadzie, Australii i Nowej Zelandii. Obejmują trzy fazy. Podczas pierwszej fazy „nauki nadzorowanej” kierowca uczący się może prowadzić pojazd tylko w towarzystwie doświadczonego kierowcy. Pozwala to na doświadczanie różnych sytuacji drogowych pod nadzorem. W drugiej fazie „praktyki autonomicznej” kierowca uczący się może prowadzić pojazd sam na drodze, ale z zachowaniem ścisłych ograniczeń, takich jak zakaz jazdy nocą lub z pasażerami w tym samym wieku. Pozwala to na automatyzację niektórych umiejętności jazdy, przy jednoczesnym unikaniu określonych sytuacji o zwiększonym ryzyku. W trzeciej fazie ma się pełne prawo jazdy bez ograniczeń, chociaż czasami przewiduje się surowsze sankcje. Argumenty przemawiające na rzecz GDL to umożliwienie kierowcom uczącym się zdobywania doświadczenia w prowadzeniu pojazdu stopniowo i przy mniejszym narażeniu na ryzykowne sytuacje drogowe. Głównym założeniem jest „nauka przez doświadczanie”. Chociaż europejskie systemy tradycyjnie koncentrują się na „nauce poprzez (profesjonalną) instrukcję”, to w ciągu ostatnich dziesięcioleci zauważono zmianę podejścia, z korzyścią dla GDL. Jest to związane z powszechną opinią, że nauka bezpiecznej jazdy w ruchu drogowym wymaga długiego czasu i dużej praktyki, a także jest zbieżna z celami edukacyjnymi kierowców wyższego rzędu (matryca celów edukacji kierowców – GDE).¹⁵

Podobnie zagadnienie opisuje Instytut Badań nad Bezpieczeństwem Ruchu Drogowego, SWOV.

Stopniowe licencjonowanie zazwyczaj składa się z trzech faz (we wszystkich formach stopniowego prawa jazdy kandydaci muszą zdać test, aby przejść do następnej fazy):

1. **Faza nauki.** W tej fazie kandydaci mogą prowadzić pojazd wyłącznie z osobą towarzyszącą. Opiekun i osoba ucząca się zazwyczaj prowadzą dziennik wykonanych manewrów i sposobu ich opanowania przez osobę uczącą się. Często rejestrowana jest również liczba przejechanych kilometrów. Faza nauki trwa od sześciu miesięcy do roku.
2. **Faza pośrednia.** Podczas fazy pośredniej kandydatowi wolno prowadzić samodzielnie, ale tylko w określonych warunkach. Ta faza prawie zawsze oznacza zakaz prowadzenia

¹³ Page Y., Ouimet M.C., Cuny S. Ocena skuteczności nadzorowanego systemu szkolenia kierowców we Francji. *Annu Proc Assoc Adv Automot Med.* 2004;48:131-45; www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3217433/ (dostęp 1.08.2024).

¹⁴ Stanojević P. i in. , Skuteczność wdrażania ustawy o stopniowym prawie jazdy (GDL) wśród młodych serbskich kierowców, *Journal of Safety Research*, 2022, 83:339-348; www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002243752200144X (dostęp 1.08.2024).

¹⁵ Sofie Boets S., Meunier J-C. Kluppels L., Wdrażanie stopniowego prawa jazdy w Europie: przegląd literatury na temat praktyk i skutków oraz rekomendacja idealnego modelu, *Rech. Transp. Secur.* (2016) 32:81-96; www.researchgate.net/publication/313682211_Implementing_graduated_driving_license_in_Europe_literature_review_on_practices_and_effects_and_recommendation_of_an_ideal_model (dostęp 1.08.2024).

pojazdu po nawet najmniejszej ilości alkoholu. Często obowiązuje również zakaz prowadzenia pojazdu w nocy i w towarzystwie pasażerów – rówieśników.

3. **Faza tymczasowa.** W tej fazie początkujący kierowca może prowadzić pojazd samodzielnie bez ograniczeń, ale w przypadku początkujących kierowców obowiązują surowsze zasady (na przykład dotyczące spożywania alkoholu lub punktów karnych) niż w przypadku doświadczonych kierowców. Po popełnieniu wykroczenia drogowego posiadacz tymczasowego prawa jazdy może zostać zdegradowany do fazy pośredniej.

W Holandii wprowadzono fazy 1 i 3 stopniowego uzyskiwania prawa jazdy. Faza nauki jest dobrowolna dla nastolatków, którzy chcą zdać egzaminy na prawo jazdy przed ukończeniem 18 roku życia. Tymczasowe prawo jazdy dotyczy wszystkich początkujących (również starszych) kierowców. Wyniki sugerują, że stopniowe prawo jazdy zmniejsza ryzyko wypadku, ale głównie z powodu mniejszego narażenia na uczestniczenie w niebezpiecznych sytuacjach (np. z powodu większych restrykcji), a nie (znaczenie) lepsze kompetencje kierowcy.¹⁶

Wyniki pilotażu 2toDrive z 2015 r., opartego na danych zgłaszanych przez uczestników wskazują, że cel jazdy z osobą towarzyszącą, jakim jest zdobycie doświadczenia w stosunkowo bezpiecznych warunkach (czyli pod nadzorem) zanim młody kierowca sam wyruszy w drogę, zostanie osiągnięty jeśli taka jazda będzie traktowana poważnie i praktykowana regularnie, w różnych sytuacjach (na autostradzie, w dużym mieście) i okolicznościach (deszcz, mgła, w ciemności). Wyniki eksperymentu 2toDrive nie były jednoznaczne co do wpływu jazdy z osobą towarzyszącą na bezpieczeństwo.¹⁷

Od 2002 r. w Holandii obowiązuje program dla początkujących kierowców (prawo jazdy dla początkujących). Zbadano wtedy, że od czasu wprowadzenia programu liczba poważnych wypadków nie spadła bardziej w grupie młodych kierowców (z których wielu posiada prawo jazdy początkujących) niż w grupie nieco starszych kierowców (z których tylko niewielki odsetek posiada prawo jazdy dla początkujących). Istotnym powodem braku skuteczności mógł być fakt, że w Holandii liczyły się tylko poważne naruszenia, które zostały wykryte podczas zatrzymań. Szansa na „złapanie” za tego typu wykroczenie była jednak bardzo niska. Ponadto nie wszystkie zatrzymania prowadziły do wystawienia punktów karnych; część z nich nie ujęto w statystykach policyjnych („umknęły” procedurze policyjnej). Wydawało się również, że wielu początkujących kierowców nie dostrzegała różnicy między prawem jazdy dla początkujących a tym dla doświadczonych. Sprawilo to, że efekt prewencyjny był niewielki.

Od 2006 roku obowiązuje również obniżony limit alkoholu wynoszący 0,2 g/l dla początkujących kierowców. Dane obejmujące okres 4 lat przed i 4 lata po wprowadzeniu obniżonego limitu (okres 2002-2010) pokazały, że spożycie alkoholu przez młodszych kierowców nie zmniejszyło się w tym czasie bardziej niż u starszych kierowców. W związku z tym również nie można było zaobserwować żadnego pozytywnego wpływu tego środka na

¹⁶ Czym jest stopniowane prawo jazdy i jak jest skuteczne? swov.nl/en/fact/driver-training-what-graduated-driving-licence-and-how-effective-it (dostęp 1.08.2024).

¹⁷ Co to jest jazda z osobą towarzyszącą (2toDrive) i jaka jest jej skuteczność? <https://swov.nl/nl/fact/rijopleiding-wat-begeleid-rijden-2todrive-en-hoe-effectief-het?width=900&height=700> (dostęp 1.08.2024).

bezpieczeństwo ruchu drogowego. Być może znowu ze względu na małą szansę na zatrzymanie.¹⁸

W innych krajach, np. w Szwecji i Niemczech, odnotowano pozytywny wpływ po wprowadzeniu takiego systemu na redukcję liczby wypadków, chociaż są kraje, w których nie stwierdzono żadnych pozytywnych efektów, takie jak Norwegia i Francja.

Badania holenderskie podkreślają, że dla skuteczności systemu prawa jazdy dla początkujących i jazdy z osobą towarzyszącą ma znaczenie liczba przejechanych kilometrów i cykliczność jazd pod nadzorem oraz zróżnicowanie warunków podczas ćwiczeń (doświadczenie wielu sytuacji drogowych). Wskazują również na konieczność skutecznego komunikowania się ze społeczeństwem na czym polega taki system i czemu służy oraz wskazuje na problemy związane z jego ewaluacją i błędy popełnione podczas tej oceny, skutkujące niejednoznacznością wyników. Podkreślają, że prawo jazdy z osobą towarzyszącą to przywilej dla kursanta, a dla osoby towarzyszącej związane jest z różnymi obowiązkami.

Należy tu wspomnieć jeszcze o innych kwestiach. Osoba poniżej 18 lat w Polsce nie jest uznawana za dorosłą (według prawa cywilnego jest małoletnią), nie może zatem sama o sobie decydować; podobnie jest w innych krajach UE. Co więcej w tym wieku młode osoby są wciąż w fazie rozwoju psychofizycznego. Chłopcy rosną nawet do 20. roku życia, także od dorosłych opiekunów, ich wiedzy na temat dojrzałości młodego kandydata na kierowcę i poczucia odpowiedzialności za jego zdrowie i życie, zależy wydanie zgody na zdobywanie uprawnień poniżej 18 roku życia.

Z drugiej strony mamy postępujące zmiany kulturowe i obyczajowe, nieograniczony dostęp do zasobów informacji, różnorodne formy edukacji, coraz bezpieczniejsze pojazdy a podróżowanie po świecie jest powszechne, itd. – zasadne jest zatem, aby każdy kraj dostosowywał i weryfikował system zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z uwzględnieniem tych aspektów.

Przykład Francji

Rząd francuski ogłosił, że obniży wiek uzyskania prawa jazdy do 17 lat od 2025 roku. Obecnie, młodzież we Francji, aby samodzielnie prowadzić samochód, musi czekać do momentu osiągnięcia pełnoletności, czyli do 18. roku życia.¹⁹

ETSC jest zdania, że taka decyzja może pogorszyć bezpieczeństwo na drogach Francji, gdzie liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych z udziałem młodych ludzi jest już jedną z najwyższych w Europie. Według analiz ETSC, 82 osoby na milion mieszkańców każdego roku ginie w tym kraju w grupie wiekowej 15-30 lat. Współczynnik umieralności jest prawie dwukrotnie wyższy niż reszty populacji, co stanowi jedną z największych różnic pomiędzy krajami europejskimi.²⁰

¹⁸ Co to jest prawo jazdy dla początkujących i jaka jest jego skuteczność? swov.nl/nl/fact/rijopleiding-wat-het-beginnersrijbewijs-en-hoe-effectief-dat?width=900&height=700 (dostęp 1.08.2024).

¹⁹ www.ifrancia.fr/elisabeth-borne-oglosila-obnizenie-do-17-lat-wymaganego-wieku-do-uzyskania-prawa-jazdy/ (dostęp 1.08.2024).

²⁰ etsc.eu/france-to-reduce-minimum-driving-age-to-17/ (dostęp 1.08.2024).

Francuskie prawo jazdy można uzyskać po ukończeniu zajęć w ośrodku szkolenia kierowców i zdaniu dwuetapowego testu: teoretycznego i praktycznego w ruchu drogowym. Egzamin teoretyczny składa się z 40 pytań; aby zdać trzeba uzyskać co najmniej 35 prawidłowych odpowiedzi. Po zdaniu egzaminu teoretycznego można rozpocząć naukę jazdy (minimum 20 godzin) w wybranym ośrodku.

We Francji istnieje system stopniowego przyznawania prawa jazdy na kat. B obejmujący: wczesną naukę jazdy od 15. roku życia (AAC); kierowanie z osobą towarzyszącą od 16 roku życia oraz kierowanie pod nadzorem od 18 roku życia.²¹

Trudno ocenić jak zmiana wpłynie na bezpieczeństwo drogowe, natomiast należy podkreślić, że polega ona nie tylko na obniżeniu wieku kandydatów, ale kontynuowaniu formuły stopniowanego prawa jazdy.

Przykład Austrii

Federalna ustawa o prawie jazdy, wersja z 31.07.2024 r., opisuje w sekcji 2 pn. Wymagania dotyczące wydania praw jazdy, w § 6 wymagania dotyczące minimalnego wieku kandydata na kierowcę: na kat. B musi mieć ukończone 18 lat, z wyjątkiem przypadku § 19, który mówi, że: kandydat zaawansowanego wariantu szkolenia, może rozpocząć praktyczną naukę jazdy nie wcześniej niż po upływie sześciu miesięcy od ukończenia 15. roku życia. Jeżeli wnioskodawca jest osobą niepełnoletnią należy przedstawić w szkole nauki jazdy oświadczenie o zgodzie opiekuna prawnego. Jazdy szkoleniowe mogą odbywać się wyłącznie pod opieką osoby towarzyszącej. Przebieg jazd szkoleniowych należy dokumentować w dzienniku podróży. Osoba towarzysząca, podczas wyjazdów szkoleniowych, musi zadbać o odpowiednie oznakowanie pojazdu. Jeżeli prawo jazdy kat. B zostało wydane przed ukończeniem przez kierowcę 18. roku życia, okres próbny trwa do ukończenia przez kierowcę 21. roku życia.

W ramach tej formy zdobywania uprawnień na kat. B należy odbyć jazdy szkoleniowe na dystansie co najmniej 3 tys. km. Po każdym 1 tys. przejechanych kilometrów osoba ubiegająca się oraz jedna lub więcej osób towarzyszących muszą wziąć udział w kursie szkoleniowym, obejmującym jazdę w ośrodku szkolenia. Po przejechaniu 3 tys. km kandydat musi odbyć szkolenie doskonalące w szkole nauki jazdy. Wyjazdy szkoleniowe o zasięgu 1 tys. km muszą zostać przeprowadzone, możliwie równomiernie, w ciągu co najmniej dwóch tygodni. Po ukończeniu szkolenia, ale nie przed ukończeniem 17. roku życia, osoba ubiegająca się o prawo jazdy powinna zostać dopuszczona do praktycznego egzaminu na prawo jazdy, jeżeli szkoła nauki jazdy potwierdzi pozytywne ukończenie szkolenia.^{22,23}

²¹ Proces zdobywania uprawnień opisany jest na oficjalnej stronie internetowej administracji francuskiej: www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/N530 (dostęp 1.08.2024).

²² Federalna ustawa o prawie jazdy, wersja z 31.07.2024 r. dostępna jest na stronie internetowej r.www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012723 (dostęp 1.08.2024).

²³ www.oesterreich.gv.at/en/themen/persoennliche_dokumente_und_bestaeatigungen/fuehrerschein/6/Seite.040150.html; Ostatnia aktualizacja: 3 kwietnia 2024 r. (dostęp 1.08.2024).

Przykład Danii

Lekcje jazdy samochodem osobowym można rozpocząć w wieku 17 lat i 9 miesięcy, ale prawo jazdy można uzyskać dopiero po ukończeniu 18 lat. W 2017 roku wszedł w życie program eksperymentalny, który pozwalał na uzyskanie prawa jazdy w wieku 17 lat na podstawie specjalnych zasad. Wniosek o wydanie prawa jazdy musi być podpisany przez osobę sprawującą władzę rodzicielską. Warunkiem korzystania z uprawnienia do kierowania pojazdami jest to, aby odbywało się zawsze z osobą towarzyszącą, spełniającą określone warunki.

17-letni kierowca jest zobowiązany do poinformowania osoby towarzyszącej przed rozpoczęciem podróży, że osoba ma pełnić taką funkcję. Osoba towarzysząca musi m.in. mieć ukończone 30 lat; posiadać uprawnienie do kierowania kat. B wydane w Danii, w ciągu ostatnich 10 lat; nie być pozbawiona uprawnień do kierowania pojazdami w ostatnich 10 latach. Instruktor nauki jazdy może pełnić rolę osoby towarzyszącej. Podczas jazdy osoba towarzysząca musi siedzieć na przednim siedzeniu pasażera. Osoba towarzysząca musi przez cały czas prowadzenia pojazdu przez 17-letniego kierowcę zwracać uwagę na warunki drogowe w otoczeniu i instruować jego czynności.²⁴

- Stanowisko ETSC „**Nie należy dopuszczać do obniżenia minimalnego wieku** zdobywania uprawnień do kierowania pojazdem dla żadnego z użytkowników dróg.”
- **Długofalowym celem jest ujednolicenie systemu** zdobywania prawa jazdy w UE.
- Konieczna jest **harmonizacja przepisów i określenie minimalnych standardów dotyczących instruktorów i egzaminatorów**.
- W Parlamencie Europejskim przedstawiono propozycję **wprowadzenie systemu stopniowanego wydawania prawa jazdy**. Obejmowałby on **trzy fazy**: „naukę nadzorowaną” (jazda z osobą towarzyszącą), „praktykę autonomiczną” (w ramach okresu próbnego samodzielne jazdy z pewnymi ograniczeniami), „pełne prawo jazdy” (okres próbny bez ograniczeń przy zwiększonych sankcjach).
- **Cel jazdy z osobą towarzyszącą**, zostanie osiągnięty jeśli taka jazda będzie traktowana poważnie i praktykowana regularnie, w różnych sytuacjach (na autostradzie, w dużym mieście) i okolicznościach (deszcz, mgła, w ciemności) oraz zostanie przejechana odpowiednia liczba kilometrów.
- **każdy kraj powinien dostosowywać i weryfikować system** zdobywania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi z uwzględnieniem powyższych zaleceń.
- **W różnych krajach system stopniowego prawa jazdy został wprowadzony z powodzeniem**. Przykładem może być:
 - Francja: jazda z osobą towarzyszącą (16-18 lat)
 - Austria: jazda z osobą towarzyszącą od 15,5 lat, minimum 3 tys. przejechanych kilometrów, po każdym tysiącu kilometrów szkolenie w szkole nauki jazdy
 - Dania: jazda z osobą towarzyszącą, określone wymagania w stosunku do osoby towarzyszącej, instruktora nauki jazdy może pełnić funkcję osoby towarzyszącej.

²⁴ www.retsinformation.dk/eli/lta/2016/1594; lifeindenmark.borger.dk/travel-and-transport/how-to-obtain-a-driving-license-in-denmark (dostęp 1.08.2024). Więcej informacji można znaleźć na stronie borger.dk (dostęp 1.08.2024).

4. Dotychczasowe prace dotyczące propozycji zmian w zakresie systemu szkolenia młodych kierowców w Polsce

4.1. Model szkolenia i reedukacji kierowców w Polsce

W ramach grantu Ministerstwa Nauki w Instytucie Transportu Samochodowego został opracowany model szkolenia i reedukacji kierowców w Polsce. W ramach projektu w oparciu o analizę literatury oraz badania własne zdiagnozowano problem tzw. młodych kierowców. Jedną z głównych przyczyn zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich krajach są kierowcy w wieku 18-24 lata, posiadający prawo jazdy krócej niż 2 lata. Szczegółowe analizy wypadków z udziałem młodych kierowców pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska.

Problem młodych kierowców w Polsce jest podobny jak w innych krajach.

Przeprowadzone badania mające na celu identyfikację psychologicznych i społecznych czynników związanych ze skłonnością młodych kierowców do wypadków pozwoliły określić następujące przyczyny tego zjawiska:

- duża pewność siebie, przecenianie własnych umiejętności,
- brak poczucia zagrożenia,
- chęć imponowania innym,
- wpływ grupy rówieśniczej,
- brak doświadczenia, fascynacja szybką jazdą.

Możliwości poprawy należy szukać w systemie szkolenia kierowców, gdzie nacisk powinien zostać przesunięty z ćwiczenia umiejętności kontroli nad pojazdem, na bardziej zaawansowane umiejętności, takie jak postrzeganie ryzyka w ruchu drogowym. Złożonym zadaniem w tym przypadku jest umiejętność rozpoznawania indywidualnych ograniczeń kierowcy. Nauka jazdy wymaga dużo praktyki. Umiejętność obsługi pojazdu jest stosunkowo łatwa do opanowania, natomiast umiejętność przewidywania niebezpiecznych sytuacji w ruchu drogowym wymaga lat doświadczenia.

Szkolenie kandydatów na kierowców powinno obejmować:

- kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenia,
- naukę bezpiecznych zachowań na drodze,
- doskonalenie percepcyjnych i poznawczych umiejętności oraz kształtowanie indywidualnej motywacji i społecznej odpowiedzialności,
- zdobycie większego doświadczenia w kierowaniu pojazdem przed uzyskaniem prawa jazdy niż podczas tradycyjnej nauki,
- nadzór nad młodym, niedoświadczonym kierowcą w czasie dwóch pierwszych lat kierowania pojazdem po uzyskaniu prawa jazdy.

Odpowiedni system szkolenia powinien umożliwić przyszłym kierowcom zdobycie:

- wiedzy i umiejętności niezbędnych do swobodnego i płynnego kierowania pojazdem,
- umiejętności prawidłowej oceny ryzyka,

- umiejętności właściwej oceny swoich możliwości i radzenia sobie z niebezpiecznymi sytuacjami,
- umiejętności rozpoznawania i uwzględniania potrzeb innych uczestników ruchu oraz skutecznego porozumiewania się z nimi,
- niezbędnego doświadczenia wynikającego z przejechania większej liczby kilometrów niż w czasie tradycyjnego szkolenia.

Rozwiązaniem tego problemu może być system szkolenia kierowców umożliwiający:

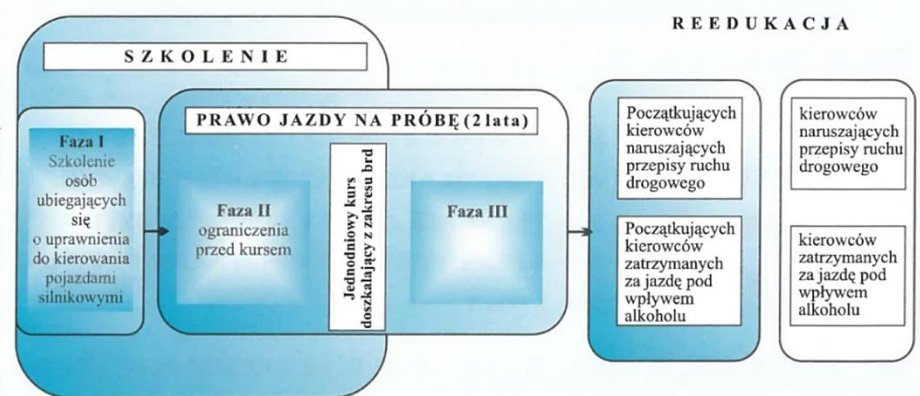
- wydłużenie czasu szkolenia,
- rozpoczęcia szkolenia wcześniej,
- kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenia,
- nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy.

W związku z tym współczesny model szkolenia kierowców powinien składać się z kilku stopni zdobywania doświadczeń:

- podstawowe szkolenie,
- jazda z osobą towarzyszącą,
- okres próbny – samodzielne jazdy + ograniczenie praw,
- dalsze szkolenie.

W oparciu o powyższe założenia w ramach grantu zaproponowano nowy model szkolenia i reedukacji kierowców składający się z kilku faz stanowiących integralną całość.²⁵ Na rysunku 8 przedstawiono założenia modelu.

Model szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi i reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego



Rysunek 8. Założenia modelu szkolenia i reedukacji kierowców w Polsce

Sam proces szkolenia obowiązkowy dla wszystkich kandydatów na kierowców w szczegółach został przedstawiony na rysunku 9.

²⁵ Więcej informacji o modelu szkolenia i reedukacji kierowców można znaleźć w Kwartalniku BRD Nr 3/1999; dostęp online: [Kwartalnik BRD – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego \(obserwatoriumbrd.pl\)](http://Kwartalnik BRD – Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (obserwatoriumbrd.pl))

Na podstawie wyników grantu, w ramach pracy powołanych przy ITS zespołów złożonych z naukowców i praktyków (praktycy: instruktorzy, egzaminatorzy, pracownicy ministerstwa, SKRBRD, WORD, stowarzyszeń ośrodków szkolenia, egzaminatorów, Dyrektorów WORD) opracowano zasady wdrażania grantu, w tym szczegółowe wytyczne odnośnie zasad realizacji prawa jazdy na próbę, jednodniowego szkolenia z zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego po upływie 5-7 miesięcy od uzyskania prawa jazdy oraz nadzoru nad młodym kierowcą w okresie próbnym.

Model szkolenia kandydatów na kierowców w Polsce



Rysunek 9. Model szkolenia kierowców

W 2001 roku rozpoczęły się prace nad przygotowaniem nowej ustawy o kierujących pojazdami (mającej na celu również wdrożenie działań w stosunku do młodych kierowców w oparciu o wyniki grantu ITS). Prace nad przygotowaniem ustawy o kierujących pojazdami trwały wiele lat. Jednak rozwiązania w odniesieniu do młodych kierowców nie zostały wdrożone do dziś.

4.2. Ustawa o kierujących pojazdami

Podstawowym aktem prawnym w zakresie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców jest Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami (wraz z późniejszymi nowelizacjami). W momencie powstania tej ustawy zapisano w niej działania skierowane do nowych (młodych) kierowców, które jednak do dnia dzisiejszego nie weszły w życie, chociaż były kilkakrotnie przesuwane.

Zapisy w ustawie w odniesieniu do nowych kierowców dotyczyły następujących kwestii:

- Każda osoba, która zdała egzamin na prawo jazdy kat. B miałaby podlegać tzw. okresowi próbnemu trwającemu 2 lata od momentu uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. Takie rozwiązanie jest realizowane w wielu krajach na świecie i przyczynia się do ograniczenia liczby wypadków z udziałem młodych kierowców. W okresie próbnym – do 8 miesięcy po zdanym egzaminie – młody kierowca mógłby kierować wyłącznie samochodem oznakowanym z przodu i z tyłu zielonym liściem klonowym. Obowiązywałyby go również inne limity prędkości: przez początkowe 8 miesięcy okresu próbnego na obszarze zabudowanym nie mógłby przekroczyć

prędkości 50 km/h, a poza nim – 80 km/h, natomiast na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej – 100 km/h.

- Każdy nowy kierowca, między 4 a 8 miesiącem od momentu uzyskania prawa jazdy, musiałby odbyć teoretyczny kurs doszkalający w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (zakres tematyczny to: czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego, wypadki drogowe, psychologiczne aspekty prowadzenia pojazdu i uczestnictwa w ruchu) oraz praktyczne szkolenie w Ośrodkach Doskonalenia Techniki Jazdy dotyczące zagrożeń w ruchu drogowym (uświadomienie kierowcom niebezpiecznych sytuacji w ruchu).
- Kierowca w trakcie okresu próbnego, przed upływem 8 miesięcy, nie mógłby podjąć żadnej pracy w charakterze kierowcy kat. B, ani otworzyć działalności gospodarczej związanej z prowadzeniem pojazdów kat. B (nie dotyczy to osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub wstępną przyspieszoną, na mocy rozdziału 7a ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2011 roku).
- Jeśli w okresie próbnym młody kierowca popełniłby dwa wykroczenia drogowe przeciwko bezpieczeństwu na drodze stwierdzone mandatem karnym lub prawomocnym wyrokiem sądu, starosta mógłby przedłużyć okres próbny kierowcy o kolejne 2 lata.
- Osoby, które w okresie próbnym popełniłyby co najmniej dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu komunikacyjnemu, musiałyby także odbyć dodatkowy kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzony przez WORD oraz zostałyby skierowane przez starostę na badania psychologiczne. Za trzecie wykroczenie lub jedno przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione przez młodego kierowcę w trakcie okresu próbnego, starosta wydałby decyzję o odebraniu mu prawa jazdy.

W ustawie znajdował się również zapis w odniesieniu do kierowców z dłuższym stażem.

Tacy kierowcy po zebraniu 24 punktów karnych, nie utraciliby uprawnień do kierowania pojazdami, byłiby natomiast kierowani na pięciodniowy kurs reedukacyjny. Jeśli nie ukończyliby go w ciągu miesiąca, bezpowrotnie straciliby prawo jazdy. Jeżeli w ciągu pięciu lat od zakończenia kursu kierowca ponownie zebrałby 24 punkty, straciłby prawo jazdy i musiałby podejść ponownie do egzaminu na prawo jazdy.

- System szkolenia kierowców powinien umożliwić:
 - wydłużenie czasu szkolenia (jazda z osobą towarzyszącą, okres próbny, szkolenia po uzyskaniu prawa jazdy),
 - rozpoczęcia szkolenia wcześniej (jazda z osobą towarzyszącą)
 - kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenia (jazda z osobą towarzyszącą, okres próbny z ograniczeniami)
 - nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy (jazda z osobą towarzyszącą).
- Propozycja modelu szkolenia kierowców, obejmowała następujące etapy:
 - podstawowe szkolenie
 - dalsza nauka w ramach jazd z osobą towarzyszącą,
 - okres próbny – samodzielne jazdy + ograniczenie praw,
 - dalsze szkolenie.
- Ustawa o kierujących pojazdami z 2011 roku wprowadzała:
 - okres próbny trwający 2 lata
 - szkolenie teoretyczne i praktyczne w okresie próbnym
 - bardziej rygorystyczny system sankcji w okresie próbnym

5. Ocena jakości szkolenia kierowców.

W 2022 roku podjęto po raz pierwszy próbę wykorzystania danych baz PWPW do analizy błędów popełnianych przez kandydatów na kierowców podczas egzaminu w części teoretycznej jak i praktycznej jako narzędzia do oceny jakości systemu szkolenia kierowców w Polsce.²⁶ Systematyczne analizy niepowodzeń na egzaminach uzupełnione o statystyki wypadków i kolizji drogowych mogą stanowić materiał do weryfikacji systemu egzaminowania kandydatów na kierowców. Daje to szansę zarówno na ocenę przygotowania kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, jak i oceny jakości pracy ośrodków szkolenia kierowców czy instruktorów.

Analizę wyników egzaminów przeprowadzono w oparciu o dane na temat wyników egzaminów z czterech Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego uzyskane przez zdających w okresie czterech lat.

Przeprowadzona analiza pokazała, że 82% błędnych odpowiedzi w testach na egzaminach jest związanych bezpośrednio z tematem dotyczącym zagrożeń w ruchu drogowym, a 1/4 błędów popełnianych na skrzyżowaniach to sytuacje niebezpieczne, które mogłyby doprowadzić do kolizji lub wypadku drogowego.

Chodzi tutaj szczególnie o umiejętność przewidywania ryzyka i przeciwdziałania mu.

Główne przyczyny wypadków często nie znajdują odzwierciedlenia w wiadomościach i umiejętnościach sprawdzanych na egzaminie. Prędkość jako błąd na egzaminie praktycznym występuje bardzo rzadko zaledwie w 0,2%, a jednocześnie jest główną przyczyną wypadków z udziałem kierowców o stażu za kierownicą do dwóch lat.

Warto również zwrócić uwagę na problem odstępów między pojazdami jakie należy utrzymywać od poprzedzającego pojazdu. Jest to czwarta z kolei przyczyna wypadków w Polsce, często też bezpośrednio związana z dużymi prędkościami rozwijanymi przez młodych kierowców. Tymczasem na egzaminie utrzymywanie odpowiednich odstępów nie podlega ocenie. Biorąc pod uwagę duże zagrożenie z tym związane w 2021 roku zostały wprowadzone przepisy nakazujące utrzymywanie minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu na drogach ekspresowych i autostradach. Jednak jak pokazały analizy skuteczności nowych zapisów prawa o ruchu drogowym wprowadzonych w 2021 i 2022 roku²⁷, akurat ten przepis nie sprawdził się. Niestety cały czas większość zdarzeń na autostradach i drogach ekspresowych jest związanych z niezachowaniem odstępu i prędkością niedostosowaną do warunków ruchu. Wskazuje to na braki w procesie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Na podstawie zebranych danych przeprowadzono również analizę jakości pracy ośrodków szkolenia kierowców i instruktorów. W tym celu przyjęto założenie, że dobrze przygotowany absolwent szkoły nauki jazdy zdaje egzamin na prawo jazdy za pierwszym razem. W związku z tym wybrano spośród analizowanych egzaminów te, które zakończyły się zdaniem za pierwszym razem zarówno części teoretycznej jak i praktycznej. Następnie sprawdzono jakiej

²⁶ Odachowska-Rogalska E. i inni: Opinia w zakresie wprowadzenia do systemu szkolenia i egzaminowania narzędzia percepcji ryzyka (hazard perception), ITS 2024

²⁷ [Analiza-PRZED-PO-zmiany-w-PoRD-2019-2023_popr.pdf \(obserwatoriumbrd.pl\)](#), dostęp 1.10.2024

szkoły absolwentem była każda z osób osiągających taki wynik na egzaminie, oraz który instruktor był odpowiedzialny za to szkolenie.

Przeprowadzona analiza wykazała, że tylko 32% spośród wszystkich instruktorów wyszkoliło choćby jednego absolwenta, który osiągnął taki wynik, a miało to miejsce w 30% ośrodków szkolenia kierowców.

Przyczyn dużego udziału młodych kierowców w wypadkach drogowych można poszukiwać w różnych obszarach. Ogromny wpływ na to ma niewątpliwie proces edukacyjny, któremu są poddani kandydaci na kierowców, w tym w ramach programów szkolenia realizowanych w ośrodkach szkolenia kierowców. Jednak patrząc z innej strony trzeba brać również pod uwagę cechy charakterystyczne tej grupy wiekowej przy określaniu zasad szkolenia młodych kierowców. Szczegółowe analizy wypadków z ich udziałem pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska. Powodem jest tutaj nie tyle brak znajomości przepisów, czy umiejętności wykonywania manewrów, ale bardziej brak doświadczenia, nieświadomość zagrożeń i brak umiejętności ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara w siebie. System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce ograniczający się do kilkudziesięciu godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego nie jest w stanie zapewnić realizacji podstawowego celu szkolenia jakim zgodnie z Dyrektywą Europejską czy Ustawą o kierujących pojazdami jest przygotowanie kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.

Szkolenie kandydatów na kierowców i kierowców jest to jeden z obszarów edukacji, w którym zapewnienie jakości ma zasadnicze znaczenie. Jakość w szkoleniu kierowców pozwala na likwidację lub ograniczenie negatywnych zjawisk, a także na stałe doskonalenie procesu szkolenia i uzyskiwanie zakładanych efektów.

O jakości szkolenia kandydatów na kierowców decydują między innymi: programy szkolenia, kompetencje kadry szkolącej, ocenianie postępów kursantów.

W zapewnieniu i polepszeniu jakości szkolenia kierowców ogromną rolę odgrywają ewaluacja i standaryzacja.

Ewaluacja w szkoleniu kierowców dostarcza informacji zwrotnych o efektach realizowanych przedsięwzięć i umożliwia podnoszenie poziomu ich skuteczności i efektywności. Standaryzacja w szkoleniu kierowców z jednej strony oznacza ujednolicenie, z drugiej określenie minimalnego akceptowalnego poziomu w odniesieniu do celów, treści, metod i form kształcenia a także kontroli i oceny wyników kształcenia.

Obecnie trwają prace nad nowelizacją Dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy. Na poziomie europejskim mają powstać standardy edukacyjne określające minimalne wymagania w stosunku do nowych kierowców. Nowe propozycje będą wymagały wielu zmian również w polskim systemie szkolenia, w szczególności w zakresie umiejętności oceny ryzyka oraz przewidywania zagrożeń drogowych (hazard perception). W tym celu powinna zostać przeprowadzona ewaluacja obecnego procesu szkolenia pod kątem przygotowania kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

- Przyczyn dużego udziału młodych kierowców w wypadkach drogowych można poszukiwać w różnych obszarach. Przy określaniu zasad szkolenia młodych kierowców w Polsce powinny być brane pod uwagę czynniki psychologiczne i społeczne związane ze skłonnością młodych kierowców do wypadków
- System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce ograniczający się do kilkudziesięciu godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego nie jest w stanie przygotować kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym.
- Nowelizacja Dyrektywy Parlamentu Europejskiego w sprawie praw jazdy ma określić standardy edukacyjne określające minimalne wymagania w stosunku do nowych kierowców. Nowe propozycje będą wymagały wielu zmian również w polskim systemie szkolenia.

6. Propozycje zmian w systemie szkolenia młodych kierowców w Polsce

Na podstawie analizy danych o wypadkach z udziałem młodych kierowców w wieku 18-24 lata oraz wyników badań naukowych polskich i zagranicznych oraz wytycznych europejskich należy stwierdzić, że polski system szkolenia kandydatów na kierowców powinien mieć charakter stopniowy i składać się z kilku faz, które pozwolą zarówno rozpoczynać wcześniej szkolenie jak i nabywać pierwszych doświadczeń w bezpieczniejszych warunkach.

Proponuje się następujące stopnie zdobywania doświadczeń przez kandydatów na kierowców:

- **FAZA I – szkolenie w OSK**
 - **szkolenie w OSK → egzamin**
lub
 - **podstawowe szkolenie → egzamin teoretyczny → jazda z osobą towarzyszącą → egzamin praktyczny**
- **FAZA II – okres próbny – samodzielne jazdy pod specjalnym nadzorem + ograniczenie praw,**
 - **dalsze szkolenie.**
- **FAZA III – okres próbny – samodzielne jazdy pod specjalnym nadzorem**

Szkolenie w OSK

Kandydat na kierowcę kończy szkolenie podstawowe w OSK zdaje egzamin państwowy i otrzymuje prawo jazdy. Ten rodzaj nauki można rozpoczynać na dotychczasowych zasadach (po ukończeniu 17 lat i 9 miesięcy). Zmiany wymaga jednak program szkolenia. Konieczne jest rozszerzenie go o treści związane z rozpoznawaniem sytuacji ryzykownych na drodze, a w szczególności przewidywanie ryzyka i przeciwdziałanie mu.

Jazda z osobą towarzyszącą

Jest to alternatywna forma szkolenia kandydatów na kierowców. Kandydaci na kierowców mogą rozpocząć naukę wcześniej w wieku 17 lat (można rozpatrzyć nawet możliwość rozpoczęcia wcześniej w wieku 16 lat).

Szkolenie w tym systemie prowadzi Ośrodek Szkolenia Kierowców. Składa się ono z następujących etapów:

1. Kandydat na kierowcę oraz osoba towarzysząca zgłaszają się do OSK i wspólnie rozpoczynają szkolenie
 - kandydat na kierowcę w zakresie podstawowym w OSK – **I etap szkolenia.**
 - osoba towarzysząca jest przygotowywana co do zakresu i metod jazd z osobą towarzyszącą + uczestniczy w części zajęć kandydata na kierowcę z profesjonalnym instruktorem.
2. Warunkiem rozpoczęcia przez kursanta jazd z osobą towarzyszącą jest pozytywna ocena sprawdzianu i opinia instruktora sprawującego nadzór nad przebiegiem jazd z osobą towarzyszącą oraz zdanie egzaminu teoretycznego w ośrodku egzaminacyjnym WORD skutkujący dokumentem uprawniającym do jazd z osobą towarzyszącą.

3. Osoba towarzysząca realizuje zajęcia zgodnie z książeczką praktyk, do której wprowadza na bieżąco odpowiednie zapisy, w ramach etapów szkolenia – **II, III, IV etap**.
4. Każdy etap kończy się spotkaniem kontrolnym kursanta wraz z osobą towarzyszącą z instruktorem prowadzącym oraz sprawdzianem. Instruktor decyduje czy można już przejść do kolejnego etapu.
5. Egzamin wewnętrzny w OSK

Po zakończeniu nauki w OSK i uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu wewnętrznego można przystąpić do drugiej części egzaminu WORD w części praktycznej. W okresie jazd z osobą towarzyszącą kandydat na kierowcę powinien przejechać co najmniej 3 tys. kilometrów. Osobą towarzyszącą może być osoba posiadająca prawo jazdy kat. B co najmniej od 10 lat, nie karana za przestępstwa drogowe. Rolę osoby towarzyszącej może pełnić również instruktor nauki jazdy.

Okres próbny

Po uzyskaniu prawa jazdy początkujący kierowcy pozostają pod specjalnym nadzorem przez okres pierwszych dwóch lat (lub pierwszego roku) kierowania pojazdem i podlega określonym ograniczeniom (FAZA II przez pierwsze 8 miesięcy + FAZA III od 9 do 24 miesiąca).

- W ciągu pierwszych 4 miesięcy młody kierowca będzie miał następujące ograniczenia (wynikające z analizy wypadków): ograniczenie prędkości
 - limit prędkości na drogach poza obszarami zabudowanymi 80 km/h
- zakaz prowadzenia pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych
- zakaz prowadzenia pojazdów w nocy od 23-5 rano.

Jeżeli w ciągu tych 4 miesięcy kierowca nie popełni żadnego wykroczenia powyższe ograniczenia są częściowo łagodzone. Zdjęty zostaje zakaz prowadzenia pojazdów na autostradach i drogach ekspresowych oraz w nocy. Jednak w dalszym ciągu obowiązują następujące ograniczenia:

- limit prędkości na drogach poza obszarami zabudowanymi 80 km/h
- limit prędkości na autostradach i drogach ekspresowych do 100 km/h
- zakaz przewożenia pasażerów w wieku 18-24 lata w nocy w godzinach 23-5 rano.

Po upływie pierwszych 8 miesięcy kierowania pojazdem młody kierowca jest zobowiązany ukończyć szkolenie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Ukończenie szkolenia oraz jazda bez wykroczeń są warunkiem zdjęcia wszystkich ograniczeń. Natomiast jeśli ktoś popełni minimum dwa wykroczenia w okresie próbnym to ograniczenia obowiązują do końca okresu próbnego.

Szkolenie w okresie próbnym

Szkolenie w okresie próbnym ma na celu uświadomienie młodemu kierowcy jego ograniczeń oraz poprawę percepcji zagrożeń i umiejętności radzenia sobie w sytuacjach ryzyka. Szkolenie to powinno również wzmocnić indywidualną motywację do bezpiecznych zachowań oraz poczucie odpowiedzialności społecznej w ruchu drogowym. Metody stosowane podczas tego szkolenia to nauka przez doświadczenie. Szkolenie powinno składać się z części teoretycznej i praktycznej oraz być prowadzone przez specjalnie przygotowaną kadrę. W wyniku szkolenia

młody kierowca powinien prawidłowo oceniać ryzyko na drodze oraz własne możliwości i ograniczenia, a także rozpoznawać i uwzględniać w swoim działaniu potrzeby innych uczestników ruchu drogowego.

Reedukacja młodych kierowców

Skuteczność działań w odniesieniu do młodych kierowców popełniających wykroczenia w ruchu drogowym może zostać zwiększona jeśli oprócz karania zostaną one uzupełnione o działania reedukacyjne. Specjalistyczne szkolenia byłyby skierowane tylko do tych kierowców, którzy popełnili wykroczenia, a programy reedukacyjne powinny być dostosowane do typu wykroczeń. Celem reedukacji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego jest ograniczenie liczby wykroczeń drogowych i zdyscyplinowanie zachowania kierowców. W zależności od charakteru popełnianych wykroczeń stosowane są odpowiednie procedury postępowania. Jeśli kierowcy w pierwszym roku prowadzenia pojazdów przekroczą limit punktów karnych tracą prawo jazdy

Warunki wprowadzenia nowych elementów szkolenia kierowców

Wprowadzenie systemu jazd z osobą towarzyszącą oraz dalszego szkolenia w okresie próbnym wymaga przygotowania szczegółowych programów oraz profesjonalnej kadry posiadającej stosowne kompetencje. Jednym z warunków skutecznego wdrożenia nowych elementów systemu szkolenia kierowców jest społeczne i instytucjonalne wsparcie. Oprócz przygotowania przepisów wprowadzających nowe zasady należy przeprowadzić kampanię o zasadach uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami przez młodych kierowców. Instytucje odpowiedzialne za uzyskiwanie uprawnień do kierowania pojazdami powinny prowadzić również lokalne działania komunikacyjne skierowane do młodych ludzi i ich rodziców przedstawiające zasady oraz korzyści rozpoczynania nauki jazdy wcześniej i doskonalenia oraz nabywania doświadczeń w dużo dłuższym okresie niż metodą dotychczasową.

Spis tabel

Tabela 1.	Wypadki i kolizje z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	6
Tabela 2.	Ofiary wypadków z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	6
Tabela 3.	Wypadki i kolizje spowodowane przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	7
Tabela 4.	Ofiary wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	7
Tabela 5.	Wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach z udziałem kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	9
Tabela 6.	Wskaźniki zagrożenia w wypadkach i kolizjach spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2019-2023 wg grup wiekowych kierującego	9
Tabela 7.	Zachowanie kierujących samochodami osobowymi, sprawców wypadków w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierującego	10
Tabela 8.	Rodzaje wypadków spowodowanych przez kierujących samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierującego	11
Tabela 9.	Minimalny wiek kierowcy ≥ 17 r.ż. w krajach UE i EFTA	20

Spis rysunków

Rysunek 1. Zabici [%] w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg wieku ofiary	8
Rysunek 2. Ranni i ciężko ranni [%] w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg wieku ofiary	8
Rysunek 3. Zachowanie kierowców samochodami osobowymi w wieku 18-24 lata, sprawców wypadków w latach 2021-2023	10
Rysunek 4. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg dnia tygodnia i grup wiekowych kierowcy	11
Rysunek 5. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg oświetlenia i grup wiekowych kierowcy .	12
Rysunek 6. Wypadki spowodowane przez młodych kierowców (18-24 lata) samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg obszaru, rodzaju drogi i grup wiekowych kierowcy	13
Rysunek 7 Wypadki, w których uczestniczyli nietrzeźwi kierowcy samochodami osobowymi w latach 2021-2023 wg grup wiekowych kierowcy	13
Rysunek 8. Założenia modelu szkolenia i reedukacji kierowców w Polsce	27
Rysunek 9. Model szkolenia kierowców	28

