

sınavlarını kendi yaşam koşulları bağlamında ele alarak Türkiye'deki sürücü eğitimi ve uygulama sınavlarının karşılaştırılmasını yapmaktadır. Söz konusu araştırma sürücü eğitimlerinin içeriği, uygulama sınav kuralları ve sürücü belgesi almanın koşulları dikkate alınarak ülkemizdeki iyileştirmesi gereken alanların belirlenmesi açısından önemlidir. Bu araştırma, amacına uygun olarak nitel araştırma yaklaşımıyla yürütülmüştür. Araştırmada, Avrupa Birliği ülkelerindeki sürücü eğitimleri, uygulama sınav standartları ve sürücü belgesi alma koşullarını ele alan araştırmalar ve ulusal belgeler taranarak doküman inceleme yöntemi kullanılmıştır. Türkiye'de yer alan ulaştırma sisteminde sürücü ve sürücü eğitmenleri önemli bir yer tutmaktadır. Dolayısıyla belirtilen modeller çerçevesinde sürücülerin eğitim almaları ve söz konusu ulaştırma sisteminde bu eğitimin gerekliliklerini yerine getirmelerinin bir sonucu olarak ekonomik kalkınma sağlanmış olacaktır. Söz konusu kalkınma beraberinde bütüncül bir yaklaşımla 2023 Eğitim Vizyonu felsefesinde yer alan teori ve pratiği uzlaştırabilen insan doğasına alt yapı oluşturabilecektir. İleri aşamada bu araştırma çalışması doğrultusunda ülkemizin kendi koşulları göz önünde bulundurularak yeni model önerisi getirilebilir.

Anahtar Kelimeler: Sürücü eğitimleri, motorlu taşıt sürücülerini kursu, direksiyon eğitimi dersi uygulama sınavı, Avrupa Birliği sürücü eğitim modelleri, sürücü belgesi

Türkiye İle Avrupa Birliği Ülkelerinin Sürücü Eğitimleri Ve Sınav Süreçleri Bağlamında Karşılaştırılması

İnsanoğlu var olmaya başladığından itibaren yaşamını idame ettirmek ve işini kolaylaştırmak için alet üretmeye başlamıştır. Tekerleğin icadıyla belli bir gelişime erişen ulaşım; günümüzde insanların sosyal, ekonomik ve kültürel yönden desteklemek amacıyla kaçınılmaz bir hizmet haline gelmiştir. Kaplan'a (1993, 242) göre ulaşım, farklı arazi kullanımlarının birbiriyle ilişkilerini kuran bağlayıcı, ulaştırma ise söz konusu bağlayıcının niteliksel ve niceliksel durumudur. Kalyoncuoğlu (1999, 1) karayolunu kullanan canlıların ve araçların, herhangi bir kaza ile karşılaşmadan yolu kullanabilmeleri için gerekli fiziksel, kültürel ve psikolojik şartların hazırlanması sürecini trafik güvenliği olarak ifade edilmektedir. Tunç (2003, 28) ise, karayolu trafik güvenliğini; sürücü, yaya, yolcu eğitimi ve sorumluluğu, yaptırım, yol emniyet tedbirleri gibi üç faktörde değerlendirmektedir.

Karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında çalışma yürütülmesi gereken alanlardan birisi olan sürücü eğitimi (Tunç, 2003, 28) konusunda da ülkelerin sistemleri arasında farklılıklar bulunmaktadır. Sönmez ve Vursavaş'a (2002) göre, özel sürücü

kurslarının 1987 yılı sonundan itibaren faaliyete geçmesi Türkiye’de sürücülük eğitimlerinde modernleşmenin başlangıcı olarak kabul edilmektedir.

Sürücü kurslarının önemli bir bölümü ticari araçlar, iş makinaları ve ağır vasıta kullanımına ilişkin olması ve sürücü belgesine sahip olmanın iş ilanlarında sıkça aranan bir özellik olması sebebiyle, sürücü eğitim programları mesleki eğitimin içerisinde değerlendirilebilir (Miser, Ural ve Ünlühisarcıklı. 2010, 89). Sürücü eğitimi aynı zamanda, Dünya Sağlık Örgütü (WHO) karayolu trafik kazalarını bir halk sağlığı sorunu olarak görmesi sebebiyle de sağlık eğitimi olarak değerlendirilmektedir. Dünyada kazaları önleme ve kontrol etme çalışmalarının odak noktaları “4 E” yaklaşımı olarak bilinen eğitim (Education), denetim (Enforcement), mühendislik (Engineering) ve çevre’dir (Environment) (Nedumaran, Ramachandran, Kaliyaperumal, 2013, 1004).

Yol kullanıcılarını doğrudan hedefleyen önlemler, formal ve informal eğitim faaliyetlerinden farklı olarak herhangi bir zaman çizelgesi olmadan eğitim programlarının yasal denetimlerini içerir (Venter, 2000). Davis ve Quimby (2003, 1), yol güvenliği eğitiminin okullarda formal olarak verildiği gibi eğitime devam edemeyen formal eğitimin dışındaki yetişkin ve çocuklar için de söz konusu eğitimin informal olarak verilmesinin gerekliliğini belirtmişlerdir.

Karayolu güvenliği ile ilgili olarak; alkollü araç kullanma, aşırı hız, kask ve emniyet kemeri kullanmama, araç kullanırken telefonla konuşma tüm ülkelerin ortak sorunu olarak kabul edilmektedir. Deneyimler bu alanda davranış değişikliği için uygulama ve eğitimin büyük fayda sağladığını göstermiştir (IRTAD, 2013, 25). Her yıl binlerce insan aşırı hız, emniyet kemeri takmama gibi hatalar sonucu trafik kazalarında hayatını kaybettiğinden, ülkeler otoyolları ve trafik bilgi sistemlerini temel alan stratejik yol güvenliği programlarıyla bu durumla mücadele etmektedirler. Trafik kazalarının temelinde, sürücü eğitiminin sürece yayılmaması yatmaktadır (English, 2011, 44).

Araç kullanma bilişsel, fiziksel, duyuşsal ve psikomotor becerilerin eşgüdümlü olarak yürütülmesi gereken bir faaliyettir (Young & Regan, 2007, 379). Sürücülükle ilgili sınavların geçilmesi için sürücülük becerilerinin öğrenilmesi temel ihtiyaç olmasının yanında bu sürücü eğitiminin tek ve en önemli amacı olarak

değerlendirilmemelidir. Sürücü eğitimin programlarının en önemli olmasa bile öncelikli hedefi çarpışmalarla ilgisi bakımından “güvenli” sürücüler yetiştirmektir (Mayhew ve Simpson, 2002).

Dünyada genç sürücülerin sürücü belgesi almadan önce sürüş deneyimlerinin artırılması yönünde bir eğilim bulunmaktadır. Kuzey Amerika ve Avustralya’da daha uzun süren bir zorunlu eğitim sistemiyle sürücü belgelendirilmesi verilmektedir. Yol güvenliği kuruluşları Avustralya’da sürücü adaylarına tek başına sürüşten önce en az 120 saatlik çalışma tavsiye etmektedirler (Williams ve Ferguson, 2004, 5-6). Sürücülerin büyük çoğunluğu karayolu güvenliğine ilişkin kuralları sürücü belgelerini alırken öğrenmektedir. Fakat, sürücüler daha sonraki gelişme ve mevzuatla ilgili değişiklikleri çokta iyi takip etmemektedirler. Yetişkinler ise, karayolu kurallarıyla ilgili tekrar öğrenme faaliyetlerine yakınları sürücü belgesi alacağı zaman ilgi duymaktadır. Bu iki öğrenme arasındaki zaman aralığı 20 yıl belki de daha fazla zaman olabilmektedir (Waldock, 2008, 386). Bu bağlamdaki sorun alanı, sürücülerin eğitimlerin gerekliliğinin farkında olmaması ve sürekli güncellenen gelişimlerden sadece sürücü belgesi alma sürecinde ilgilendikleri sonucuna varılabilir.

Bağcı (1995), “Sürücü Adaylarının Bilgilendirilmesinde Sürücü Kurslarında Verilen Trafik Eğitiminin Önemi” konulu araştırmasında, sürücü eğitimine katılan bireylere eğitim almadan önce ve sonra anket uygulayarak, eğitimin belirgin bir bilgi artışına sebep olduğunu belirlemiştir. Aşıkkaya (1995), “Ülkemizdeki Sürücü Kurslarındaki Eğitimin Yeterliliğinin İstatistiksel Analizi” konulu araştırmasında kurslara devam eden ve sürücü belgesi almış sürücülere yönelik iki tür anket formu uygulanarak, anket sonucunda sürücü kurslarının önemli ve gerekli olduğu ortaya konulmuştur. Güleçen (1998), “Trafik Eğitiminde Sürücü Kurslarının Etkisi” konulu araştırmasında, trafikle ilgili sorunların ekonomik, sosyal, siyasal ve eğitimle ilgili hususlar göz ardı edilerek çözülemeyeceği sonucuna varmıştır. Ayrıca, motorlu taşıt sürücü kurslarının en önemli sorununun devamsızlık ve denetimsizlik olduğu belirtilerek, motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan ders sayılarının artırılması, programların daha kapsamlı hale getirilmesi ve direksiyon eğitimi dersi ile ilgili geliştirici düzenlemeler önerilmiştir.

İnal (2001) “Trafik Güvenliği ve Türkiye’de Sürücü Eğitiminin İncelenmesi” araştırmasında ,Türkiye’de sürücü eğitimi ile diğer ülkelerin sürücü eğitimini ve sürücü belge türlerini inceleyerek farklılıklarını ortaya koymuştur. Söz konusu araştırmanın sonucunda trafik güvenliği için sürücü eğitimlerinin önemi saptanarak, başarılı olan ülkelerin sistemlerinin örnek alınması gerektiğini vurgulamıştır. Türkoğlu, Muhammet (2002), “Özel Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Trafik Kazalarına Etkisi” adlı araştırmasında trafik kazalarını, kazaların oluş şekilleri ve kusur oranlarını ele almış, diğer yol kullanıcılarının ve sürücülerin durumunu ortaya koymaya çalışmıştır. Sonuç olarak sürücü belgesinin alındığı yer ile (Emniyet teşkilatı / Özel MTSK) kazaya neden olma arasında bir ilişki olmadığını ve sürücülerin en fazla arkadan çarpma, yön değiştirme ve geçiş önceliğine uymama hatalarıyla kazaya neden oldukları belirtilmiştir.

Türkoğlu, Ali (2002), trafik eğitimi ile ilgili araştırmasında Türkiye’de eğitim kurumlarında sürücü eğitiminin nasıl yapıldığı, sertifikaların nasıl verildiği incelemiştir. Sonuç olarak kurslara devamsızlığın önemli bir sorun olduğu ve yeterince denetlenmediği, bazı derslerin uygulamalarının (ilk yardım ve direksiyon) yeterince yapılmadığı vurgulanmıştır. Tanrikulu (2002), “Trafik Kazalarının Önlenmesi Bağlamında Trafik Eğitiminin Önemi” konulu araştırmasında kursiyerlerden edinilen bilgiler ışığında karayolu trafik güvenliğine eğitimin etkisini ortaya koymaya çalışmıştır. Sonuç olarak, sürücü kurslarında teorik eğitimin yeterli olduğu, pratik eğitimin yetersiz olduğu vurgulanmıştır. Bozkurt (2003), sürücü eğitimiyle ilgili yaptığı araştırmada, sürücü adaylarının sürücü eğitimlerine başlamadan önce ve bitirdikten sonra ilk yardım bilgilerini ölçmüştür. Sonuç olarak adayların eğitim öncesi ve sonrası bilgi puanları arasında anlamlı fark bulunmuştur. Vursavaş (2004), “Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi” araştırmasında “B” sınıfı sürücü belgesi programını sürücü belgesi almaya hak kazananların görüşleriyle değerlendirip programın eksik yönlerini tespit etmiştir. Sonuç olarak eğiticilerin konusunda uzman kişilerden seçilmesi, bu kişilere yönelik periyodik seminerler düzenlenmesi, kursların donanım olarak yeterli ve standart koşullarla donatılması ve kurslardaki denetimlerin arttırılması gerektiğini ifade etmiştir.

Özdemir (2010), “Türkiye’de Örgün Eğitim Sistemi İçerisinde Trafik Eğitiminin Durumu, Avrupa ve Dünya Ülkeleri Işığında Geliştirilmesi” araştırmasında trafik güvenliği eğitiminin ülkemizdeki mevcut durumunu Avrupa ve dünyadaki ülkelerle karşılaştırmıştır. Araştırmada sürekli güncellenerek uygulanacak trafik eğitiminin trafik kazalarının en aza indirilmesine ve sistemli olarak uygulanacak trafik eğitimiyle trafik kültürünün oluşmasında etkili olacağı saptanmıştır.

Bu araştırmanın amacı, Avrupa Birliği Ülkelerinin sürücü eğitimi ve uygulama sınavlarını kendi yaşam koşulları bağlamında ele alarak Türkiye’deki sürücü eğitimi ve uygulama sınavlarının karşılaştırılmasını yapmaktır. Bu amaç doğrultusunda, sürücü eğitimlerinin içeriği, uygulama sınavlarının kuralları, öncelikleri ve sürücü belgesinin alınma koşulları ele alınmaktadır. Bu araştırma, Avrupa Birliği Ülkelerinin sürücü eğitimleri, uygulama sınavları ve sürücü belgesi alma koşullarının ele alınarak, ülkemizdeki iyileştirme alanlarını tespiti için önemlidir.

Yöntem

Bu araştırma, amacına uygun olarak nitel araştırma yaklaşımıyla yürütülmüştür. Nitel araştırma yaklaşımı araştırma nesnesine bütüncül bir şekilde bakarak onu kendi bağlamı içerisinde incelemeye dayanmaktadır (Punch, 2005). Nitel araştırma yapılırken asıl amaç bu konuların aralarında var olan benzer noktaları tespit edip bağ kurmaktır (Patton, 2002). Bu araştırmada, Avrupa ülkelerindeki sürücü eğitimleri, uygulama sınav standartları ve sürücü belgesi alma koşullarını ele alan araştırmalar ve ulusal belgeler taranarak doküman inceleme yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntem, araştırılması planlanan konular hakkında bilgi içeren yazılı ve sözlü materyallerin analizini kapsamaktadır. Doküman incelemesi, araştırılması hedeflenen, olay veya olgular hakkında bilgi içeren yazılı materyallerin analizini kapsamaktadır (Şimşek, 2009).

Tartışma

Bu bölümde sürücü eğitim modelleri, sürücü belge modelleri ve sürücü uygulama sınavları Avrupa Birliği ile karşılaştırılmıştır.

1-Sürücü Eğitim Modelleri

Avrupa Birliği ülkelerinde sürücü eğitimlerinde uygulanan eğitim modelleri farklılaşmaktadır. Bazı ülkeler iki modeli aynı anda kullanabilme esnekliğine sahiptir. Bu bölümde, dünyada uygulanan altı sürücü eğitim modeline yer verilecektir.

1.1.Sürücü Okulunda Teorik ve Direksiyon Eğitiminin Zorunlu Olma Durumu. Ülkemizde de uygulanan sürücü eğitimi bu modelde olup, bütün sürücü adayları MEB tarafından belirlenen teorik ve direksiyon dersini almak zorundadır. Teorik ders saati 2 ile 54, direksiyon dersleri ise 8 ile 40 saat arasında değişmektedir. Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Hırvatistan, İsviçre, Letonya, Lüksemburg Macaristan, Norveç, Portekiz ve Türkiye bu modeli uygulayan ülkelerdir. Bu ülkelerden Fransa'da sadece teorik eğitim zorunludur. Almanya, Bulgaristan, Danimarka, Hırvatistan, Macaristan ve Portekiz ile birlikte Türkiye'de araç sürücü belgesi almanın tek yolu bu modeldir.

Türkiye’de B sınıfı araçlar için aday sürücülere 34 saati teorik, 16 saati uygulama olmak üzere 50 saat eğitim verilmektedir. Aday kendini uygulama sınavına girmeye hazır hissedinceye kadar uygulama eğitimi alabilir. Türkiye’de ilk defa sürücü belgesi alanlar en az bir yıl süre ile aday sürücü olarak kabul edilirler (Karayolları Trafik Kanunu, 1983). 01.01.2016 tarihi itibarıyla ilk defa sürücü belgesi alanlar ile herhangi bir sebeple sürücü belgesi iptal edilmiş olup da yeniden sürücü belgesi alanlar, belgenin alındığı tarihten itibaren iki yıl süreyle aday sürücü olarak kabul edilir. Aday sürücülük süresi içerisinde trafik ışıklarının üç kez ihlal edilmesi, uyuşturucu madde veya alkol olarak araç kullanılmasından dolayı sürücü belgelerinin geri alınması, hız sınırı ve dönüş kurallarının üç kez ihlal edilmesi, yaya veya okul geçitlerinde geçiş üstünlüğünün üç kez ihlal edilmesi, araç cinsine bakılmaksızın 0,20 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullanıldığının tespit edilmesi veya toplam 75 ceza puanının aşılması durumunda sürücülerin belgesi trafik görevlilerince iptal edilir. Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Söz konusu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı gereklidir (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1987).

1.2. Zorunluluk Olmadan Bir Sürücü Okulunda Teorik ve Direksiyon Eğitimi Alma Durumu. Bu modelde kursiyer araç kullanmayı sürücü okulunda öğrenmekte olup, teorik ve direksiyon dersleri için asgari devam zorunluluğu bulunmamaktadır. Alınan teorik dersler ortalama 5-25 saat, direksiyon dersleri ise 25-35 saat arasındadır. Bu modelin uygulandığı ülkeler; İngiltere, İspanya, İsveç, Hollanda ve Kuzey İrlanda’dır. Hollanda’da araç kullanmayı öğrenmenin tek yolu bu modeldir.

1.3. Teorik ve Direksiyon Eğitimine Bir Sürücü Okulunda Başlayıp Özel Gözetmen Eşliğinde Devam Etme Durumu. Bu modelde kursiyer belli miktarda teorik ve direksiyon eğitimini alacağı sürücü okuluna başlar. Gereken derslere girdikten sonra kursiyer eğitimine bir gözetmenle devam eder. Asgari ders miktarları Model 1’deki sürücü okulunda asgari teorik ve direksiyon eğitiminin süresini karşılamaktadır. Bu modeli uygulayan çoğu ülkede hem kursiyer hem de gözetmen için yaş alt sınırı,

gözetmenin ilave eğitim alması gibi bazı koşullar bulunmaktadır. Birçok ülkede bu tür eğitim için özel bir izin belgesi gerekmektedir. Birkaç ülkede ise gözetmen eğitiminde bulunan kursiyer için belli kısıtlamalar uygulanmaktadır. Hız sınırlamaları, gece, hafta sonu sürüş yasağı ve yolcu taşıma yasağı vb. bunlardan bazılarıdır. Bu modelin uygulandığı ülkeler: Avusturya, İsviçre, Lüksemburg ve Norveç'tir.

1.4. Teorik ve Direksiyon Eğitimine Bir Sürücü Okulunda Başlayıp Özel Gözetmen Eşliğinde Devam Etme Durumu (Bu modelde sürücü okuluna düzenli olarak rapor vermek zorunlu). Bu modelde kursiyer teorik ve direksiyon eğitimini alacağı sürücü okuluna başlar. Söz konusu modelde devam zorunluluğu olan asgari ders saatini tamamladıktan sonra gözetmenle eğitimini tamamlar. İkinci aşamada gözetmenle birlikte sürücü okuluna giderek düzenli şekilde eğitim alır. Genellikle, alınan asgari ders miktarı teorik ve direksiyon eğitiminin asgari ders miktarını karşılamaktadır. Çoğu ülkede hem kursiyer hem de gözetmenin bazı şartları karşılaması gerekmektedir. Bu model; Avusturya, Estonya ve Fransa ülkelerinde uygulanmaktadır.

1.5. Sadece Gözetmenle Eğitim Alma Durumu. Bu modelde kursiyer teorik ve direksiyon eğitiminin tamamını bir gözetmen nezaretinde alarak sürücü okuluna gitmesi zorunlu değildir. Eğitimde sürücü okulu bulunmamakla birlikte, bazı ülkelerde hem kursiyer hem de gözetmen için; yaş alt sınırı, özel izin belgesi veya sigorta, asgari ders saati toplamı ya da uygulama yapması gereken asgari mesafe gibi bazı koşulları karşılaması gerekmektedir. Bu modelin bulunduğu ülkeler: Belçika, Finlandiya, İngiltere, İspanya, İsveç, Kuzey İrlanda, Letonya'dır.

1.6. Sürücü Okulu veya Gözetmen Eğitimini Müteakip Tek Başına Stajyerlik. Bu sistemde kursiyer teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlar. Sürücü okulundaki derslerin belli bir miktarını takip etme zorunluluğu bulunmaktadır. Başlangıç eğitimini tamamlayan kursiyer belirli bir süre stajyer sürücü olarak tek başına araç kullanabilir. Bu stajyerlik döneminde gece ve hafta sonu sürüş yasağı, yolcu taşıma yasağı gibi kısıtlamalar bulunmaktadır. Bu model sadece Belçika'da uygulanmaktadır.

2-Sürücü Belge Modelleri

Bu bölümde ülkelere göre sürücü belge modellerine yer verilecektir. Söz konusu belge modelleri tek ve iki aşamalı olmak üzere iki şekilde ele alınacaktır.

2.1.Tek Aşamalı Belgelendirme. Bu modelde sürücülük eğitimini kursiyer bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi sistemi uygulanmaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesi almaya hak kazanır. Sürücü belgesini almış olan kişi için herhangi bir önlem veya kısıtlama olmaksızın, sürücü belgesi verildiği andan itibaren ‘tam’ ve ‘sürekli’ belge olarak geçerliliği bulunmaktadır. Bu sistem Belçika, Bulgaristan, Danimarka, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda ve İsviçre’de kullanılmaktadır. Türkiye’deki sürücü belgelendirme sistemi de bu sınıfta yer almakta olup, Türkiye’de 2 yıllık bir süre ile aday sürücülük dönemi vardır.

2.2.İki Aşamalı Belgelendirme Sistemi. İki aşamalı belgelendirme sisteminde üç farklı yöntem bulunmaktadır. İlkinde kursiyer sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklindedir. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek geçici sürücü belgesini alabilmektedir. Kursiyer sürücü belgesini aldıktan sonra belli bir süre daha ikinci aşama bir eğitimi takip etmek zorundadır. Bu eğitim kayma/savrulma eğitimi, gece sürüş eğitimi, sürüşün değerlendirilmesi vb. farklı unsurları içermektedir. İki yıl sonra ‘tam’ sürücü belgesi alabilmek için bu eğitimin takip edilmesi zorunludur. Bu sistem Estonya, Lüksemburg ve Finlandiya’da kullanılmaktadır.

İki aşamalı belgelendirme sisteminin ikinci yönteminde ise, kısıtlamasız stajyerlik dönemi bulunmaktadır. Bu sistemde kursiyer sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesi almaya hak kazanır. Sürücü belgesinin alınmasından itibaren belli bir süre (çoğu ülkede iki yıl) için bu belge kısıtlamasız stajyer sürücü belgesi olarak kabul edilmektedir. Bu durum, kursiyerin stajyerlik

dönemi içindeki trafik kuralı ihlallerinde genellikle de daha ağır yaptırımlara maruz olması anlamına gelmektedir. Bazı ülkelerde söz konusu durum, sürücüye puan verme veya eksiltme şeklindeki ceza puanı yöntemiyle uygulanmaktadır. Belli süreler içinde belirlenenden fazla trafik suçu işleyen sürücü ilave eğitimi almak zorundadır. Bu sistem Almanya, İngiltere, İsveç, Norveç ve Portekiz’de uygulanmaktadır.

İki aşamalı belgelendirme sisteminin bir farklı yöntemi ise, kısıtlamalı stajyerlik dönemi uygulanmaktadır. Bu sistemde kursiyer, sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra yazılı ve direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesini almaya hak kazanır. Sürücü belgesinin alınmasından itibaren belli bir süre genellikle iki yıl için bu belge geçerlidir.

Sürücü bu stajyerlik döneminde hız sınırlamaları, daha düşük alkol oranı vb. bazı kısıtlamalara maruzdur. Bu kısıtlamaların yanında kural ihlallerinde de başka tedbirler söz konusudur. Bazı ülkelerde bu trafik kuralı ihlalinde puan vermek veya eksiltmek şeklinde işleyen bir ceza puanı uygulanmaktadır. Belli bir süre içinde belirli miktarda trafik suçu işlenirse sürücü ilave eğitim almak zorundadır. Bu sistem Avusturya, Fransa, İspanya, Kuzey İrlanda, Letonya ve Macaristan’da uygulanmaktadır.

3-Sürücü Uygulama Sınavları

3.1.Avrupa Birliği Standartları. Avrupa Birliğine üye devletler, karayolları sürücü ehliyetlerinde ortak hareket edebilmek için 2006 yılında standartlar belirlemişlerdir. Üye devletler bu standartların altına inemez, şartları değiştirememektedirler. Fakat bu standartlara ek olarak kendi ülkeleri için yeni maddeler koyabilmektedirler. Avrupa Birliği Direktifleri B bölümü 7. madde de sürücüler için beceri ve davranış standartları belirlenmiştir. Bu maddeye göre sürücü adayı aracın temel teknik özelliklerini bilmeli (sinyal lambaları, akü vb.), trafik kurallarına dikkat etmeli (kavşak geçişleri, kırmızı ışık, yaya geçitleri vb.), aracı akan trafikte tehlikeye atmadan sürmeli (şeritler içinde araç sürüşü, park yapma vb.) gibi standartları yerine getirmesi beklenmektedir (Eur-lex.Europa, 2019).

Uygulamalı Sürüş Testlerine bakan kişiler (üye ülkelerde denetçi olarak belirlenmiştir) için Avrupa Birliği Direktifleri doğrultusunda minimum gereklilikler belirlenmiştir. Buna göre denetçi en az üç yıl boyunca B kategorisinde lisansa sahip olmalı, 23 yaş ve üstünde olmalı ve kalite güvence eğitimlerini ve diğer düzenli eğitimlerini tamamlamış olmalıdır. Üçüncü seviye yeterlilik için mesleki eğitimi tamamlamış olması gerekmektedir. Teknik koşullar için; sürüş davranışı teorisi, değerlendirme teorisi ve pratiği, tehlikeli durumların doğru ve kapsamlı bir şekilde tanınması, zamanında ve yapıcı geribildirim, kişisel sürüş becerileri, inceleme sonucu ile ilgili net geri bildirimler, ayrımcı olmayan ve tüm başvuru sahiplerine saygılı muamele, araç teknik ve fiziksel bilgisi (hız, sürtünme, dinamik, enerji gibi araç fiziği bilgisi vb.) gibi konular hakkında bilgi ve tecrübeye sahip olmalıdır (Eur-lex.Europa, 2019).

3.2.Almanya Uygulama Sınav Koşulları. Almanya’da ehliyet uygulama sınavı “Test Protokolü ”ne göre yapılmaktadır. Teorik sınavı geçen adayın uygulama sınavındaki görevleri yerine getirmesi beklenir (Fahrschule-Columbus, 2019). Ehliyet sınav süreleri ehliyet türüne göre 30 dakika ile 75 dakika arasında değişmektedir. En yaygın olarak kullanılan B sınıfı ehliyet türünün uygulama sınavı 45 dakika sürmektedir (Bussgeldkatalog, 2019). Sınav TÜVSÜD tarafından görevlendirilen bir denetçi tarafından yapılmaktadır. Denetçi trafik alanındaki kursları tamamlamış ve yapılan sınavlarda başarılı olmuş ve en az 3 yıl sürüş deneyimine sahip olan kişilerden oluşmaktadır (Tuev-Sued, 2019).

Uygulama sınavı üç bölümden oluşmaktadır. A Bölümünde adayın araç bilgisi ölçülmektedir. Bunlar lastikler, frenleme sistemi, aydınlatma, sıvı seviyeleri, sinyal ve uyarı cihazları, kontrol cihazları, iç kontroller, akü, yönetim, kemer, ayna, koltuk ayarı alanlarında hareket ve davranışları şeklindedir. B bölümünde ise trafiksiz alanda aracı park etme, garaja park etme, slalom, ani duruş, aracı döndürme, kapı geçişi gibi alanlardan en fazla 3 hata ile çıkması beklenmektedir. C bölümünde B bölümünü hatasız geçen adaylar sınava devam edebilmektedir. C bölümünde adayın akan trafikteki davranışlarını değerlendirmek için şerit değiştirme, zamanında durma vb. Test Protokolü formunda yer alan B3.01 den B3.39 a kadar olan 39 madde bulunmaktadır. Akan trafikte bir şerit seçimi, maksimum hız limitinin aşılması, yol trafik düzenlemelerine uymama, trafiği tehlikeye atma, kavşaklarda hata yapma, ışıklarda

durmama, yaya ve bisikletlilere yol vermeme hatalarından birini yapan aday uygulama sınavını geçememektedir. Bu maddeler dışında toplam 10'dan fazla hata yapan aday da sınavı geçememektedir (Fahrschule-Columbus, 2019).

3.3.Fransa Uygulama Sınav Koşulları. Fransa'da ehliyet uygulama sınavı "Sürüş Lisansının İncelenmesi Belgesi"ne göre yapılmaktadır. Teorik sınavı geçen adayların uygulama sınavındaki görevleri yerine getirmesi beklenir (Sf-Auto-Ecole, 2019). En az 20 saatlik uygulama eğitimini tamamlayan adaya, sürücü kursu bir sınav tarihi belirlemektedir. Uygulama sınavı toplam 32 dakika sürmektedir. Sınavda adayın başarılı olabilmesi için Beceri Değerlendirmesinden 30 üzerinden en az 20 puan alması gerekir. Sınav yetkili bir denetçi tarafından yapılmaktadır. Denetçi araç bilgisi, risklere karşı sürücü farkındalığı, yol sürüşü, trafik akışına uyum sağlama, ekonomik-çevre dostu sürüş- nezaket gibi alanlardan oluşan beş ana bölümdeki 16 madde üzerinden değerlendirme yapmaktadır (Droit-Finances.Commentcamarche, 2019). Kırmızı ışığa uymama, çizgi ihlalleri, yasak yönde dönüş vb. hataları yapan aday ise puanına bakılmaksızın sınavdan kalır. Ayrıca denetçinin direksiyon simidine veya pedallara müdahale etmemesi gerekmektedir.

3.4.İngiltere Uygulama Sınav Koşulları. İngiltere'de sürücü adaylarına uygulanan sınavlar teorik ve uygulamalı sınav olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Otomobil sürücüleri için uygulamalı sınav göz kontrolü ve yol güvenliğiyle ilgili sorularla başlayarak, ardından bazı özel manevraları içeren uygulamalı sınav ile tamamlanır. İngiltere'de pratik ehliyet sınavı "Sürüş Testi Raporu DL25A" göre yapılmaktadır (Rac.Co,2019). Burada, teste gireceğiniz otomobil için geçerli bir sürüş testi sigortası olduğunu ve geçen yıl en az 185 gün boyunca İngiltere'de yaşadığınızı beyan etme zorunluluğu bulunmaktadır. Uygulama sınavı yetkili bir denetçi tarafından 40 dakikalık bir sürede çeşitli yol ve trafik koşullarında yapılır (Gov, 2019). Sürüş Testi Raporuna kişisel bilgiler ile birlikte hangi türde ehliyet sınavı için gireceğinizin yer aldığı bölümler doldurulur. Sürüş Testi Rapor Formundaki 27 kategoride uygulama sınavında bir adayın yapabileceği farklı türdeki hataları kapsamaktadır. Burada S sütunu ciddi ve tehlikeli sürüşler için, D sütunu küçük sürüş hataları için işaretlenmektedir. Formda ilk madde görme testi olup ve 20 m den bir aracı plakasını okunması beklenmektedir. Görme testinde başarısız olunması surumunda sınavdan

geçmek mümkün değildir. Kontrollü durdurma, ters manevralar, araç kontroller, önlemler, kontrol (arızalar gibi), sinyaller, engeller, trafik işaretleri, takip mesafesi, trafikte sürüş durumu, kavşaklar, yargı (güvenli sollama gibi), konumlandırma (aracı çizgiler içinde tutma), yaya geçitleri, normal duruş(trafikte güvenli bir yerde durma), farkındalık (diğer sürücülerin tepkilerini fark etme) gibi kategorileri başarı ile geçilmesi beklenmektedir. Denetçinin sözlü veya fiziksel olarak harekete geçmesi gerektiği durumlarda (direksiyon simidine veya fren pedallarına müdahale gibi) sınav bitirilip ve aday başarısız sayılmaktadır (PassmeFast, 2019). S hatalarından yapılmadan, D sütünü küçük hatalardan en fazla 15 hata yapan kişi sınavı geçebilmektedir (Gov, 2019). Uygulama sınavı sürücü adayının güvenli araç kullanıp kullanmadığını, karayolları trafik kanununa hâkim olduğunu sürüş esnasındaki davranışlarıyla gösterip gösteremediğini test etmektedir (Directgov, 2007).

Sınav güzergâhları mümkün olduğunca benzer şartları ve değişik yol ve trafik koşullarını içerir. Uygulamalı sınav sonrasında sınav gözetmeni başarılı olup olmadığını adaya söyler. Ayrıca sürücü adayının istemesi halinde sınav performansını gösteren belgenin bir örneği verilir. Sınavda başarısız olunması halinde 10 iş günü sonrasında itibaren sınav tekrarlanabilir.

Geleneksel sürücü eğitimi yaklaşımına göre adayın aracının kullanımına odaklanmaktadır. İlk aşama, aracı çalıştırmak, durdurmak, yolda doğru şekilde yönlendirmek vb. becerileri geliştirmektir. Sürücünün trafikte geçerli olan kuralları öğrenme ve bunları yolda uygulama becerisi ise ikinci aşamayı oluşturmaktadır. Bu becerileri kazanan birey sürücü belgesini almayı hak kazanır. Trafik yol, araç ve insan unsurlarından oluşmaktadır ki bu unsurlar sürekli gelişmektedir. Bir defalık alınan sürücü belgesi toplumun beklentilerine cevap vermemektedir. Sürücü belgesi sürekli bir eğitimin koruyucusu olmalıdır. Dolayısıyla sürücü belgesi alma ve elinde bulundurma sürecine yeni bir eğitim modeli geliştirilmelidir.

Teorik ders saati; sürücü adayının sürücü kursunda trafik kuralları, kanunlar vb. alanlarda aldığı eğitimdeki süreyi, direksiyon eğitimi saati; sürücü adayının yanında bir öğretici ve araç ile yaptığı uygulamalı sürüşteki süreyi, eğitime başlama yaşı, sürücü belge alma şartları ve denetçi yeterlilikleri; Avrupa Birliği 2006 direktifleri doğrultusundaki minimum şartlardan farklı olarak uygulama yapan ülkelerin durumlarını göstermektedir.

Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'nin ehliyet alma süreçlerinde teorik ve uygulama dersleri Tablo1'de yer almaktadır. Bu tabloya göre, ülkelerin eğitime başlama yaşları, teorik ve uygulama ders saati, uygulama eğitim saati, sürücü belge alma koşulları ve denetçi yeterlilikleri bulunmaktadır.

Tablo 1

Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'nin Ehliyet Alma Süreçlerinde Teorik ve Uygulama Dersleri

Ülke Adı	Eğitime Başlama Yaşı	Teorik Ders Saati	Uygulama lı Eğitim Saati	Sürücü Belge Alma Şartları	Denetçi Yeterlilikleri
Avusturya	18	40	20	Teorik sınavında başarılı olmak, otoyol, tali yol ve gece araç kullandığını ispat etmek, takip-kayıt defterini tutmak	-En az 7 yıllık sürücü belgesine sahip olmak
Avusturya	18	8	8	Gözetmen eşliğinde direksiyon eğitimi almak	
Avusturya	16	40	20		
Belçika	18	4	10	Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitiminden sonra en az 3 en fazla 12 aylık stajyerlik yapmak	-En az 6 yıllık sürücü belgesine sahip olmak -En az 24 yaşında olmak
Belçika	18	-	-	Hiç sürücü okuluna gitmeden, bir gözetmen eşliğinde teori ve direksiyon eğitimi almak	
Bulgaristan		36	25		
Danimarka		26	22	14 günde tüm eğitim sürecini tamamlamak	
Estonya		41	40	Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi aldıktan sonra resmi direksiyon sınavına girmek	-Direksiyon sınavını geçmiş olmak -Özel sürücü eğitici belgesine sahip (bu belge 1-2 yıl geçerlidir.) olmak
Estonya	16			Sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almadan gözetmen eşliğinde eğitim alarak yazılı ve uygulama sınavına girmek	
Finlandiya		20	30	Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak	-En az 3 yıllık sürücü belgesine

Finlandiya	18	20	30	Aynı gözetmen eşliğinde teorik ve direksiyon eğitimi almak	sahibi olmak -21 yaşından büyük olmak - Özel bir sınavı geçtikten sonra polis tarafından verilen izin belgesine sahip olmak
Fransa	16	5 (Teorik ders zorunlu değildir)	20	Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak	
Fransa			1 yıl	Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi aldıktan sonra bir gözetmen eşliğinde eğitim almak	-28 yaşında olmak - En az 3 yıllık B sınıfı sürücü belgesine sahibi olmak
Almanya		28	36	Uygulama eğitiminde otoyolda en az 4 saat ve gece en az 3 saat araç kullanmak zorunluğu bulunmak	
İngiltere				Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak	-En az 21 yaşında olmak
İngiltere				Öğretmen olmayan bir gözetmenden teorik ve direksiyon eğitimi almak	-3 yıllık B sınıfı ehliyete sahip olmak
Macaristan		30	35	Sürücü okulunda eğitim almak	
Letonya		54	12	Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak	-En az 21 yaşında olmak
Letonya		54	12	Öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde teorik ve direksiyon eğitimi almak	-3 yıllık B sınıfı ehliyete sahip olmak
Türkiye	18	34	16	Öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde teorik ve direksiyon eğitimi almak	-En az ortaöğretim mezunu olmak -3 yıllık B sınıfı ehliyete sahip olmak, -Resmî kurum personeli olmak

Tablo 1 incelendiğinde, sürücü eğitimlerine katılma yaşının ülkelere göre en az 16 en çok 18 olduğu görülmektedir. Teorik ders saatinin ise en az 4 en fazla 54 saat şeklindedir. Türkiye'nin ise teorik eğitimi 34 saat uygulamalı eğitimin ise 16 saat olduğu görülmektedir.

Trafik kazalarını önlemek için sürücü adaylarının eğitimlerinin sürece yayılması ve saatlerinin artırılması durumu, trafik bilincinin oluşmasına ve gelişen

trafik kurallarının bilinmesine katkı sağlayacaktır. Sürücü eğitimlerinde özellikle uygulamalı eğitimin, bir uzman eşliğinde yürütülmesi adayın pratiğinin gelişmesine önemli bir katkı sağlamaktadır. Söz konusu uygulama eğitimi, sürücünün her koşulda trafiğe çıkabileceği uzman tarafından karar verdiğinde uygulama sınavına girmesi sağlanmalıdır. Bu önerinin temelinde eğitimlerde adayların öğrenme becerilerindeki bireysel farklılıkların dikkate alınması başka bir deyişle bazı adayların psikomotor becerilerinin yüksek bazı adayların ise düşük olma durumununun gözetilmesi gerekmektedir. Uygulama sınavlarının, sürücülerin karşılaştacağı her koşulu değerlendiren kriterde olması, sürücü eğitimlerinin etkililiğini artıracak ve eğitimin de her koşulda yapılmasını tetikleyecektir. Bu bağlamda direksiyon sınavlarında Avrupa Birliği ülkelerindeki gibi gece sürüşlerinin yapılması, Türkiye’de değerlendirilmesi gereken konulardan biridir.

Sonuçlar

Bu araştırmada, Avrupa Birliğine üye ülkeler ile Türkiye’nin sürücü eğitim modelleri karşılaştırılarak sürücü davranışlarının geliştirilmesi ve kazalara karışma oranının azaltılması için sürücü eğitiminin ve sınav sisteminin iyileştirmesi amaçlanmaktadır. Söz konusu ülkelerin sürücü eğitim modelleri incelendiğinde, sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi alma şartının arandığı ülkeler; Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Hırvatistan, İsviçre, Letonya, Lüksemburg Macaristan, Norveç, Portekiz ve Türkiye’dir. Bununla birlikte zorunluluk olmaksızın, bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almanın mümkün olduğu modelin yer aldığı ülkeler ise İngiltere, İspanya, İsveç, Hollanda ve Kuzey İrlanda’dır.

Teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp özel gözetmen eşliğinde devam etme modelinin kullanıldığı ülkeler Avusturya, İsviçre, Lüksemburg ve Norveç’tir. Öte yandan teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp özel gözetmen eşliğinde devam etme modelinde Avusturya, Estonya ve Fransa yer almaktadır. Sadece gözetmenle eğitim modelinde yer alan ülkeler ise Belçika, Finlandiya, İngiltere, İspanya, İsveç, Kuzey İrlanda, Letonya’dır. Son olarak sürücü okulu veya gözetmen eğitimini müteakip tek başına stajyerlik sisteminde yer alan ülke ise sadece Belçika’dır.

Avrupa Birliğine üye ülkelerin Türkiye ile sürücü belge modelleri karşılaştırıldığında, tek aşamalı belgelendirme sisteminin olduğu ülkeler Belçika, Bulgaristan, Danimarka, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda ve İsviçre'dir. İki aşamalı belgelendirme sistemi; Estonya, Lüksemburg ve Finlandiya'da kullanılmaktadır. Bununla birlikte kısıtlamasız stajyerlik döneminin olduğu iki aşamalı belgelendirme sistemi Almanya, İngiltere, İsveç, Norveç ve Portekiz'de uygulanmaktadır. Öte yandan birlikte kısıtlamalı stajyerlik döneminin olduğu iki aşamalı belgelendirme sisteminin uygulandığı ülkeler ise Avusturya, Fransa, İspanya, Kuzey İrlanda, Letonya ve Macaristan'dır.

Öneriler

Avrupa Birliğinde yer alan ülkeler ve Türkiye'de de uygulanan sürücü eğitim modeli ve sürücü belge modelinde yer alan teorik ve direksiyon derslerinin sayıları benzerlik göstermektedir. Ancak çoğu ülkede eğitime aday gözetmenin eşliğinde trafığe katılmaktadır. Teorik bilgiyle birlikte uygulama eğitimi alarak öğrendiklerini uygulaması da Avrupa birliğinde yer alan ülkelerde yaygın olarak görülmektedir.

Türkiye'de yer alan ulaştırma sisteminde sürücü ve sürücü eğitmenleri önemli bir yer tutmaktadır. Dolayısıyla belirtilen modeller çerçevesinde sürücülerin eğitim almaları ve söz konusu ulaştırma sisteminde bu eğitimin gerekliliklerini yerine getirmelerinin bir sonucu olarak ekonomik kalkınma da sağlanmış olacaktır. Söz konusu kalkınma beraberinde bütüncül bir yaklaşımla 2023 Eğitim Vizyonunda yer alan teori ve pratiği uzlaştırabilen insan doğasına alt yapı oluşturabilmektedir

Sürücü eğitim modellerinin Avrupa Birliğinde yer alan ülkelerde örneklerini belirledikten sonra bu ülkelerle iş birliği çalışmaları yaparak ve eğitimler düzenleyerek Türkiye'de sürücü eğitimlerinin daha ileri düzeye geçmesi sağlanabilir. Bununla birlikte söz konusu ülkelerin sürücü eğitim modellerini daha iyi anlamak ve uygulamak adına bilimsel çalışmalar yaparak Türkiye'de uygulanan eğitim modeline katkıda bulunulabilir. Öte yandan Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin de katılımıyla gerçekleştirilecek olan bir kongre düzenlenebilir. Avrupa Birliği üyesi olan ülkelerle birlikte projeler hazırlanarak sonuçlarının etkili olmasını sağlamak amacıyla sürücü eğitimcilerinin eğitimlerine ağırlık verilebilir.

Araştırma kapsamında Avrupa Birliği üyesi olan ülkelerle Türkiye'nin sürücü eğitim modelleri karşılaştırılmıştır. Avrupa Birliği Ülkelerinde sürücü belgesi almak

için sürücü eğitimleri, teorik ve uygulama sınavları hakkında doküman analizi yöntemi ile bu çalışma yapılmıştır. Bundan sonraki aşamada bu araştırma çalışması doğrultusunda ülkemizin kendi koşulları gözönünde bulundurularak yeni model önerisi getirilebilir.

Kaynakça

- Aşıkkaya, İ. (1995). *Ülkemizdeki Sürücü Kurslarındaki Eğitimin Yeterliliğinin İstatistiksel Analizi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Bağcı, D. (1995). *Sürücü Adaylarının Bilgilendirilmesinde Sürücü Kurslarında Verilen Trafik Eğitiminin Önemi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Bozkurt, M. (2003). *Ankara İli Sürücü Kurslarına Başvuran Sürücü Adaylarının Kurs Başlangıç ve Bitimindeki İlk Yardım Bilgilerinin Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Bussgeldkatalog (2019). https://www.bussgeldkatalog.org/fahrschule-praktische-fahrpruefung/#bei_der_fahrpruefung_durchgefallen adresinden 12.04.2019'da alınmıştır.
- Directgov(2007).http://direct.gov.uk/Motoring/DriverLicensing/MedicalRulesForDrivers/DG_10010623 – adresinden 24.06.2019'de alınmıştır.
- Droit-Finances.Commentcamarche (2019). <https://droit-finances.commentcamarche.com/contents/1286-permis-de-conduire-le-deroulement-des-epreuves-> adresinden 16.04.2019'da alınmıştır.
- Eur-lex.Europa (2019). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:32006L0126&qid=1445879323506&from=DE#d1e1035-18-1-> adresinden 17.05.2019'da alınmıştır.
- Fahrschule-Columbus (2019). https://www.fahrschule-columbus.at/img/Blog/Prufung-PKW/Prufungsprotokoll-B-2013_10_full.aspx adresinden 22.05.2019'da alınmıştır.

- English, D. M. (2011). Driver Education – The Missing Link in Traffic Safety. *Professional Safety* (February 2011). Pp.44-48. www.asse.org - adresinden 15.05.2019'da alınmıştır.
- Gov (2019). <https://www.gov.uk/book-driving-test> <https://www.gov.uk/driving-test/what-happens-during-test-> adresinden 13.06.2019'da alınmıştır.
- Gülecen, M. (1998). *Trafik Eğitiminde Sürücü Kurslarının Etkisi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- İnal, K. (2001). *Trafik Güvenliği ve Türkiye'de Sürücü Eğitiminin İncelenmesi*. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Kalyoncuoğlu, F. (1999). *Türkiye'de Trafığe Etki Eden Sürücü Davranışlarının Analizi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kaplan, H. (1993). Trafik Açısından Kentsel Planlamanın Önemi ve Öneriler. *Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu* (26-28 Kasım 1993),(s.239-267), <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/10444.pdf> adresinden 08.05.2019'da alınmıştır.
- Karayolları Trafik Kanunu (18.10.1983). Resmi Gazete (18195: 2918). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/10/20181026-1.pdf> (15.11.2019 tarihinde erişim sağlanmıştır.)
- Karayolları Trafik Yönetmeliği (18.07.1997). Resmi Gazete (23053). Erişim adresi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150417-3.htm> (09.11.2019 tarihinde erişim sağlanmıştır.)
- Mayhew, D. R. ve Simpson, H. M. (June 2002). The safety value of driver education an training. *Injury Prevention*. http://injuryprevention.bmj.com/content/8/suppl_2/ii3.full - adresinden 23 alınmıştır.

- Miser, R., Ural, O. ve Ünlühisarcıklı, Ö. (2010). *Herkesin Nitelikli Temel Eğitime Erişimi Bağlamında Türkiye’de Yetişkin Eğitiminin Durumu*. UNESCO, Türkiye Eğitim Komisyonu Yetişkin Eğitimi Çalışma Grubu Raporu
- Nedumaran, C., Ramachandran, T.ve Kaliyaperumal, K. (2013). 4 Es: Environment, Education, Engineering and Enforcement on Road Safety in Indian context. *International Conference on Technology and Business Management*. March 18-20, 2013 – <http://www.icmis.net/ictbm/ictbm13/proceedings/pdf/D3139-done.pdf> - adresinden 20.03.2019’da alınmıştır.
- Özdemir, S. (2010). *Türkiye’de Örgün Eğitim Sistemi İçerisinde Trafik Eğitiminin Durumu; Avrupa ve Dünya Ülkeleri Işığında Geliştirilmesi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Polis Akademisi Başkanlığı Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Patton, M. (2002). *Qualitative Research and Evaluation Methods*. Sage:Thousand Oaks:
- Passmefas (2019). <https://www.passmefast.co.uk/driving-test-mark-sheet> adresinden 24.04.2019’da alınmıştır.
- Punch, K. F. (2005). *Sosyal Araştırmalara Giriş (Nitel ve Nicel Yaklaşımlar)*. (D.Bayrak, H. B. Arslan ve Z. Akyüz, Çev.). Ankara: Siyasal.
- Rac.Co (2019). <https://www.rac.co.uk/drive/advice/learning-to-drive/what-is-a-driving-test-fail/> adresinden 09.04.2019’da alınmıştır.
- sTuev-Sued, 2019. https://www.tuev_sued.de/fuehrerschein_pruefung/die_fuehrerscheinpruefung/die_praktische_pruefung_vorbereiten- adresinden 09.03.2019’da alınmıştır.
- Sf-Auto-Ecole(2019)<http://sf-autoecole.fr/wpcontent/uploads/2018/02/cepc.jpg> adresinden 28.03.2019’da alınmıştır.

- Sönmez, K. ve Vursavaş, F. (2002). *Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliklerine Duydukları Özgüven*. Uluslar arası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi. Ankara
- Tanrıkulu, S. (2002). *Trafik Kazalarının Önlenmesinde, Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü: İlköğretim Okulları ve Sürücü Kurslarında Bir Uygulama*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.
- Türkoğlu, A. (2002). *Türkiye ve Dünyada Trafik / Sürücü Eğitimi Analizi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Eğitimi Anabilim Dalı, Sakarya.
- Türkoğlu, M. (2002). *Özel Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Trafik Kazalarına Etkisi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Tunç, A. (2003). *Trafik Mühendisliği ve Uygulamaları*. Ankara: Asil Yayın
- Venter, V. (2010). Traffic Safety Education and Campaigns. South African Transport Conference Organised by: Conference Planners 'Action in Transport for the New Millennium' South Africa, (17 – 20 July 2000) – <http://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/8333/48%20Venter.pdf?sequence=1> – adresinden 27.03.2019'da alınmıştır.
- Young, K. & Regan, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. In: I.J. Faulks, M. Regan, M. Stevenson, J. Brown, A. Porter & J.D. Irwin (Eds.). *Distracted driving*. Sydney: Australasian College of Road Safety. pp.379-405.
<http://www.erskinemcmahon.com/files/cell.phone.driving.distraction.article.10.pdf> - adresinden 23.05.2019'da alınmıştır.
- Waldock, J. (2008). "Experienced Driver Behaviour Change" A review of approaches used in United States, Sweden, Denmark and the Netherlands, and some recommendations for action in Australia. 2008 Joint ACRS – *Travelsafe National Conference* (p.376-389) – <http://www.acrs.org.au/wp-content/uploads/Waldock.pdf> - adresinden 16.04.2019'da alınmıştır.

Williams, A. F. ve Ferguson, S. A. (2004). Driver education renaissance? (pp 4-7).*InjuryPrevention*. Web:<http://injuryprevention.bmj.com/content/10/1/4.full.pdf+html> - adresinden 08.05.2019'da alınmıştır.

Vursavaş, F. (2004). *Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.