



УДК 656.13

• © Стукота С.А., канд. техн. наук, с. н. с., доцент (Університет “Україна”)

АНАЛІЗ ОРГАНІЗАЦІЇ СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІЮВАННЯ ЗАКЛАДІВ ІЗ ПІДГОТОВКИ ВОДІЇВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У КРАЇНАХ ЄС

Анотація. Представлені узагальнені дані аналізу організації створення та функціонування закладів із підготовки водіїв автотранспортних засобів у країнах ЄС. Наведені найбільш суттєві збіжності в організації діяльності автошкіл у різних країнах Європи. Висвітлені головні відмінності в діяльності європейської автошколи від української.

Ключові слова: автотранспортний засіб, водій, автошкола, викладач, інструктор, безпека руху.

Аннотация. Представлены обобщённые данные анализа организации создания и функционирования заведений по подготовке водителей в странах Европы. Описаны наиболее существенные совпадения в организации деятельности автошкол в разных странах Европы. Показаны основные отличия деятельности европейской автошколы от украинской.

Ключевые слова: автотранспортное средство, водитель, автошкола, преподаватель, инструктор, безопасность движения.

Annotation. The article presents the aggregated data analysis organization establishment and functioning of the institutions of training of drivers of motor vehicles in the EU. Are the most significant convergence in the organization of the activity of driving schools in different countries of Europe. Highlight the main differences in the activity of the European school of ukrainian.

Keywords: vehicle, driver, driving school, lecturer, instructor, safety movement.

Вступ

15 листопада 2015 року Україна відмічала черговий щорічний, згідно з резолюцією Генеральної Асамблеї ООН, день пам'яті жертв дорожніх аварій. Що зроблено в країні за останні роки як вона почала “жити по новому” з метою зменшення трагедій? У “вербально-паперовому” бюрократичному плані все як завжди добре – “борються”. Та що показує статистика, тобто життя? Розглянемо це на прикладі міста Києва, що загалом є характерним і для всієї України.

У Києві смертність, пов'язана з транспортом, з 2010 по 2014 рік зросла на 9,2 %, і тільки за рік – з 2013 по 2014 рік – значно підвищилась на 25,9 %. Це наглядне свідчення того, що зараз всі зусилля держави направлені на підвищення смертності на дорогах, а не на її зниження. А що з причинами дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП)?

За даними Управління державної автомобільної інспекції ГУ МВС в м. Києві, за 6 місяців 2015 року на території міста зареєстровано 798 ДТП, в яких 58 людей загинуло та 936 осіб отримали травми. Основні причини, з яких травмуються люди внаслідок недотримання правил водіями – це порушення правил маневрування, перевищення безпечної швидкості руху, порушення правил проїзду пішохідних переходів і перехресть, недодержання дистанції руху, керування у нетверезому стані, виїзд на смугу зустрічного руху. Порівняно з 2014 роком, серед причин ДТП найбільш значимим стало перевищення швидкості водіями. З вини пішоходів за 6 місяців 2015 року сталося 97 автопригод, до яких призвели перехід у невстановленому місці, невиконання сигналів регулювання, неочікуваний вихід на проїзну частину, перебування пішоходів у нетверезому стані. Тобто близько 90 % ДТП сталося з вини водіїв. Із метою підвищення відповідальності водіїв нещодавно проведено лише чергове корегування ПДР. Немає головної складової – кардинальної реформи системи підготовки водіїв. І не треба в цій царині вигадувати чергове суто українське “колесо”

десятьками років – просто потрібно швидко адаптувати позитивний досвід інших країн у цій галузі. Розглянемо як це питання, передусім на рівні закладів підготовки водіїв, вирішується в Європі.

Мета роботи – виявлення суттєвих розбіжностей в організації роботи закладів із підготовки водіїв у країнах Європи і Україні, усунення яких дасть змогу значно підвищити безпеку руху автотранспортних засобів на дорогах України.

Основна частина

У всіх країнах Євросоюзу діяльність автошкіл регулюється спеціальним законом, а також низкою підзаконних нормативних правових актів, що стверджуються міністерством транспорту. Історія нормативно-правової бази у сфері підготовки та допуску водіїв до управління транспортними засобами налічує багато років. Так, у Німеччині основи законодавства у сфері безпеки дорожнього руху були закладені ще в 1904 році, сучасна правова основа діяльності автошкіл міститься в спеціальному “Законі про автошколи”, прийнятому в 1979 році. У зв'язку з потужними повноваженнями Федеральних земель (регіонів), представлених ним у всіх сферах, згідно з чинним німецьким законодавством у кожній із них (всього 16 Земель) діє своє Міністерство транспорту, разом з Федеральним. Земельні мінтранси наділені прерогативою приймати власні нормативні правові акти, що мають вищу юрисдикцію.

Типова європейська автошкола – це зазвичай дуже маленьке підприємство, в якому працюють 1-3 викладачі (які ведуть як теоретичну підготовку, так і практичне водіння), один з яких є власником автошколи. Так, близько 70 % автошкіл у Німеччині, загальна кількість яких більше 10 тисяч, складаються всього з одного викладача – власника, що має один навчальний автомобіль. Найбільша німецька автошкола, в якій працюють близько 100 викладачів, знаходиться в м. Мюнхені. На території Швеції нині функціонує близько 850 автошкіл, більшість з яких приватні. В основному у них працюють не більше 2-3 викладачів, які ведуть як



теоретичні заняття, так і є інструкторами з водиння. У Норвегії близько 600 автошкіл. Усі автошколи приватні й мають у середньому від 1 до 4 викладачів, вони також універсальні – читають теорію і навчають водинню.

Ліцензування автошкіл і контроль за їхньою діяльністю здійснюють органи Міністерства транспорту. Так, у Швеції Національна дорожня адміністрація, що є структурним підрозділом Міністерства промисловості, екології і зв'язку, здійснює ліцензування автошкіл, а також контроль за їхньою діяльністю. Термін дії ліцензії автошколи не обмежений, проте у разі виявлення низької якості підготовки водіїв ліцензія може бути відкликана.

У Норвегії ліцензування автошкіл, а також контроль за їхньою діяльністю здійснюють регіональні відділення Адміністрації громадських доріг – структурного підрозділу Міністерства транспорту і зв'язку. Ліцензія автошколи безстрокова, але може бути відкликана при виявленні порушень у діяльності.

У Німеччині ліцензування автошкіл і контроль за їх діяльністю здійснюють органи виконавчої влади Федеральних земель. Для цього в них створені спеціальні підрозділи, зокрема з представників Міністерства транспорту та інших органів, наприклад, Міністерства внутрішніх справ (у Баварії).

У Франції автошколи не обов'язково повинні пройти ліцензування, але в такому разі вони обов'язково повинні входити до визначених об'єднань – союзи, вимоги вступу до яких досить жорсткі.

Ключовим моментом у забезпеченні якості навчання водіїв у Європі є підготовка та достатньо високі вимоги до викладачів. Загальної європейської директиви, яка б регулювала ці вимоги немає, але є багато спільних вимог в законодавстві різних країн.

Зазвичай кандидату на посаду викладача повинно бути не менш 25 років, обов'язково вища або професійна освіта автомобільного спрямування та водійський стаж не менш 5 років. Крім того, передбачене обов'язкове навчання на очних курсах – від 154 годин у Латвії до двох років у країнах Скандинавії. Так, у Норвегії законодавством передбачено обов'язкове дворічне навчання викладачів автошкіл, яке вже близько 40 років здійснює національна Асоціація автошкіл (ATL). Нині в Норвезьких автошколах працює близько 1400 дипломованих викладачів. У Німеччині обов'язковою умовою для відкриття автошколи є наявність дозволу на навчання у викладача. Цей документ видають після проходження 5-місячного курсу підготовки і 4,5-місячного стажування, а також складання іспитів (теоретичних, зокрема з педагогіки, і практичних). Передбачено регулярне підвищення кваліфікації, яке викладач повинен проходити один раз на чотири роки. Навчання здійснюється в одній із 60 профільних організацій. Крім того, викладач має бути не молодше за 22 роки, мати не менше ніж дворічний стаж керування транспортним засобом тієї категорії, у якій він планує навчати, а також мати водійське посвідчення категорій "А", "В" і "С" (чи "D" – для навчання водинню автобусів).

Усі автошколи в країнах ЄС об'єднанні в національні та регіональні асоціації автошкіл. Асоціації автошкіл виникли внаслідок необхідності об'єднання зусиль цього виду бізнесу для захисту і лобювання про-

фесійних інтересів автошкіл в органах державного регулювання, встановлення правил добросовісної конкуренції в цьому секторі ринку та налагодження простішого, вільнішого обміну професійною інформацією, передовим досвідом і напрацюваннями. Історія національних асоціацій налічує: в Німеччині – 55 років, в Норвегії – 52 року, в Швеції – 36 років. Очевидно, що регіональні асоціації автошкіл є ще зрілішими організаціями. EFA (Асоціація європейських автошкіл) об'єднує національні асоціації автошкіл 24 європейських країн (загалом – близько 120 тисяч викладачів і 50 тисяч автошкіл).

Німецька асоціація автошкіл включає 15 тисяч членів у 16 Федеральних землях. У Норвегії 500 (з наявних в країні близько 600) автошкіл входять до ATL. До складу Шведської асоціації входять 630 з 850 наявних у країні автошкіл.

Цілі, завдання і функції асоціацій автошкіл практично ідентичні незалежно від країни походження. Що і не дивно, оскільки будь-яке об'єднання професіоналів (чи то асоціація автошкіл або міжнародних автомобільних перевізників, чи виробників товарів) ставить собі завдання лобювання своїх інтересів і налагодження чесного ринку, як вже згадувалося вище. Перелік основних функцій асоціацій:

- обмін досвідом у сфері підготовки водіїв і прийому іспитів;
- розробка методик викладання і представлення їх в Мінтранс (єдиний державний компетентний орган);
- взаємодія з екзаменаційними органами та іншими органами, пов'язаними з професійною діяльністю автошкіл;
- підвищення рівня підготовки викладачів автошкіл;
- координація і методичне забезпечення діяльності;
- співпраця з EFA та зарубіжними асоціаціями автошкіл, іншими професійними асоціаціями, пов'язаними з діяльністю автошкіл. Україн важливо наголосити, що національні асоціації автошкіл усіх зазначених країн і EFA залучаються як експерти при розробці законодавства у сфері підготовки водіїв, при обговоренні та прийнятті національними Парламентами й Урядами нормативних правових актів, що торкаються інтересів автошкіл.

Висновки

Таким чином, головними відмінностями європейської автошколи від української є: обов'язкове достатньо жорстке ліцензування діяльності, спеціалізована підготовка викладацького складу, об'єднання викладання теорії та практики одним фахівцем викладачем-інструктором та залучення до організації та контролю за навчанням асоціацій автошкіл, що мають законодавчо закріплені досить широкі повноваження. Крім того, достатньо тривалі терміни спеціалізованого навчання викладачів і постійно діюча їх перепідготовка робить систему з підготовки водіїв дуже ефективною за якістю, а відповідно, і зі зниження загальної аварійності на автомобільному транспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. <http://www.cnot.ru/>
2. <http://urbanwave.com.ua/>
3. <http://zakon.rada.gov.ua/>
4. <http://zdorov.com.ua/Bezpeka-dorozhnjogo-ruhu-2015.html>