

Mieszkańcy miast oraz kierowcy poruszający się po miastach, w których siedziby mają ośrodki ruchu drogowego często zgłaszają postulaty by ograniczyć możliwość poruszania się „L-ek” w godzinach szczytu komunikacyjnego lub na niektórych ulicach (bardzo często chodzi o ulice położone w bezpośredniej bliskości z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego). Najczęstsze zarzuty zgłaszane to to, że samochody nauki jazdy powodują korki bo za wolno ruszają z miejsca, bo gaśnie silnik, bo wolno parkują itp. Pytanie zatem czy starosta posiada uprawnienia do wprowadzenia takiej organizacji ruchu, która umożliwiałaby ograniczenie prowadzenia zajęć praktycznych przez ośrodki szkolenia kierowców. W mojej przy aktualnie obowiązujących przepisach ocenie starosta takiej możliwości nie posiada.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych. Zgodnie z ust. 6 prezydent miasta zarządza ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Szczegółowe zasady zarządzania ruchem reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Teoretycznie zatem na podstawie powołanych przepisów starosta mógłby wprowadzić zarządzeniem ograniczenie dla poruszania się samochodów nauki jazdy. Taką opinię wyraziło m.in. Biuro Analiz Sejmowych w opinii z 12 października 2009 r. BSA-WAL-1833/09. Osoba sporządzając w/w opinię wyraziła m.in. stanowisko, że cyt. *„wprowadzenie zakazu ruchu określonych kategorii pojazdów w określonych godzinach na oznaczonym terenie nie ejst sytuacją beze precedens. Jako przykład można podać funkcjonujący od 3 lat na terenie Warszawy, wprowadzony na mocy zarządzania Prezydenta m.st. Warszawy, zakaz ruchu pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton w godzinach 7:00-10:00 oraz 16:00-20:00. Wydaje się więc oczywiste, że dopuszczalne jest wprowadzenie w drodze zarządzania prezydenta miasta lub starostę analogicznego zakazu dla kategorii obejmujących pojazdy nauki jazdy”*.

Autor powołanej opinii nie zwrócił jednak uwagi, że o ile istnieją znaki drogowe, którymi można wyrazić zakaz wjazdu samochodów ciężarowych (znak B-5 + informacja uzupełniająca na znaku B-5 albo na tabliczce umieszczonej pod nim masa oznacza, że zakaz dotyczy pojazdu/zespołu pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza masę podaną na znaku albo na tabliczce) lub samochodów których parametry przekraczają określone normy (np. znak B-15 „zakaz wjazdu pojazdów o szerokości ponadm” oznacza zakaz ruchu pojazdów, których szerokość jest większa od wartości podanej na znaku, Znak B-16 „zakaz wjazdu pojazdów o wysokości ponadm” oznacza zakaz ruchu pojazdów, których wysokość jest większa od wartości podanej na znaku itp.).

Brak jest natomiast znaku, który obrazowałby analogiczny zakaz dla pojazdów nauki jazdy. Takiego znaku nie może ustanowić organ zarządzający ruchem na drogach publicznych, gdyby tak się stało kierujący samochodem nauki jazdy nie ma obowiązku dostosowania się do takiego znaku. Nie można również umieścić pod zwykłym znakiem zakazu tabliczki informacyjnej, że zakaz dotyczy tylko samochodów nauki jazdy (brak jest wzory takiej tabliczki informacyjnej).

Należy również zwrócić uwagę, że organizacja ruchu może dotyczyć ograniczenia w poruszeniu się samochodów ze względu na parametry samochodu a nie ze względu na cechy kierującego – a do tego ostatniego sprowadzałoby się ograniczenie dla „L-ek”. Zgodnie z art. 87 prawa o ruchu drogowym kierującym może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z warunków określonych w pkt 1-3:

1. posiada wymagane umiejętności do kierowania w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu ruchu

- drogowego i nie narażający kogokolwiek na szkodę oraz wymagany dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem;
2. odbywa, w ramach szkolenia, naukę jazdy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem instruktora;
 3. zdaje egzamin państwowy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem egzaminatora.

Powołany przepis nie ogranicza uprawnień kierującego w zależności od tego czy spełnia on warunek z pkt 1 albo 2 albo 3 powołanego przepisu.

Brak jest również uzasadnienia dla wprowadzenia omawianego ograniczenia ze względu na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Wręcz przeciwnie – tylko prowadzenie szkolenia w zwykłych warunkach jakie panują w ruchu drogowym jest w stanie przygotować kursanta do samodzielnego prowadzenia pojazdu. Ograniczenie możliwości prowadzenia szkolenia w zwykłych warunkach drogowych stanowi ma bezpośredni wpływ na poziom bezpieczeństwa na drodze. Zgodnie §1 ust. 2 Załącznika 3 do rozporządzenia w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów celem szkolenia jest przygotowanie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajami, zwanych dalej „osobami”, do kierowania odpowiednimi rodzajami pojazdów lub zespołami pojazdów, w sposób niezagrażający bezpieczeństwu i porządkowi ruchu drogowego. Dalej zgodnie z §8 ust. 1 powołanego załącznika zakres części praktycznej egzaminu wewnętrznego, kryteria oceny, oraz czas trwania, z zastrzeżeniem ust. 2, są zgodne z zasadami przeprowadzania egzaminu praktycznego na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Zgodnie z § 9 ust. 3 instrukcji przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy lub pozwolenie trasę egzaminacyjną należy tak dobrać, aby natężenie ruchu (w godzinach szczytu) na elementach drogi określonych w poz. 1-5 tabeli 7 nie było mniejsze niż 400 pojazdów na godzinę na jeden pas ruchu. Zatem założeniem przyjętym przy przeprowadzaniu egzaminów państwowych oraz wewnętrznych jest sprawdzenie umiejętności wykonywania podstawowych manewrów na drogach, które stanowią „popularne” szlaki komunikacyjne wśród kierowców. Jeżeli prawodawca wymaga od osoby egzaminowanej wykazania się umiejętnościami kierowania pojazdem w takich warunkach to nie może jednocześnie umożliwiać wprowadzania ograniczeń, które mogą spowodować, że kursant nie będzie miał możliwości ich nabycia w czasie trwania praktycznej części kursu.

Jednocześnie warto uświadamiać instruktorów, że rozpoczęcie praktycznego szkolenia kursanta w trudnych warunkach drogowych i niedostosowanie warunków prowadzenia szkolenia do umiejętności kursanta może zostać zakwalifikowane jako naruszenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym w razie wypadku drogowego spowodowanego przez kursanta może przesadzać pociągnięciu o odpowiedzialności karnej instruktora.

Oczywistym jest, że kursy prawa jazdy odbywają się z reguły na trasach egzaminacyjnych. Warto zatem zwrócić się do osób zarządzających ośrodkami ruchu drogowego by trasy egzaminacyjne były wyznaczane w sposób zróżnicowany.