Nr 2(41)/2017
Rok XI
ISSN 1898-1453

Kwartalnik policyjny

CZASOPISMO
CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE

BRD

BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

W numerze:

Działania KGP na rzecz poprawy BRD ■ Inspekcja Transportu Drogowego ■ Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym ■ Policja autostradowa ■ Zagrożenia sanitarno-epidemiologiczne Kontrola w ruchu drogowym ■ Monitoring drogowego przewozu towarów ■ Doświadczenia policji szwajcarskiej ■ Systemy wspomagania kierowcy ■ Profilaktyka społeczna i edukacja

Kwartalnik policyjny 10 lat 2007–2017

Szanowni Państwo

„Kwartalnik Policyjny” obchodzi w tym roku swoje 10-lecie. Pierwszy numer ukazał się w lipcu 2007 r., a jego tematem przewodnim było szkolnictwo policyjne. Od początku staramy się, by każde wydanie czasopisma dotyczyło ważnych i aktualnych problemów służby. Okładki poszczególnych numerów, na zamieszczonej poniżej osi czasu, przywołują niektóre z poruszanych tematów, w tym m.in. kynologię służbową, współpracę międzynarodową, lotnictwo policyjne, cyberprzestępczość, analizę kryminalną, współpracę z innymi służbami, a także przeciwdziałanie obrotowi dopalaczami, chuligaństwu stadionowemu, przemocy oraz problematykę migracji, bezpieczeństwa policjantów i technikę kryminalistyczną. Przypominają również proces tworzenia i uruchamiania w CSP Policyjnego Centrum Dowodzenia oraz duże operacje policyjne związane z zabezpieczeniem przedsięwzięć o charakterze międzynarodowym, jak EURO 2012, Szczyt Klimatyczny, Szczyt NATO czy Światowe Dni Młodzieży. W tym kontekście czasopismo dokumentuje działania służące sprostaniu historycznym wyzwaniom stawianym przed całą Policją, jak również przed CSP.

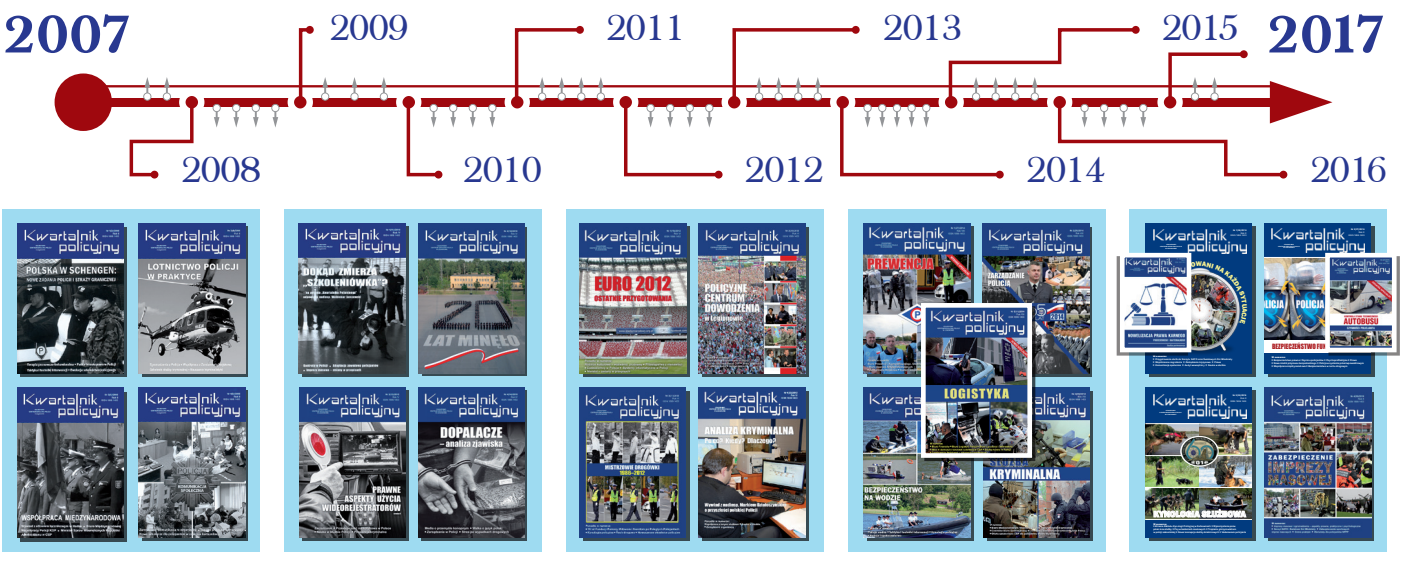
Z dużą satysfakcją zauważamy, że w wymianie wiedzy, doświadczeń zawodowych i w propagowaniu dobrych praktyk na łamach „Kwartalnika” coraz chętniej uczestniczy nie tylko kadra CSP, policjanci oraz pracownicy Komendy Głównej i pozostałych jednostek organizacyjnych Policji, lecz także przedstawiciele innych służb, inspekcji, straży, policji zagranicznej, a ponadto szkół wyższych, instytutów badawczych, organizacji pozarządowych oraz instytucji, stowarzyszeń i fundacji działających na rzecz szeroko rozumianego bezpieczeństwa. To dla nas zaszczyt, ale i zobowiązanie, by trafnie rozpoznawać dylematy i potrzeby istotne dla tych środowisk. Jesteśmy niezmiernie wdzięczni za dotychczasowe wsparcie i liczymy na owocną współpracę w przyszłości.

Niniejsze, jubileuszowe, wydanie „Kwartalnika Policyjnego” zostało poświęcone problematyce bezpieczeństwa w ruchu drogowym głównie z dwóch powodów. Pierwszym jest znaczenie tego zagadnienia zarówno dla całego polskiego społeczeństwa, jak i dla służb, w tym dla Policji. Polska bowiem ciągle należy do krajów europejskich o największej liczbie ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na milion mieszkańców. I choć liczba wypadków oraz liczba osób rannych w 2016 r. w porównaniu z 2007 r. zmniejszyły się o blisko jedną trzecią, a liczba zabitych – prawie o połowę, to jednak poprawa bezpieczeństwa na drodze nadal stanowi ogromne wyzwanie. Drugim istotnym powodem podjęcia tego tematu jest fakt, iż CSP przez ponad 20 lat było jedyną szkołą Policji prowadzącą kursy specjalistyczne z zakresu ruchu drogowego i ciągle pozostaje liderem w tym obszarze.

Mając na celu efektywną edukację funkcjonariuszy pełniących służbę na drodze oraz poszukiwanie najlepszych rozwiązań dla tego rodzaju służby, do przygotowania tego numeru czasopisma zaprosiliśmy do współpracy przedstawicieli m.in. Komendy Głównej Policji, policji szwajcarskiej, Inspekcji Transportu Drogowego, Państwowej Inspekcji Sanitarnej MSW, Instytutu Transportu Samochodowego, Politechniki Lubelskiej oraz komend wojewódzkich w Katowicach i we Wrocławiu. Dobierając zagadnienia zaprezentowane w tekstach, kierowaliśmy się również założeniami Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020, opartego na tzw. podejściu 4xE, które wyznacza obszary działań i inicjatyw niezbędnych do poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach – inżynierię, nadzór, ratownictwo oraz edukację (ang. engineering, enforcement, emergency, education).

Zapraszamy Państwa do lektury i wyrażamy przekonanie, że we wszechstronny i ciekawy sposób przybliżyliśmy różne aspekty wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zachęcamy gorąco do dzielenia się na naszych łamach wiedzą i doświadczeniem, a także do stawiania pytań w poszukiwaniu odpowiedzi dotyczących wszystkich zagadnień istotnych dla naszej służby.

Zespół redakcyjny



Kwartalnik policyjny

W NUMERZE

DZIAŁALNOŚĆ SŁUŻB NA RZECZ BRD

2 Agnieszka Sałkowska, Jacek Giszczak
Wybrane działania Biura Ruchu Drogowego KGP na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce

8 Arkadiusz Czerwiński, Robert Skibiński, Dorota Gutowska
Pozyskiwanie przez Policję środków finansowych z funduszy pomocowych na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym

12 Kajetan Krasowski
Działalność kontrolna Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym

19 Maciej Kisiel, Anna Baumann-Popczyk
Zagrożenia sanitarno-epidemiologiczne związane z obsługą zdarzeń w ruchu drogowym przez funkcjonariuszy

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

22 Damian Meier
Także przed Szwajcarią stoją wyzwania związane z bezpieczeństwem na drodze

25 Marcin Wodziński, Rafał Fica
Współpraca międzynarodowa KWP we Wrocławiu w zakresie bezpieczeństwa na terenach przygranicznych

BRD – ROZWIĄZANIA ORGANIZACYJNE I SYSTEMY WSPIERAJĄCE

28 Łukasz Majchrzak
System automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w Polsce – geneza, bieżące działania i ich efekty

31 Dariusz Piernikarski
Systemy wspomagania kierowcy podnoszące bezpieczeństwo czynne pojazdów użytkowych

38 Jarosław Zgierski
Policja autostradowa w Polsce

45 Dariusz Baran
Organizacja przejazdów pojazdów i kolumn wojskowych

KONTROLA W RUCHU DROGOWYM

53 Piotr Grabowski
Kontrola ruchu drogowego jako element bezpieczeństwa na drogach

72 Dariusz Szymanik, Adam Sobecki
Oświetlenie pojazdów

76 Łukasz Michalski
Kontrola drogowa świateł do jazdy dziennej

80 Łukasz Gębski, Jakub Wojtaś
Kontrola stanu technicznego pojazdów z użyciem urządzeń do pomiaru hałasu

82 Rafał Bloch, Marcin Gąsior
Analiza spalin pojazdów silnikowych

84 Sylwia Sokół, Aneta Śliz
Podest ruchomy załadowczy (tzw. winda samochodowa) na pojazdach

86 Marcin Ogonek, Rafał Pasteczka
Bezpieczeństwo kierujących rowerami

PRAWO

88 Mariusz Jackowski
Monitorowanie drogowego przewozu towarów

96 Radosław Osik
Podstawy prawne i faktyczne zatrzymania dowodu rejestracyjnego

100 Dariusz Baj, Paweł Wołk
Kwestia odpowiedzialności karnej instruktora i kursanta w sytuacji spowodowania wypadku drogowego. Orzecznictwo Sądu Najwyższego i doktryna

VADEMECUM POLICJANTA

104 Krzysztof Zaranek
Zastosowanie zestawu „Zapora" do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego

PROFILAKTYKA SPOŁECZNA I EDUKACJA

107 Aneta Wnuk
Jak przygotować się do zajęć z dziećmi

110 Robert Goliasz
Spotkania profilaktyczno-edukacyjne. Bezpieczeństwo przejazdu dzieci i młodzieży autobusem

113 Włodzimierz Mogiła
Projekt warsztatów dla kierujących w wieku 50+ pn. „Świadomy kierowca"

DOBÓR DO SŁUŻBY – DOŚWIADCZENIA POLICJI LITEWSKIEJ

115 Mindaugas Bilius
Dobór kandydatów do Policji na Litwie

WSPÓŁPRACA POLICJI Z INNYMI FORMACJAMI

121 Tomasz Szemberski
Udział Sił Zbrojnych RP we wsparciu Policji w działaniach antyterrorystycznych oraz utrzymaniu porządku publicznego

125 Robert Rozenek, Michał Gemza
Współdziałanie Policji ze strażami gminnymi (miejskimi)

KĄCIK JĘZYKOWY

127 Renata Cedro
Język angielski dla policjantów

Czekamy na listy, propozycje tematów i opinie na temat zamieszczonych tekstów. Prosimy je przesyłać na adres kwartalnik@csp.edu.pl.
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania tekstów i dokonywania w nich zmian oraz możliwość nieodpłatnego wykorzystania publikowanych materiałów na stronie internetowej www.kwartalnik.csp.edu.pl.

WYBRANE DZIAŁANIA BIURA RUCHU DROGOWEGO KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI

na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce

nadkom. Agnieszka Sałkowska
ekspert Wydziału Nadzoru i Profilaktyki
Biura Ruchu Drogowego KGP

kom. Jacek Giszczak
ekspert Wydziału Opiniodawczo-Analitycznego
Biura Ruchu Drogowego KGP

Warunkiem koniecznym do prowadzenia przez Policję skutecznych i efektywnych działań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach jest rzetelna diagnoza stanu tego bezpieczeństwa, w tym jego uwarunkowań. W ujęciu rocznym stan bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedstawiany w postaci ogólnej liczby wypadków drogowych, osób zabitych i rannych. Dane dotyczące wypadków drogowych podlegają rejestracji w informatycznym Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), a szczegółowe analizy są dokonywane na tej podstawie przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA STANU BEZPIECZEŃSTWA NA POLSKICH DROGACH

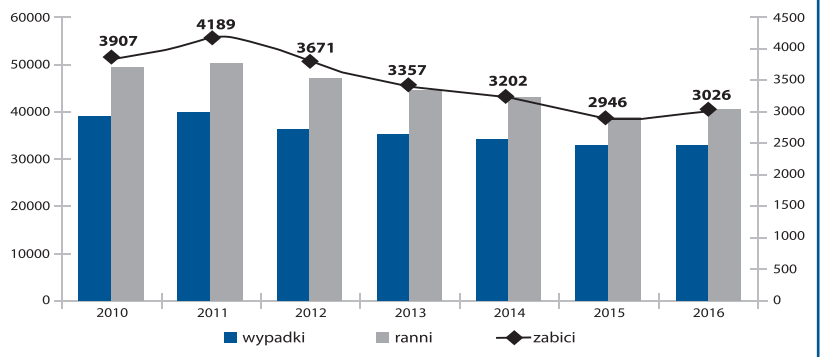
W ciągu ostatnich lat stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce uległ zdecydowanej poprawie, mimo stale wzrastającej liczby pojazdów poruszających się po polskich drogach. W latach 90. liczba śmiertelnych ofiar wypadków sięgała blisko 8 tysięcy, w kolejnych latach wynosiła około 5 tysięcy, natomiast od kilku lat utrzymuje się na poziomie około 3 tysięcy z tendencją malejącą. Trend ten został zaburzony w 2016 r., kiedy wydarzyły się 33 664 wypadki drogowe, w których zginęło 3026 osób, a 40 766 osób doznało obrażeń powypadkowych. W porównaniu z rokiem 2015 nastąpił niewielki wzrost procentowy wypadków (o 1,8%), zabitych (o 2,7%) i rannych (o 2,1%).

To jednak wciąż za dużo, dlatego należy poszukiwać rozwiązań zmierzających do dalszego ograniczania liczby wypadków drogowych oraz ich ofiar.

Patrząc jednak nieco szerzej na trend występujący w ostatnich latach, można powiedzieć, że rok 2016 wpisuje się w długofalową prognozę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzrost lub spadek liczby zdarzeń w krótkiej perspektywie czasowej jest naturalnym zjawiskiem, do którego należy podchodzić w sposób wyważony. Niemniej jednak nie można go lekceważyć, dlatego też Biuro Ruchu Drogowego KGP dokonało pogłębionej analizy, poszukując obszarów rzutujących na zwiększoną liczbę ofiar śmiertelnych w 2016 r.

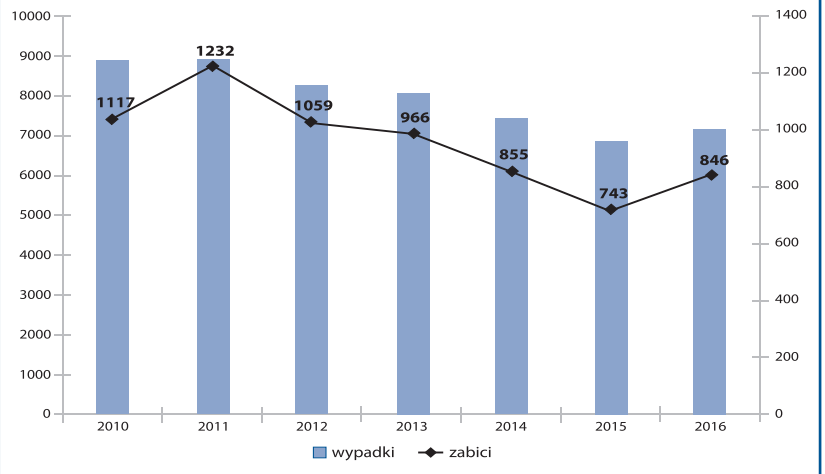
Zwrócono uwagę, że wzrost ofiar śmiertelnych nastąpił wśród pasażerów pojazdów i ich kierujących. Do większej liczby ofiar przyczynili się przede wszystkim kierujący motocyklami oraz kierujący samochodami ciężarowymi i osobowymi. Każdą z wymienionych grup łączyła jedna przyczyna, tj. niedo-

Wykres nr 1. Liczba wypadków drogowych, zabitych i rannych w latach 2010–2016



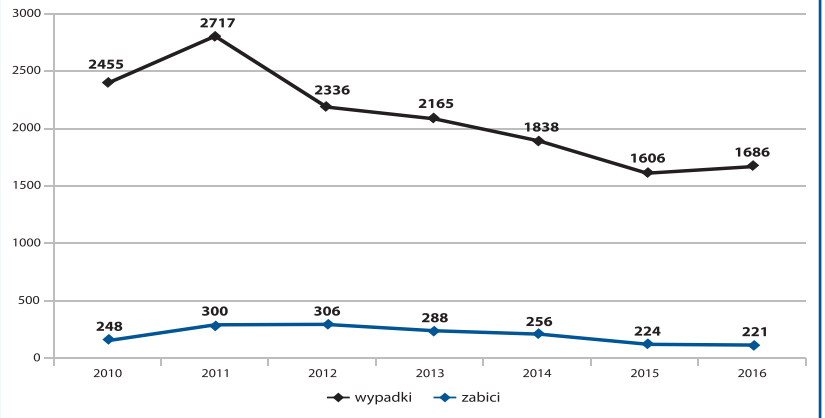
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Wykres nr 2. Wypadki drogowe w latach 2010–2016, ze skutkiem śmiertelnym z winy kierującego, gdzie przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu



Źródło: opracowanie własne na podstawie SEWiK.

Wykres nr 3. Wypadki drogowe w latach 2010–2016, ze skutkiem śmiertelnym spowodowane przez nietrzeźwych kierujących pojazdami



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

stosowanie prędkości do warunków panujących na drodze. Nadmierna prędkość była również powodem częstotliwości zdarzeń polegających na najechaniu na obiekt, zderzeniu czołowym i bocznym. Zaobserwowano również wzrost zdarzeń z powodu zmęczenia i zaśnięcia. Poprawa stanu bezpieczeństwa nastąpiła w obszarze pieszych uczestników ruchu drogowego.

Niemniej jednak w ciągu ostatnich 6 lat (2010–2016) liczba wypadków drogowych uległa zmniejszeniu o 13,3%, liczba zabitych – o 22,2%, a osób rannych – o 16,7%. Na spadek liczby zabitych w tym okresie miało wpływ przede wszystkim zmniejszenie liczby wypadków polegających na zderzeniu się pojazdów w ruchu (nieprawidłowe wyprzedzanie czy niedostosowanie prędkości do panujących warunków ruchu) i najechaniu na pieszego.

Pomimo zmniejszenia się liczby wypadków drogowych w latach 2010–2016 spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami aż o około 31,5%, liczba ofiar śmiertelnych w tych zdarzeniach zmniejszyła się tylko o około 11%.

Zgodnie z wnioskami z analizy przeprowadzonej przez Biuro Ruchu Drogowego KGP, w 2016 r. nastąpiła poprawa bezpieczeństwa pieszych (ponad 5% mniej ofiar śmiertelnych), przy jednoczesnym spadku poziomu bezpieczeństwa wśród kierujących pojazdami i ich pasażerów.

Do wzrostu liczby wypadków drogowych w 2016 r., w tym osób zabitych, przyczynili się przede wszystkim kierujący motocyklami, samochodami osobowymi i ciężarowymi. W porównaniu z 2015 r. odnotowano ogółem ponad 13-procentowy wzrost ofiar śmiertelnych wśród pasażerów, w tym największy udział stanowili pasażerowie podróżujący samochodami osobowymi. W przypadku motocykli ofiarami śmiertelnymi byli przede wszystkim kierujący pojazdami uczestniczącymi w zderzeniu. Wśród kierowców samochodów ciężarowych i osobowych zdiagnozowano wpływ zmęczenia i zaśnięcia na wzrost liczby wypadków i ofiar śmiertelnych.

W dalszym ciągu prędkość jest czynnikiem, który w istotny sposób wpływa na wzrost zarówno liczby wypadków, jak i osób zabitych. W prędkości należy także upatrywać istotny wzrost liczby ofiar śmiertelnych wśród pasażerów. O ile liczba wypadków zderzeń czołowych uległa tylko nieznacznemu wzrostowi, o tyle wypadki te w 2016 r. miały o wiele poważniejsze skutki. Ze względu na miejsce występowania zdarzeń (obszar zabudowany/niezabudowany) stwierdzono zbliżony rozkład wypadków w tych miejscach jak w 2015 r., przy czym nieznaczny wzrost – zarówno wypadków (4,9%), jak i osób zabitych (3,6%) – odnotowano poza obszarem zabudowanym, co również należy wiązać z większą prędkością. Nie stwierdzono istotnych rozbieżności między rokiem 2016 i 2015 dotyczących czasu występowania wypadków (dni tygodnia i godziny) i ich skutków. Statystycznie

Tabela nr 1. Liczba ofiar wypadków drogowych w podziale na rodzaj uczestnika ruchu

Rodzaj uczestnika	Liczba zabitych				Liczba rannych			
	2015	2016	Wzrost/spadek	Procent	2015	2016	Wzrost/spadek	Procent
Kierujący	1490	1544	54	3,6%	19 958	20 444	486	2,4%
Pasażer	540	614	74	13,7%	11 924	12 388	464	3,9%
Pieszy	916	869	-47	-5,1%	8058	7981	-77	-0,9%
Polska	**2946**	**3027**	**81**	**2,7%**	**39 940**	**40 813**	**873**	**2,2%**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

najwięcej wypadków ma miejsce w piątki, natomiast najwięcej osób ginie w piątki i soboty. Najwięcej wypadków następuje w godz. 14.00–19.00, zaś najwięcej ofiar śmiertelnych – 16.00–19.00.

Nie można wykluczyć także, że na wzrost liczby wypadków i ich ofiar wpływ miała zmiana zachowań kierowców spowodowana likwidacją fotoradarów straży gminnej/miejskiej. Nagłośnienie sprawy w mediach przybrało negatywny, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, wymiar. Kierujący bowiem uznali, że wobec utraty uprawnień przez strażników do kontroli prędkości można szybciej jeździć. W konsekwencji mogło to się przyczynić do wzrostu średniej prędkości, z jaką poruszali się kierowcy nie tylko w miejscach uprzedniej lokalizacji fotoradarów, ale także na całej sieci dróg. Potwierdzeniem tego może być liczba ujawnionych przez policjantów wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości jazdy. O ile w 2015 r. ujawniono 1 590 959 tego typu naruszeń, to w 2016 r. stwierdzono ich więcej aż o 56 761.

W tym kontekście należy również wskazać, że analiza stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonana w miejscach lokalizacji fotoradarów SM/SG nie wykazała istotnego wzrostu liczby zdarzeń w tych miejscach po roku od ich likwidacji, niemniej jednak badania prędkości dokonane przez Instytut Transportu Drogowego w dniach 6–8 kwietnia 2016 r. w pięciu wybranych miejscach w Warszawie, w których wcześniej pracowały fotoradary, wykazały, że w ciągu doby 166 314 kierowców (73%) przekroczyło dopuszczalną prędkość jazdy, w tym 103 645 kierowców (45%) o ponad 10 km/h. Tymczasem w okresie pracy fotoradarów straży miejskiej w miejscach tych ujawniano „tylko" średnio 218 przypadków dziennie[1].

Dane dotyczące I kwartału 2017 r. w porównaniu z analogicznym okresem 2016 r. pokazują, że nastąpił znaczny spadek liczby wypadków o 9,8%, zabitych o 15,8%, rannych o 10,7%. Szczegółowa analiza wykazuje, że poprawa stanu bezpieczeństwa dotyczyła zarówno pieszych, jak i kierowców. W I kwartale 2017 r. w istotny sposób zmalała liczba osób zabitych w ujęciu samochodów zarówno osobowych, jak i ciężarowych. Mniej wypadków wydarzyło się z powodu nadmiernej prędkości. O połowę zmalała liczba osób, które zginęły w wypadkach spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców.

Bez wątpienia wpływ na taki stan rzeczy ma praca Policji. Wzrost liczby patroli na drogach, większa aktywność policjantów wyrażona zwiększoną liczbą kontroli, wykorzystanie efektów *Krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa* w dyslokacji patroli, czy też zapowiedzi zaostrzenia prawa wobec „piratów drogowych" to tylko niektóre elementy, przynoszące oczekiwane efekty.

DZIAŁANIA BIURA RUCHU DROGOWEGO KGP NA RZECZ POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU NA POLSKICH DROGACH

Biuro Ruchu Drogowego jest komórką organizacyjną Komendy Głównej Policji, która powstała w dniu 15 kwietnia 2016 r. w wyniku reorganizacji dotychczasowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP. Obecnie w strukturze organizacyjno-kadrowej Biura Ruchu Drogowego KGP znajdują się dyrektor biura i jego zastępca, Wydział Opiniodawczo-Analityczny, Wydział Nadzoru i Profilaktyki oraz Zespół Ogólny. Łącznie z kadrą kierowniczą w Biurze Ruchu Drogowego KGP zatrudnionych jest 16 policjantów oraz 8 pracowników.

W tym składzie osobowym Biuro Ruchu Drogowego KGP podejmuje wiele działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w Polsce, obejmujących przedsięwzięcia o charakterze legislacyjnym, kontrolno-nadzorczym, edukacyjno-profilaktycznym, współpracy międzynarodowej oraz wsparcia logistycznego. Biuro realizuje wiele różnych zadań związanych z tworzeniem warunków do sprawnego i skutecznego zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W szczególności dotyczą one opracowywania standardów organizacyjnych i zaopatrzenia w pionie ruchu drogowego Policji, bieżącego monitorowania stanu bezpieczeństwa na drogach, analizowania przyczyn i okoliczności powstawania wypadków drogowych, jak również kształtowania taktyki działania policjantów w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym, opracowywania kierunków prowadzenia działalności legislacyjnej oraz profilaktycznej w tym zakresie.

Krajowy program poprawy bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym w 2017 r.

W obszarze zadań bieżących na uwagę zasługuje opracowany w Biurze Ruchu Drogowego KGP *Krajowy Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych w 2017 r.*, będący kontynuacją podobnego programu, który był realizowany w latach 2015–2016. Celem programu jest poprawa bezpieczeństwa pieszych, ponieważ liczba śmiertelnych ofiar wśród tej grupy uczestników ruchu stanowi ⅓ ogółu zabitych.

Krajowy Program działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych w 2017 r. wpisuje się w działania wynikające z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020 przyjętego przez Krajową Radę BRD dnia

20 czerwca 2013 r., którego celem jest ograniczenie liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (nie więcej niż 2000 ofiar śmiertelnych) oraz osób ciężko rannych (nie więcej niż 6900 w 2020 r.). *Krajowy Program działań Policji* uwzględnia również uwagi i wnioski sformułowane przez Najwyższą Izbę Kontroli.

Krajowy Program działań Policji jest realizowany przede wszystkim w sferze profilaktycznej poprzez:

- współpracę z ogólnopolskimi i lokalnymi środkami masowego przekazu, w szczególności przekazywanie informacji o planowanych działaniach,
- wykorzystywanie środków masowego przekazu do promowania pozytywnych zachowań i potępiania negatywnych zjawisk oraz wskazywania istniejących zagrożeń,
- realizowanie działań profilaktyczno-edukacyjnych mających na celu podniesienie poziomu znajomości przepisów ruchu drogowego i kultury użytkowników dróg (niezależnie od wieku), w szczególności w celu wypracowania nawyków i umiejętności bezpiecznego korzystania z dróg,
- inspirowanie innych podmiotów do działań profilaktyczno-edukacyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych.

Działania na rzecz bezpieczeństwa pieszych polegają m.in. na zakupie elementów odblaskowych z funduszy Projektu Szwajcarskiego i Norweskiego.

Zwiększenie liczby policjantów kierowanych do służby na drogach

Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce jest uwarunkowany głównie pracą policjantów pełniących służbę bezpośrednio na drogach. Kształtowanie organizacji służby na drogach oraz metod i form działania policjantów ruchu drogowego powinno polegać przede wszystkim na dążeniu do zwiększania liczby patroli i ich widoczności na drogach, większej aktywności policjantów wyrażonej liczbą przeprowadzonych kontroli oraz wykorzystaniem efektów *Krajowej mapy zagrożeń bezpieczeństwa* przy dyslokacji patroli.

Zwiększenie liczby patroli na drogach przekłada się na spadek liczby wypadków, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym. Wskazana jest przy tym widoczność i aktywność patroli, aby właściwe zachowania pieszych i kierujących pojazdami kształtować przede wszystkim poprzez oddziaływanie prewencyjne w miejscach kumulowania się zdarzeń drogowych. Aktywizacja działań zewnętrznych powinna być poprzedzona rzetelną analizą zagrożeń oraz właściwą organizacją służby.

Ważną rolę w tej kwestii odgrywa nadzór nad pełnieniem służby przez policjantów ruchu drogowego, którego stan i jakość w jednostkach terenowych są systematycznie sprawdzane przez policjantów Biura Ruchu Drogowego KGP.

Prace legislacyjne

Biuro Ruchu Drogowego KGP bierze udział w pracach legislacyjnych dotyczących projektów aktów prawnych mających na celu zmianę przepisów ruchu drogowego. Jedną z prac jest zmiana przepisów ustawy – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, umożliwiająca płatność grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych z wykorzystaniem kart płatniczych. Projekt został ujęty w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów na rok 2016 (poz. UD4).

Należy zauważyć, że z każdym rokiem rośnie udział transakcji bezgotówkowych, w związku z coraz większą popularnością takiej formy płatności, a tym samym rosną oczekiwania społeczne dotyczące możliwości korzystania z kart elektronicznych oraz innych instrumentów płatniczych. W aktualnym brzmieniu projektu przewidziano, że z nowego rozwiązania będą mogły skorzystać zarówno osoby przebywające jedynie czasowo na terytorium RP, na które nakładany jest mandat gotówkowy, jak również osoby zamieszkujące na stałe na terytorium Polski, dla których przewidziany jest mandat kredytowany, o ile funkcjonariusz nakładający grzywnę będzie wyposażony w stosowne urządzenie do autoryzacji rozliczeń bezgotówkowych.

Znaczny wpływ na to, że projekt znajduje się na tak zaawansowanym etapie prac, miało porozumienie zawarte pomiędzy Ministrem Rozwoju i Krajową Izbą Rozliczeniową dotyczące realizacji *Programu upowszechnienia płatności bezgotówkowych w jednostkach administracji publicznej*, tzw. promocja transakcji bezgotówkowych. Na mocy powyższego porozumienia policjanci ruchu drogowego zostaną nieodpłatnie wyposażeni w przenośne terminale płatnicze.

Ponadto w Biurze Ruchu Drogowego KGP opracowano projekt zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach, które zastąpi następujące akty prawne:

- zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego;
- zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów;
- wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego.

Całościowe ujęcie w jednym akcie prawnym przedmiotowej problematyki wpłynie na ujednolicenie przepisów i dostosowanie ich do obecnych uregulowań prawnych, co z kolei powinno przełożyć się na jakość pełnionej przez policjantów służby.

Elektroniczna karta zdarzenia drogowego (e-KZD)

Biuro Ruchu Drogowego KGP pracuje nad wprowadzeniem systemowych narzędzi, które pozwolą na usprawnienie służby policjantów ruchu drogowego, wizualizację zdarzeń na mapie cyfrowej oraz eliminację występujących nieprawidłowości związanych z lokalizacją zdarzeń drogowych, w tym zwłaszcza w obszarze GPS. Wszystkie zaplanowane przedsięwzięcia mają charakter projektów teleinformatycznych, które zyskały pozytywną opinię Biura Łączności i Informatyki KGP. Rozpoczęto prace w zakresie:

- zbudowania elektronicznej karty zdarzenia drogowego (e-KZD) oraz interfejsu łączącego e-KZD z SWD i SEWiK, pozwalających na jednostronne przesyłanie danych w zakresie obsłużonych zdarzeń drogowych; EKZD to aplikacja, która zastąpi obecnie wypełnianą ręcznie kartę zdarzenia drogowego; istotnym elementem tej aplikacji będzie automatyczne „pobieranie" danych lokalizacyjnych GPS na miejscu zdarzenia z terminalu wyposażonego w GPS;
- zbudowania modułu mapowego dla SEWiK pozwalającego na wizualizację danych o zdarzeniach drogowych we wszystkich atrybutach.

Moduł mapowy umożliwi analizę przestrzenną z wykorzystaniem GIS2 poprzez wskazywanie poziomu bezpieczeństwa na przyjętych obszarach województwa, powiatu lub gminy, badanie miejsc niebezpiecznych metodą graficzną (okrąg o określonej średnicy), wskazywanie odcinków dróg, na których dochodzi do większej liczby zdarzeń, jak również stworzenie termicznych map natężenia zdarzeń drogowych.
Ponadto wdrożono interfejs łączący SWD z SEWiK, który będzie gwarantować odzwierciedlenie danych oraz liczby zgłoszonych zdarzeń drogowych analogicznie w obu aplikacjach.

Profilaktyka i edukacja w zakresie BRD

Mając na uwadze szeroko rozumiane bezpieczeństwo użytkowników dróg, Biuro Ruchu Drogowego KGP inicjuje, realizuje oraz koordynuje wiele zadań mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Turnieje bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Policja, na podstawie porozumień zawieranych z partnerami, w tym z Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwem Edukacji Narodowej, Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Polskim Związkiem Motorowym, jest organizatorem turniejów o charakterze profilaktyczno-edukacyjnym, skierowanych do uczniów szkół podstawowych, gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych (w tym dzieci i młodzieży ze szkół specjalnych i specjalnych ośrodków szkolno-wychowawczych). Głównym celem turniejów jest podnoszenie wśród uczestników świadomości o istniejących zagrożeniach w ruchu drogowym, znajomość zasad ruchu drogowego, praktyczne doskonalenie techniki jazdy rowerem, motorowerem, motocyklem i samochodem (w zależności od grupy wiekowej) oraz umiejętności udzielania pierwszej pomocy przedlekarskiej ofiarom wypadków drogowych. Eliminacje do turniejów zaczynają się na szczeblu szkoły, następnie odbywają się rozgrywki międzyszkolne w gminach, powiatach i województwach aż do finału ogólnopolskiego.
Przedstawiciele Biura Ruchu Drogowego KGP biorą udział w pracach komitetu organizacyjnego turniejów, pełnią także funkcję sędziego głównego. Łącznie, w 2016 r., w turniejach wzięło udział 202 847 uczniów z 11 393 szkół.

Ogólnopolskie kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego

„Twoje światła – Twoje bezpieczeństwo”
Kampania zainicjowana przez Biuro Ruchu Drogowego KGP. W grudniu 2016 r. zostały przeprowadzone wzmożone działania polegające na kontroli pojazdów, w których występowały nieprawidłowości, usterki lub braki w zakresie oświetlenia. Czynności kontrolne wsparto również działaniami o charakterze prewencyjnym. W grudniu odbyły się tzw. ogólnopolskie „dni otwarte” na stacjach kontroli technicznej funkcjonujących pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego oraz zrzeszonych w Polskiej Izbie Stacji Kontroli Pojazdów, na których kierujący mieli możliwość darmowego sprawdzenia świateł. W kampanii uczestniczyła również firma Neptis, operator popularnego wśród kierowców komunikatora dla kierowców Yanosik. Aplikacja Yanosik „doprowadzała” zainteresowanych do stacji kontroli biorących udział w akcji. W trakcie działań policjanci ujawnili 11 837 nieprawidłowości w oświetleniu pojazdów. Informacje o kampanii wyświetlono na facebooku 2 220 600 razy, maila na ten temat odczytało 31 560 kierowców.

„Dzień Odblasków”
W styczniu 2017 r., z inicjatywy Biura Ruchu Drogowego KGP, na terenie całego kraju przeprowadzono „Dzień Odblasków”. Przedsięwzięcie wpisuje się w zadania *Krajowego Programu działań Policji na rzecz bezpieczeństwa pieszych w 2017 r*.

„Kręci mnie bezpieczeństwo”
Ogólnopolska akcja zainaugurowana w kwietniu 2017 r. przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Przedsięwzięcie rozpoczął festyn edukacyjny na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów przy Zespole Szkół w Górkach Kampinoskich współorganizowany przez Biuro Ruchu Drogowego KGP. Podobne działania zorganizowano także na szczeblu wszystkich komend wojewódzkich/Komendy Stołecznej Policji.

Inne działania profilaktyczno-edukacyjne

„Bezpieczne wakacje” i **„Bezpieczne ferie”**
Działania mają charakter ogólnopolski i są prowadzone z inicjatywy Biura Ruchu Drogowego KGP, które zapewnia promocję medialną powyższych przedsięwzięć. Działania informacyjno-edukacyjne skupiają się na problematyce bezpiecznej podróży autokarem dzieci i młodzieży oraz stosowaniu pasów bezpieczeństwa podczas jazdy, a w samochodach – osobnych fotelików bezpieczeństwa. Na potrzeby powyższych działań w Biurze Ruchu Drogowego KGP opracowano miniporadnik pn. *Ruszamy w podróż autokarem*, który został opublikowany na stronie internetowej Ministerstwa Edukacji Narodowej oraz KGP.

„Bezpieczna droga do szkoły”
Działania te z inicjatywy Biura Ruchu Drogowego KGP odbywają się każdego roku we wrześniu w związku z rozpoczęciem roku szkolnego. W ramach tej akcji policjanci obejmują szczególnym nadzorem placówki oświatowo-wychowawcze, pełniąc służbę w rejonach szkół, przedszkoli, edukując dzieci z zakresu zasad bezpiecznego poruszania się po drogach. Dokonują także lustracji oznakowania ulic i przejść dla pieszych w rejonach szkół, przekazując uwagi do zarządów dróg, oraz kontroli stanu technicznego autokarów przewożących dzieci. Prowadząc działania w zakresie promocji akcji w mediach ogólnopolskich, Biuro Ruchu Drogowego KGP kładzie szczególny nacisk na bezpieczeństwo dzieci i młodzieży w pobliżu szkół oraz propagowanie stosowania elementów odblaskowych wśród najmłodszych.

„Bezpieczna jazda. Karta rowerowa – moje pierwsze prawo jazdy”
Program realizowany wspólnie z Fundacją Rolanda McDonalda od 2008 r. Inicjatywa jest adresowana do uczniów szkół podstawowych z klas III–IV, którzy po skończeniu 10. roku życia przystępują do egzaminu na kartę rowerową. Inicjatywa odbywa się pod honorowym patronatem Komendanta Głównego Policji.

„Bezpieczny przejazd – Szlaban na ryzyko!”
Ogólnopolskie działania prowadzone przez PKP PLK, związane z bezpieczeństwem na przejazdach kolejowych.

W ramach wsparcia powyższych działań przedstawiciele Biura Ruchu Drogowego KGP brali udział w seminariach i konferencjach prasowych dotyczących bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Ponadto policjanci ruchu drogowego na terenie całej Polski, wspólnie ze Strażą Ochrony Kolei, prowadzili działania w pobliżu wytypowanych przejazdów kolejowych polegające m.in. na dyscyplinowaniu kierujących i pieszych, których zachowania stwarzały niebezpieczeństwo spowodowania wypadku. Rozdawali także ulotki i inne materiały edukacyjne związane z kampanią.

„Bezpiecznie chce się żyć"
Współpraca z Fundacją pn. Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w ramach organizacji seminariów na rzecz brd.

Współpraca z podmiotami pozapolicyjnymi

Biuro Ruchu Drogowego KGP współpracuje z wieloma podmiotami i organami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. z Głównym Urzędem Miar oraz Europejską Organizacją Policji Ruchu Drogowego TISPOL.
W styczniu br. Komendant Główny Policji podpisał nowe porozumienie z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie współdziałania jednostek organizacyjnych Policji i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakresie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zakres współdziałania obejmuje w szczególności wymianę i weryfikację danych o drogach i zdarzeniach drogowych, identyfikację miejsc szczególnie niebezpiecznych na drogach, realizację działań na miejscach zdarzeń drogowych, podejmowanie działań z zakresu profilaktyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzenie wspólnych kontroli stanu technicznego dróg, oznakowania poziomego i pionowego, sygnalizacji świetlnej, urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz miejsc szczególnie niebezpiecznych.
W bieżącym roku nawiązano także współpracę z Krajową Administracją Skarbową podczas wdrożenia w Policji czynności kontrolnych związanych z wejściem w życie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów. Przedmiotowa ustawa jest kolejnym narzędziem uszczelniającym system podatkowy. Istotą kontroli prowadzonej przez Policję jest przede wszystkim sprawdzenie, czy przewożony towar (paliwo płynne, alkohol etylowy, susz tytoniowy) został, zgodnie z ustawą, zgłoszony do rejestru i czy uzyskano numer referencyjny (SENT) dla tego zgłoszenia.
W celu jak najlepszego przygotowania Policji do realizacji powyższego zadania Biuro Ruchu Drogowego KGP zorganizowało m.in. szkolenia dla liderów ze wszystkich komend wojewódzkich/Stołecznej Policji oraz Centrum Szkolenia Policji w Legionowie i Szkoły Policji w Katowicach, które przeprowadzili funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej.

Inna działalność Biura Ruchu Drogowego KGP

Biuro Ruchu Drogowego KGP dąży również do doposażenia policjantów ruchu drogowego w pojazdy i sprzęt specjalistyczny w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko 2014–2020", będącego realizacją Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego – KIK 76, w tym zakup 180 tys. elementów odblaskowych oraz współorganizacja konferencji kończącej projekt. W tego typu działania wpisuje się również realizacja projektu „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym" finansowanego ze środków EOG 2009–2014 i NMF 2009–2014.

PODSUMOWANIE

Podsumowując, należy stwierdzić, że Biuro Ruchu Drogowego KGP jest komórką odpowiedzialną za funkcjonowanie w Policji pionu ruchu drogowego, liczącego ponad 9 tysięcy funkcjonariuszy. W systemowym podejściu do problematyki bezpieczeństwa ruchu drogowego Biuro Ruchu Drogowego KGP zwraca szczególną uwagę na działania o charakterze edukacyjno-profilaktycznym. Dzięki odpowiednim działaniom wyprzedzająco-prewencyjnym istnieje możliwość zarówno edukowania określonych grup uczestników ruchu drogowego, w tym zwłaszcza najmłodszych, jak też uświadamiania doświadczonych użytkowników dróg o zagrożeniach, z jakimi na co dzień spotykają się w ruchu drogowym. Działania profilaktyczne to nie tylko wzrost poziomu kultury komunikacyjnej kierowców i pieszych, ale również popularyzacja prawidłowych (zgodnych z prawem) zachowań, gwarantujących bezpieczeństwo uczestnikom ruchu drogowego.

[1] http://www.its.waw.pl/8176,pl,Badanie-predkosci-na-terenie-Mazowsza.html [dostęp: 16.05.2017 r.].
[2] GIS (ang. *Geographic Information System*) – system służący do wprowadzania, gromadzenia, przetwarzania oraz wizualizacji danych geograficznych, którego jedną z funkcji jest wspomaganie procesu decyzyjnego.

Summary

Selected actions of Traffic Bureau of the National Police Headquarters to improve road traffic safety

In spite of an increasing number of vehicles registered, road traffic safety in Poland has improved over the past years. The Traffic Bureau is the unit of the National Police Headquarters responsible in the police for road traffic, which has more than 9 thousand policemen. The Traffic Bureau takes various proactive actions to improve road traffic safety in Poland, e.g. activities in the area of: legislation, control and monitoring, education and prevention, international cooperation and logistic support. In particular, the Traffic Bureau creates conditions for efficient and effective performance of tasks by traffic policemen. These tasks concern developing standards of organization and provision in traffic police, ongoing monitoring security situation on roads, analyzing reasons and circumstances of road accidents, developing police tactics in the field of protecting road traffic safety and order and developing directions of legislative and preventive actions.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

POZYSKIWANIE PRZEZ POLICJĘ ŚRODKÓW FINANSOWYCH Z FUNDUSZY POMOCOWYCH

na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Arkadiusz Czerwiński **Robert Skibiński** **Dorota Gutowska**

Sekcja Pozyskiwania Środków Pomocowych
Wydziału Zamówień Publicznych i Funduszy Pomocowych
Biura Finansów KGP

Policja pełni szczególną rolę wśród podmiotów zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego. Na nią to bowiem został nałożony ustawowy obowiązek: „Czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowania ruchem i jego kontrolowania" – art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

W 2015 r. aż 27 307 wypadków (co stanowiło 82,8% ogółu) zaistniało z winy kierujących pojazdami. W wyniku tych zdarzeń śmierć poniosło 2010 osób (68,4%), a 34 086 zostało rannych (85,7%). Piesi spowodowali 2619 wypadków (7,9% ogółu), w wyniku których śmierć poniosło 450 osób (15,3% ogółu zabitych), a obrażenia ciała odniosło 2238 osób (5,6% ogółu rannych). Należy podkreślić, że wypadki drogowe stanowią kategorię przestępstw pochłaniającą najwyższą liczbę osób zabitych, jednak powszechność ich powstawania czyni ten fakt niedostrzeganym wśród społeczeństwa polskiego.

Policja prowadzi zakrojone na wielką skalę przedsięwzięcia mające na celu poprawę warunków poruszania się po drogach oraz poprawę przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Dotyczą one zarówno działań kontrolnych w głównych obszarach zagrożeń ruchu drogowego, jak i szeroko rozumianej profilaktyki oraz działalności legislacyjnej. Nadmierna prędkość stanowi przyczynę ok. 26% wypadków drogowych, w których ginie prawie 40% wszystkich zabitych, dlatego też prowadzenie stałego nadzoru nad ruchem drogowym i egzekwowanie przestrzegania przepisów ruchu drogowego – w tym określonych limitów prędkości – stanowi jedno z najbardziej strategicznych zadań Policji. Nie pozostawia wątpliwości fakt, że poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym może być realizowana przez Policję tylko w przypadku, gdy będzie ona dysponowała odpowiednimi narzędziami. Dlatego też, oprócz zakupów finansowanych z budżetu państwa, Komenda Główna Policji od lat aplikuje o środki finansowe w ramach różnych funduszy pomocowych oraz aktywnie uczestniczy w realizacji projektów związanych z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Realizacja tych projektów ma na celu stały wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym, m.in. poprzez efektywniejszy nadzór, podniesienie skuteczności w ściganiu sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego, usprawnienie pracy służb ruchu drogowego w miejscu wypadków drogowych, minimalizowanie konsekwencji wypadków, jak również edukację dzieci i młodzieży w zakresie wychowania komunikacyjnego.

Głównym zadaniem tych przedsięwzięć jest oddziaływanie prewencyjne wobec uczestników ruchu oraz kształtowanie poprawnych zachowań na drodze. Innym aspektem jest ujawnianie i karanie tych osób, które swoim zachowaniem naruszają obowiązujące normy prawne i stanowią zagrożenie dla innych użytkowników dróg.

Jednym z pierwszych tego typu doświadczeń były cztery niżej wymienione projekty zrealizowane w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

1. Projekt „Wyposażenie Policji w urządzenia do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu u kierowców" nr SPOT/2.3.2/85/04.

Łączna wartość projektu: 2 793 770,00 zł, w tym: dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 2 095 327,50 zł, współfinansowanie: 698 442,50 zł.

Projekt obejmował zakup 70 000 urządzeń (narkotestów) do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu u kierowców (opiatów, amfetaminy, kokainy, tetrahydrokanabinoli, benzodiazepin).

Celem projektu było:

- ograniczenie przypadków kierowania pojazdami przez osoby, które są po użyciu środków działających podobnie do alkoholu; tym samym z ruchu mieli być wyeliminowani ci kierujący, którzy stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa, i należą do grupy potencjalnych sprawców wypadków drogowych;
- poznanie, na podstawie przeprowadzonych kontroli, skali zjawiska używania przez kierowców środków działających podobnie do alkoholu.

2. Projekt „Doposażenie Policji w urządzenia rejestrujące zachowanie kierowców zamontowane na radiowozach"

nr SPOT/2.3.2/86/04.

Łączna wartość projektu: 1 438 977,80 zł, w tym: dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 1 077 732,75 zł, współfinansowanie: 361 245,05 zł.
Projekt obejmował zakup 10 urządzeń rejestrujących zachowanie kierowców, zamontowanych na radiowozach, czyli tzw. wideorejestratorów.

Cele projektu:

- zwiększenie zasięgu oddziaływania prewencyjnego na kierowców;
- podniesienie skuteczności ścigania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego;
- zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych;
- objęcie dynamicznym nadzorem większej liczby odcinków dróg i kierujących pojazdami.

3. Projekt „Rozbudowa Systemu Realizującego SEWIK"

nr SPOT/2.3.2/87/04.

Łączna wartość projektu: 19 982 890,00 zł, w tym: dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 14 834 900,22 zł, współfinansowanie: 5 147 989,78 zł.

Projekt obejmował:

- rozbudowę hurtowni danych Krajowego Systemu Informacji Policyjnej (KSIP) i Systemu Wsparcia Informatycznego Służb Ruchu Drogowego (SWRD);
- rozbudowę centralnego zasobu SWRD;
- zakup 2313 Mobilnych Terminali Noszonych.

Cele projektu:

- poprawa efektywności procesu przetwarzania informacji o zdarzeniach w ruchu drogowym;
- ułatwienie analizy i oceny stanu bezpieczeństwa na drogach;
- poprawa bezpieczeństwa na drogach na obszarze Polski;
- przekazywanie dokładniejszych danych dotyczących zdarzeń drogowych, włącznie z podaniem współrzędnych geograficznych miejsca zdarzeń;
- usprawnienie współpracy i wymiany informacji z podmiotami i instytucjami uprawnionymi, takimi jak służby utrzymania dróg, zakłady ubezpieczeniowe itp.;
- podniesienie skuteczności ścigania sprawców naruszeń przepisów ruchu drogowego.

4. Projekt „Wyposażenie jednostek Policji w urządzenia do wykrywania alkoholu w organizmie kierującego"

nr SPOT/2.3.2/88/04.

Łączna wartość projektu: 2 379 000,00 zł, w tym: dofinansowanie w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 1 784 250,00 zł, współfinansowanie: 594 750,00 zł.
Projekt obejmował zakup 1000 urządzeń do wykrywania alkoholu w organizmie kierującego, czyli tzw. alkotestów.

Cele projektu:

- zwiększenie częstotliwości kontroli trzeźwości;
- zwiększenie liczby ujawnionych kierowców prowadzących pojazd po spożyciu alkoholu;
- wytworzenie w społeczeństwie świadomości nieuchronności kontroli trzeźwości, co w konsekwencji spowoduje spadek liczby osób, które zdecydują się na kierowanie pojazdem po spożyciu alkoholu;
- poznanie, na podstawie przeprowadzonych kontroli, skali zjawiska kierowania pojazdami przez kierowców, którzy wcześniej spożywali alkohol;
- ograniczenie przypadków kierowania pojazdami przez osoby, które są po użyciu alkoholu; tym samym wyeliminowanie kierujących, którzy stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa i należą do grupy potencjalnych sprawców wypadków drogowych.

Łączna wartość ww. projektów wyniosła 26 594 637,80 zł, w tym dofinansowanie w ramach SPOT ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: 19 792 210,47 zł i współfinansowanie: 6 802 427,33 zł.
Sprzęt zakupiony w ramach powyższych projektów został przekazany do komend wojewódzkich Policji oraz do Komendy Stołecznej Policji.
Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPO Transport) był jednym z siedmiu programów operacyjnych osiągających cele Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004–2006. Realizacja programu była finansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), wysokość współfinansowania wynosiła do 75% całkowitych kwalifikowalnych kosztów projektu – pozostałe 25% stanowiło wkład własny beneficjenta. W ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport dofinansowaniem został objęty między innymi obszar „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa". Całkowity budżet przeznaczony na wsparcie tej dziedziny w latach 2004–2006 wyniósł 680,3 mln euro. Wśród grona beneficjentów Działania 2.3 – Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego – wymieniono Komendę Główną Policji.

Kryteriami koniecznymi do uzyskania dofinansowania były:

- zgodność projektu z krajową polityką poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Program GAMBIT 2000);
- wpisanie projektu w zakres Krajowego Programu Poprawy BRD oraz przyczynienie się do realizacji jego założeń i celów;
- zgodność z polityką Wspólnoty dotyczącą poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (Biała Księga Polityki Transportowej UE).

Kryteriami pożądanymi było:

- przyczynienie się projektu do poprawy stanu brd;
- wpisanie projektu w zakres Europejskiego Programu Działań brd;
- w przypadku kontynuacji projektu po ustaniu finansowania z EFRR cele i zastosowanie projektu zostaną zachowane.

Komenda Główna Policji w ramach Działania 2.3 SPO Transport zgłosiła pięć projektów mających na celu poprawę skuteczności działań prewencyjnych Policji ruchu drogowego. Wnioski zostały opracowane w Generatorze Wniosków, biznesplany przygotowano zgodnie z sugestiami Ministerstwa Infrastruktury.

Obecnie największym źródłem środków zewnętrznych jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIŚ). W roku 2017 KGP rozpoczęła realizację trzeciego już projektu z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ramach POIŚ. W ramach nowego przedsięwzięcia pn. „Bezpieczniej na drogach – nowoczesny sprzęt dla polskiej Policji" planowany jest zakup: 600 radiowozów oznakowanych, 140 radiowozów nieoznakowanych z wideorejestratorem, 400 laserowych mierników prędkości z rejestracją obrazu oraz 740 terminali mobilnych stanowiących wyposażenie pojazdów służby ruchu drogowego. Koszt szacunkowy całego projektu to 102 100 000 zł, który w 85% (86 785 000 zł) zostanie sfinansowany z Funduszy Europejskich – w ramach Funduszu Spójności. Pozostałe 15% (15 315 000 zł) będzie współfinansowane z budżetu państwa. Oczekiwanym rezultatem całego przedsięwzięcia jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych o minimum 5% w obszarze oddziaływania projektu.

Dzięki wsparciu Unii Europejskiej, KGP zrealizowała również dwa wcześniejsze projekty w ramach POIŚ. Pierwszy – pn. „Doposażenie jednostek Policji w specjalistyczny sprzęt służący poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym na obszarze całego kraju" – o wartości 50 630 249,22 zł, zakończył się w 2011 r. Do jednostek terenowych Policji na terenie całego kraju trafiło wówczas: 18 specjalistycznych pojazdów typu furgon przeznaczonych do działań profilaktyczno-edukacyjnych, 64 specjalistycznych furgonów Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego „APRD", 120 samochodów osobowych oznakowanych z wideorejestratorami oraz 368 motocykli ciężkich w wersji „RD" wraz z wyposażeniem. Zakup został sfinansowany w 85% z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, co stanowiło wartość 43 035 713,23 zł.

Dwa lata później KGP zakończyła realizację drugiego projektu w ramach POIŚ – „Techniczne wzmocnienie Policji w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym", i do policjantów z całej Polski trafił kolejny specjalistyczny sprzęt służący poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, o całkowitej wartości 19 661 495,39 zł: 75 samochodów osobowych nieoznakowanych z wideorejestratorami, 15 motocykli ciężkich na potrzeby szkoleniowe, 8 pojazdów furgon Ambulans Pogotowia Ruchu Drogowego „APRD" oraz 411 laserowych mierników prędkości. Finansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosło 6 483 606,98 zł.

Ponadto w latach 2012–2016 KGP zrealizowała z powodzeniem nietypowy projekt dotyczący poprawy brd pn. „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym", który był współfinansowany ze środków Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy. Ostateczna wartość projektu wyniosła 17 076 886,74 zł, z czego 85% stanowiło dofinansowanie strony szwajcarskiej. Projekt był nietypowy, ponieważ zakładał realizację kilku różnych działań, np. zakup sprzętu dla Policji, kampanię społeczną, inwestycje infrastrukturalne poprawiające brd, szkolenia, wyjazdy studyjne i działania promocyjne z zakresu brd, które w całości miały przyczynić się do poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na terenie realizacji projektu. Dodatkowo projekt był realizowany z udziałem 7 powiatów i partnerów szwajcarskich. Został zakończony 31 grudnia 2016 r. z wielkim sukcesem, a jego zwieńczeniem

Białostocki Uniwersytet Dziecięcy, Białystok

zdj. WRD KWP w Białymstoku

Sprzęt techniki policyjnej – urządzenie TruCam, Radom

zdj. KWP w Radomiu

Wyjazd studyjny, kontrola drogowa, Szwajcaria

zdj. Archiwum BF KGP

Wizyta w siedzibie policji kantonu Zurych

zdj. Archiwum BF KGP

było spotkanie zamykające projekt, zorganizowane przez Ministerstwo Rozwoju, we współpracy z KGP, na Stadionie Narodowym w Warszawie. Dodatkowo wszystkie jednostki Policji szczebla wojewódzkiego otrzymały zakupione w ramach SPPW zestawy do prowadzenia zajęć z profilaktyki brd.

Powodem realizacji projektu była duża liczba wypadków drogowych na drogach powiatowych w stosunku do liczby mieszkańców zamieszkujących na terenie m.in. województw podlaskiego, lubuskiego oraz mazowieckiego. Dotyczyło to m.in. siedmiu powiatów (woj. podlaskie – siemiatycki, suwalski, wysokomazowiecki; woj. lubuskie – sulęciński, międzyrzecki, strzelecko-drezdenecki; woj. mazowieckie – wyszkowski), wytypowanych na podstawie statystyk wypadkowych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Działania przygotowawcze związane z realizacją projektu rozpoczęły się w 2011 r. Dzięki wspólnym wysiłkom pracowników i funkcjonariuszy Komendy Głównej Policji w lipcu 2012 r. doszło do podpisania Porozumienia ws. Realizacji Projektu KIK 76 „Bezpieczeństwo w ruchu drogowym". Jednak, aby uzyskać ten efekt, od września 2011 r. do kwietnia 2012 r. strona polska przygotowała kilka wersji Kompletnej Propozycji Projektu, która pod koniec kwietnia 2013 r. została zatwierdzona przez stronę szwajcarską. Należy dodać, że ostateczny kształt projektu był konsultowany z ekspertami szwajcarskimi, a przedstawiciele KGP w lutym 2012 r. brali udział w wizycie studyjnej zorganizowanej w tym celu w Szwajcarii.

Wybrane do udziału w projekcie powiaty zostały wskazane przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji na podstawie wskaźnika zagrożenia wypadkami drogowymi na drogach powiatowych na terenie województw podlaskiego, lubuskiego i mazowieckiego. Wskaźnik zagrożenia został określony na podstawie liczby wypadków drogowych zaistniałych na drogach powiatowych w okresie od 1 stycznia 2009 r. do 1 listopada 2011 r. w odniesieniu do liczby mieszkańców w danym powiecie. Zakres działań realizowanych w powiatach dotyczył wykonania inwestycji poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Katalog zadań był otwarty. Wszystkie inwestycje podlegały opiniowaniu przez właściwe jednostki Policji. Ponadto wszystkie projekty zostały zaprezentowane stronie szwajcarskiej podczas wizyt studyjnych przedstawicieli Polski w Szwajcarii i strony szwajcarskiej w Polsce. Projekt był realizowany na terenie całego kraju, ze szczególnym uwzględnieniem trzech województw: podlaskiego, lubuskiego i mazowieckiego.

Głównym celem projektu była poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, m.in. wśród najbardziej zagrożonych grup uczestników ruchu drogowego, tj. kierujących jednośladami, osób starszych i pieszych.

Harmonogram projektu i poszczególne zadania były ze sobą skorelowane, a podejmowane działania w ramach projektu były komplementarne. Działania przygotowawcze prowadzono w III i IV kwartale 2012 r. i I kwartale 2013 r. Obejmowały przygotowanie przetargów dla poszczególnych zadań projektu oraz produkcję materiałów, które były wykorzystane w kampanii społecznej. Następnie w lutym i w marcu 2013 r. oraz w maju 2014 r. odbyły się wizyty przedstawicieli Polski w Szwajcarii, podczas których m.in. zostały przedstawione do konsultacji propozycje inwestycji w wybranych powiatach. Kolejnym etapem projektu był rozpoczęty we wrześniu 2013 r. w województwie podlaskim, a w październiku w województwie lubuskim cykl 13 szkoleń dla przedstawicieli Policji, organizacji pozarządowych i jednostek samorządu terytorialnego z najbardziej niebezpiecznych pod względem wypadków drogowych rejonów Polski. Celem warsztatów była wymiana doświadczeń między przedstawicielami instytucji samorządowych, organizacji pozarządowych a Policją ruchu drogowego. W pierwszej edycji szkolenia, w obu województwach wzięli udział przedstawiciele Szwajcarii, którzy podzielili się doświadczeniem i wiedzą na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym z uczestnikami szkolenia. Podsumowaniem projektu były wizyty studyjne przedstawicieli Szwajcarii w jednostkach samorządu terytorialnego, w których do końca sierpnia 2015 r. zostały zrealizowane inwestycje poprawiające bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Katalog inwestycji przewidzianych do przeprowadzenia na terenie powiatów był otwarty i zależny od potrzeb oraz zagrożeń drogowych występujących na danym obszarze. W ramach całego projektu zrealizowano 50 inwestycji poprawiających bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Dodatkowo w ramach projektu zostało zakupionych 19 nieoznakowanych pojazdów policyjnych z wyposażeniem i wideorejestratorem, które są wykorzystywane w służbie w jednostkach Policji na terenie województw podlaskiego, lubuskiego i mazowieckiego, a także do szkolenia policjantów ruchu drogowego. W celu wzmocnienia działań projektu, w roku 2013, 2014 i 2015 została przeprowadzona ogólnopolska kampania społeczna – „Kieruj się rozsądkiem", ze szczególnym naciskiem na odbiorców zamieszkujących trzy biorące udział w projekcie województwa. Działania promocyjne obejmowały różnego rodzaju aktywności współfinansowane ze środków projektu, ich liczba przekroczyła 50 w ciągu 3 ostatnich lat. Dzięki projektowi zakupiono także sprzęt do prowadzenia zajęć profilaktycznych z zakresu brd dla 15 jednostek Policji, który jest również wykorzystywany do promocji projektu i SPPW.

Każdy z ww. projektów odcisnął realne piętno na „polskiej drogówce". Policjanci mogli użyć zakupionych w ramach projektu samochodów, różnego rodzaju urządzeń, wykorzystać wiedzę nabytą podczas zorganizowanych szkoleń i wyjazdów studyjnych – zarówno podczas służby, jak i w trakcie szkoleń. Należy podkreślić, że realizacja każdego z tych projektów to wysiłek zespołowy, a do osiągnięcia zamierzonych efektów potrzeba pracy wielu osób, także użytkowników końcowych, o których osoby przygotowujące i wykonujące projekt zawsze pamiętają.

Summary

Finding financing from the aid funds by the Police to improve safety in road traffic

The articles presents how to prepare and manage projects concerning road traffic safety, which exert influence on the entire police force, implemented with use of external funds (extra budgetary funds). People are not aware that traffic accidents are a category of crimes that causes the highest number of people killed and wounded. Police as the body responsible for safety and order of road traffic and the management and control of traffic, take many actions, the aim of which is to improve a situation on Polish roads. Police take opportunity to finance various actions from aid funds in order to cover the purchase of equipment, training courses, public campaigns and international cooperation. Over recent years, Police have used financial aids from Sectoral Operational Programme for Transport, Infrastructure and Environment Operational Programme, Swiss-Polish Cooperation Programme, Bilateral Cooperation Fund of Norwegian Financial Mechanism and European Economic Area.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

DZIAŁALNOŚĆ KONTROLNA INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO

w zakresie poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym

Kajetan Krasowski

starszy specjalista
Wydziału Analiz, Strategii i Planowania
Biura Nadzoru Inspekcyjnego
Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

Podstawowym zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego w Polsce jest prowadzenie kontroli drogowych oraz kontroli w siedzibach przedsiębiorstw w zakresie przestrzegania przez przewoźników i kierowców przepisów transportowych. Powyższe zadanie było podstawą powołania Inspekcji i od początku jej funkcjonowania stanowi priorytet działalności wszystkich wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego.

Pierwsi inspektorzy transportu drogowego rozpoczęli pracę w 2002 r., co sprawia, że dokładnie od 15 lat są oni obecni na drogach całej Polski, dbając o przestrzeganie przepisów obowiązujących w transporcie drogowym, a tym samym przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa wszystkich podróżujących. Przez ten czas, w wyniku różnorodnych działań i podjętych inicjatyw, w tym również o charakterze międzynarodowym, Inspekcja skutecznie realizowała powierzone jej zadania. W ciągu ostatnich 15 lat zaobserwowano znaczącą poprawę stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach, a także udało się zwiększyć świadomość kierowców, dotyczącą konieczności przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

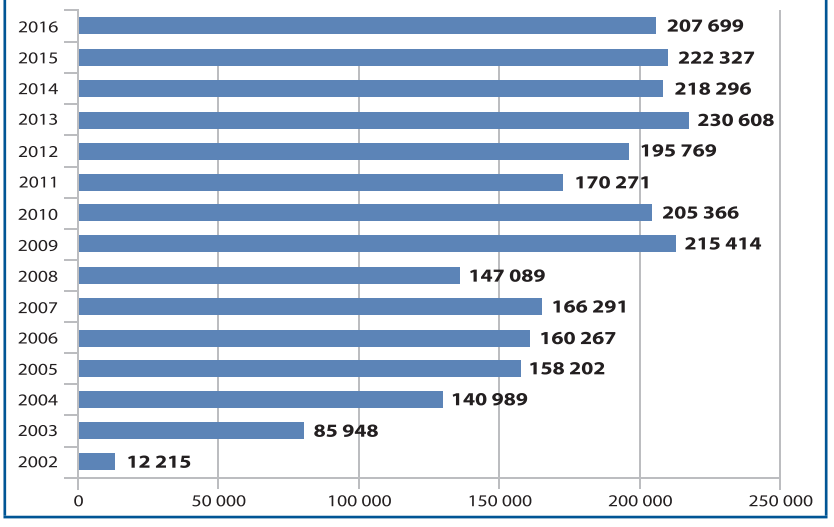
Systematyczna realizacja zadań powierzonych Inspekcji Transportu Drogowego zmierza do:

- poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawy jakości świadczonych usług w transporcie drogowym;
- ochrony środowiska;
- poprawy stanu infrastruktury drogowej;
- regulacji sektora transportu drogowego;
- przyczyniania się do zwalczania nieuczciwej konkurencji;
- poprawy warunków pracy kierowców.

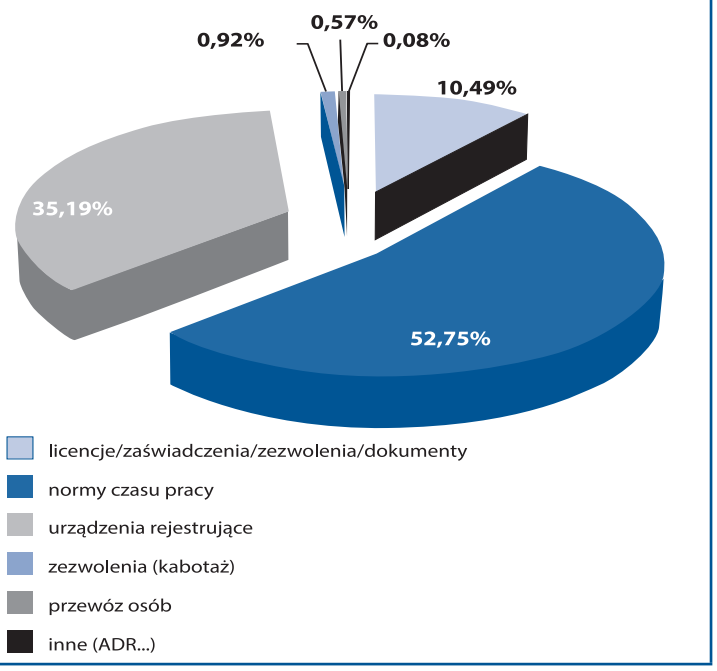
Działalność Inspekcji Transportu Drogowego na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym obejmuje w głównej mierze prewencyjne kontrole drogowe dotyczące zagadnień mających bezpośredni lub pośredni wpływ na stan bezpieczeństwa w transporcie drogowym:

- szczegółową kontrolę autokarów wycieczkowych, autobusów rejsowych oraz autokarów przewożących dzieci w ramach akcji „Bezpieczny autokar” prowadzonej całorocznie,

Wykres nr 1. Liczba kontroli drogowych w latach 2002–2016



Wykres nr 2. Kontrola drogowa ITD w 2016 r.



ze szczególnym nasileniem w okresie ferii zimowych, oraz wzmożone kontrole w ramach walki z „szarą strefą" w transporcie osób;

- ograniczenie liczby przemęczonych kierowców zawodowych uczestniczących w ruchu drogowym poprzez kontrolę przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, przerw i odpoczynków kierowcy – umowa europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR)[1], rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85[2] oraz rozporządzenie (WE) nr 561/2006[3];
- ograniczenie ryzyka przewozu towarów niebezpiecznych, zgodnie z przepisami ustawy o przewozie materiałów niebezpiecznych[4] oraz umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR)[5];
- kontrolę dokumentów uprawniających do prowadzenia samochodów ciężarowych i autobusów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym[6] oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym[7], a także eliminację z ruchu drogowego nietrzeźwych kierowców poprzez kontrolę stanu trzeźwości kierowców w transporcie drogowym;
- eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów niesprawnych technicznie oraz przeciwdziałanie procesowi degradacji dróg, wpływającemu na pogorszenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, poprzez kontrolę masy i nacisków osi pojazdów ciężarowych;
- kontrolę naruszeń przepisów ruchu drogowego polegających na przekraczaniu dozwolonej prędkości oraz niestosowaniu się do sygnałów świetlnych poprzez system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Mając na uwadze obowiązki powierzone Inspekcji Transportu Drogowego, dotyczące działalności kontrolnej, należy podkreślić, że w 2016 r. liczba przeprowadzonych kontroli wyniosła 207 699 i w stosunku do 2015 r. zmniejszyła się o 14,6 tys. (wynika to ze zmniejszenia liczby kontroli zawartych w Ramowym Planie Kontroli). Wykres 1 przedstawia liczbę kontroli drogowych przeprowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2002–2016.

Podczas kontroli drogowych przeprowadzonych w 2016 r. inspektorzy transportu drogowego zatrzymali łącznie 11 957 dowodów rejestracyjnych (w tym 9047 – pojazdy krajowe oraz 2910 – pojazdy zagraniczne) z powodu złego stanu technicznego kontrolowanych pojazdów lub innych przyczyn określonych w przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych inspektorzy transportu drogowego stwierdzili 74 120 naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikami 1, 2, 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Ponad połowa stwierdzonych naruszeń – 52,75% – dotyczyła nieprzestrzegania przez kierowców przepisów odnoszących się do czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków, 35,19% naruszeń było związanych z nieprawidłowym używaniem urządzeń rejestrujących, natomiast 10,49% stanowiły naruszenia związane z wymogami dotyczącymi posiadania wymaganych licencji, zaświadczeń o wykonywaniu przewozów niezarobkowych lub dokumentacji kierowców. Natomiast 0,92% stwierdzonych naruszeń dotyczyło wykonywania przewozów bez wymaganych zezwoleń, 0,57% naruszeń dotyczyło łamania przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób, a 0,08% stanowiły inne naruszenia. Szczegółowy podział w zakresie kontroli drogowych wykonywanych przez inspektorów transportu drogowego zawiera wykres 2.

W celu poprawy bezpieczeństwa transportu osób, w tym w szczególności dzieci i młodzieży, Inspekcja Transportu Drogowego od 2003 r. prowadzi ogólnopolską akcję „Bezpieczny autokar". Kontrole odbywają się przez cały rok, zaś w czasie wakacji i ferii zimowych są one szczególnie nasilone. Podczas trwania akcji inspektorzy kładą nacisk na kontrolę stanu technicznego pojazdów, czas pracy oraz stan psychofizyczny i trzeźwość kierujących. Autokary poddawane są kontroli na wyznaczonych przez wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego stałych punktach kontroli, w miejscu odjazdu, a także na głównych szlakach komunikacyjnych. Ponadto w okresach wzmożonych wyjazdów dzieci i młodzieży zapewniana jest przez wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego możliwość poddania kontroli autobusu przed wyjazdem po zgłoszeniu przez organizatorów lub uczestników wyjazdu. Prowadzona akcja przyczynia się do znacznej poprawy bezpieczeństwa podróży tym środkiem transportu, ponadto podnosi świadomość konieczności rzetelnej realizacji przewozu i przestrzegania wszystkich wymogów bezpieczeństwa przewidzianych przepisami prawa, zarówno wśród przewoźników i kierowców, jak i pasażerów autobusów. Z wyników prowadzonych kontroli wynika, że rokrocznie poprawia się stan techniczny pojazdów oraz zmniejsza się liczba naruszeń popełnianych przez kierowców i przewoźników.

W okresie ferii zimowych w 2016 r. w ramach akcji „Bezpieczny autokar" skontrolowano 1049 pojazdów. W konsekwencji tych kontroli zostało nałożonych 96 mandatów na podstawie załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 ustawy o transporcie drogowym oraz przepisów Prawa o ruchu drogowym. W 56 przypadkach został zatrzymany dowód rejestracyjny

Tabela 1. Wyniki kontroli z akcji „Bezpieczny autokar" – wakacje w 2016 r.

Liczba kontroli w ramach akcji	**1583**
Liczba mandatów nałożonych na kierowców	**392**
Liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych	**74**
Pojazdy niedopuszczone do dalszej jazdy	**12**
Kierowcy będący pod wpływem alkoholu	**1**

pojazdu za nieodpowiedni stan techniczny. W trakcie kontroli 12 pojazdów nie dopuszczono do dalszej jazdy.

W okresie wakacji w 2016 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 1583 pojazdy, nałożono 392 mandaty karne na podstawie załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do ustawy o transporcie drogowym, a także przepisów Prawa o ruchu drogowym. Oznacza to, że w co czwartej kontroli zostało wykryte naruszenie, za które nałożono karę pieniężną. 74 kontrole zakończyły się zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego pojazdu, a w 12 kontrolach nie dopuszczono pojazdu do dalszej jazdy. W okresie ferii i wakacji w 2016 r. tylko jeden kierowca, który został poddany kontroli przewozu osób, był pod wpływem alkoholu.

W ramach akcji „Bezpieczny autokar" zatrzymywano dowody rejestracyjne najczęściej w następujących przypadkach: nieszczelny układ hamulcowy, wycieki płynów eksploatacyjnych, nadmiernie zużyty bieżnik opon, niesprawne oświetlenie, korozja i uszkodzenia ramy nośnej pojazdu czy brak ważnych badań technicznych.

Prowadzona jest również na wielką skalę działalność promocyjno-informacyjna Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, która wiąże się m.in. z szerzeniem wiedzy na temat systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz elektronicznego systemu poboru opłat.

Od uzyskania przez Inspekcję w lipcu 2011 r. nowych kompetencji mających na celu przede wszystkim zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawę stanu infrastruktury drogowej ogromne znaczenie ma prowadzenie równoległych, kompleksowych działań z zakresu rozpowszechniania informacji o realizowanych projektach oraz obowiązujących przepisach prawnych dotyczących ruchu drogowego.

Główny Inspektorat Transportu Drogowego jest także partnerem programu „Bezpiecznie – Chce się żyć!" i aktywnie wspiera wszelkie akcje, spotkania oraz konferencje, przy okazji których są poruszane kwestie dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego i pokazywane skutki nieodpowiedzialnej jazdy. Działaniem o dużym znaczeniu dla Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego jest również upowszechnianie wiedzy na temat transportu oraz obowiązujących przepisów ruchu drogowego, w szczególności wśród ludzi młodych. Dlatego też Inspekcja z zaangażowaniem wspiera wszelkie inicjatywy skierowane do uczniów wszystkich szczebli edukacji mające na celu szerzenie wiedzy dotyczącej bezpiecznego zachowania na drodze.

Mając na uwadze współpracę Inspekcji Transportu Drogowego z innymi służbami w zakresie przeprowadzania wspólnych kontroli drogowych, zgodnie z wytycznymi Głównego Inspektora Transportu Drogowego podjęto decyzję o kontynuacji współpracy wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego z właściwymi miejscowo komendami wojewódzkimi Policji w ramach opracowanego przez Biuro Ruchu Drogowego KGP planu działań kontrolnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie ustalono, iż Inspekcja Transportu Drogowego w szczegółowy sposób uwzględni akcję „Truck & Bus", polegającą na kontrolach przewozu drogowego osób oraz rzeczy pojazdami, które podlegają kontrolom przeprowadzanym przez ITD na podstawie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o drogach publicznych oraz ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto ustalono, iż ITD w ramach możliwości kadrowych włączy się w akcję „Prędkość", przeprowadzaną w zakresie automatycznego pomiaru prędkości z wykorzystaniem urządzeń stacjonarnych oraz dostępnych urządzeń mobilnych.

Poszczególne WITD w okresie od stycznia do końca grudnia 2016 r. brały udział w następujących akcjach:

- „Bezpieczny weekend" – mającej na celu poprawę bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas tzw. długich weekendów;
- „Truck & Bus" – zmierzającej do ujawniania i eliminowania nieprawidłowości występujących w przewozie drogowym osób oraz rzeczy;
- „Prędkość" – ukierunkowanej na ujawnienie wykroczeń związanych z niestosowaniem się do ograniczeń prędkości;

Tabela 2. Udział WITD w akcjach mających na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2016 r.

Działania kontrolne przeprowadzone wspólnie z Policją w ramach akcji	Liczba przeprowadzonych akcji	Liczba zespołów kontrolnych ITD biorących udział w akcji	Liczba skontrolowanych pojazdów	Liczba pojazdów z wykrytymi naruszeniami
Bezpieczny weekend	3	29	234	135
Truck & Bus	4	205	1395	309
Prędkość	2	6	46	11
Alkohol i narkotyki	5	55	756	77
Bezpieczna droga do szkoły	1	57	360	76
RAZEM	**15**	**352**	**2791**	**608**

- „Alkohol i narkotyki” – ukierunkowanej na ujawnianie i eliminowanie z ruchu kierujących pojazdami po spożyciu alkoholu lub w stanie po użyciu środków działających podobnie do alkoholu;
- „Bezpieczna droga do szkoły” – prowadzonej w celu zapewnienia właściwego nadzoru nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym w rejonach szkół oraz na drogach prowadzących do szkół i placówek oświatowo-wychowawczych.

IDENTYFIKACJA NAJPOWAŻNIEJSZYCH ZJAWISK, KTÓRYM NALEŻY PRZECIWDZIAŁAĆ W NAJBLIŻSZYM CZASIE

Przepisy normujące czas prowadzenia pojazdów oraz przerwy w jeździe i odpoczynek kierowców, które minimalizują ryzyko spowodowania wypadku w wyniku przemęczenia zawodowego kierowcy, są traktowane jako jeden z głównych elementów mających wpływ na bezpieczeństwo transportu drogowego. Powyższą tezę potwierdzają przepisy dyrektywy 2006/22/WE, która ustala we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej minimalne warunki wykonania (w tym minimalne limity kontroli wykonywanych przez organy kontrolne) przepisów rozporządzeń 561/2006/WE i 165/2014 określających normy czasu prowadzenia pojazdów oraz stosowania urządzeń rejestrujących. W Polsce minimalny poziom kontroli wykonywanych przez organy uprawnione do kontroli jest określany w „Krajowej Strategii Kontroli przepisów w zakresie czasu jazdy i czasu postoju, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców”. Dokument ten sporządzany na okres dwuletni, począwszy od 2008 r., określa zadania kontrolne i ich podział pomiędzy organami uprawnionymi do kontroli, tj. Inspekcją Transportu Drogowego, Policją, Strażą Graniczną, Krajową Administracją Skarbową i Państwową Inspekcją Pracy. W celu realizacji zadań określonych w Krajowej Strategii Kontroli inspektorzy transportu drogowego, a także funkcjonariusze ww. służb wskazanych w ustawie o transporcie drogowym podczas każdej kontroli drogowej lub kontroli w siedzibach przedsiębiorców (tylko w przypadku ITD i PIP) dokonują kontroli zapisów z urządzeń rejestrujących i sprawdzają zachowanie przez kierowcę norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynku.

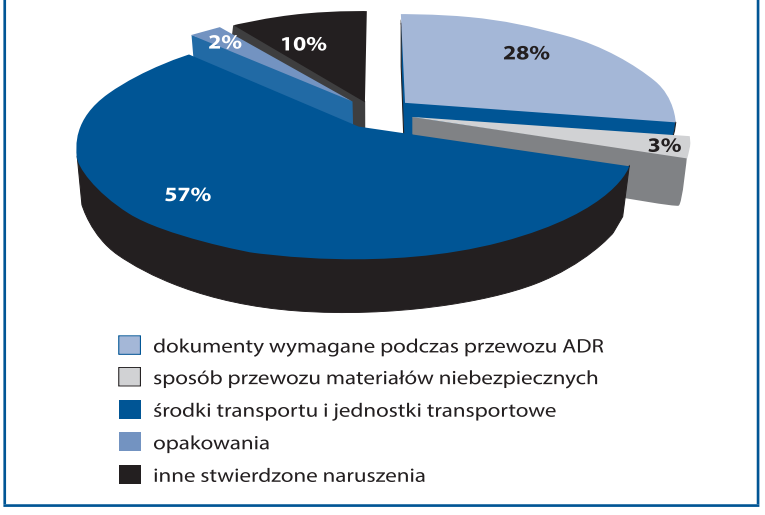
Należy stwierdzić systematyczny wzrost udziału Inspekcji Transportu Drogowego w realizacji poszczególnych działań kontroli drogowych oraz kontroli przedsiębiorstw, prowadzonych w ramach Krajowej Strategii Kontroli. W porównaniu ze Strategią realizowaną w latach 2013–2014 nastąpiło zwiększenie udziału Inspekcji Transportu Drogowego w kontrolach przeprowadzanych w ramach tego działania z 65% do 70%, a gdy cofniemy się do lat 2011–2012, to wzrost ten obecnie wynosi nawet 10% (z 60% do 70%). Pozostałe działania kontroli drogowych są realizowane przez Państwową Inspekcję Pracy, Policję, Straż Graniczną oraz Służbę Celną (obecnie Krajową Administrację Skarbową).

Kontrola przewozu osób jest jednym z priorytetowych zadań Inspekcji, mającym na celu, oprócz zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, wyeliminowanie z rynku usług transportowych przewozów wykonywanych w tzw. „szarej strefie”, ze szczególnym uwzględnieniem przewozów wykonywanych bez wymaganej licencji lub niezgodnie z nią oraz przewozów wykonywanych bez wymaganego zezwolenia lub z naruszeniem warunków w nim określonych. Mając na uwadze docierające sygnały o rozprzestrzenianiu się w dużych miastach w Polsce powszechnego procederu wykonywania okazjonalnych przewozów osób przez pojazdy o podobnym wyglądzie do taksówek, podjęto działania mające na celu przeprowadzanie kontroli ukierunkowanych pod kątem egzekwowania przepisów wymienionych w art. 18 ust. 4a oraz ust. 5 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. Celem przeprowadzania tych kontroli, w których biorą udział inspektorzy transportu drogowego, jest zwalczanie tzw. szarej strefy w okazjonalnych przewozach osób. Począwszy od 1 marca 2013 r., w sześciu wytypowanych miastach (Warszawa, Wrocław, Kraków, Gdańsk, Poznań, Katowice), w których stwierdzono występowanie ww. procederu, rozpoczęto przeprowadzanie dodatkowych kontroli pojazdów wykonujących przewóz osób, celem dokładnej analizy uprawnień kierowców, posiadanych dokumentów, stanu technicznego oraz obowiązkowego wyposażenia dla danego rodzaju pojazdu. Oprócz rutynowych kontroli wykonywanych przez inspektorów ITD, przeprowadzono dodatkowe zmasowane akcje w wytypowanych miejscach (m.in. okolicach dworców kolejowych oraz autobusowych, okolicach portów lotniczych). Powyższe akcje przeprowadzono także w nocy, z udziałem innych organów oraz służb kontrolnych, m.in. Policją, przedstawicielami wydziałów komunikacji urzędów miast oraz Urzędu Kontroli Skarbowej.

ISTOTNE INFORMACJE NA TEMAT BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE DROGOWYM

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa transportu drogowego, na które kierują szczególną uwagę inspektorzy ITD, jest kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Wykres nr 3. Struktura naruszeń stwierdzonych przez ITD w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych w 2016 r.



W ramach realizacji jednego z podstawowych zadań określonych w zatwierdzonych przez Ministra Transportu „Kierunkach Działania Inspekcji Transportu Drogowego w roku 2016", tj. kontroli przewozu towarów niebezpiecznych, w rocznym planie kontroli zaplanowano, że 8% ogólnej liczby kontroli drogowych będzie dotyczyło przewozu drogowego towarów niebezpiecznych. Zaplanowana liczba kontroli w tym zakresie w 2016 r. wynosiła 14 516. Realizując powyższe zadanie, Inspekcja Transportu Drogowego wykonała w 2016 r. 16 047 kontroli drogowych pojazdów przewożących towary niebezpieczne, tj. 110,55% zakładanego planu.

W ramach kontroli w zakresie przewozów towarów niebezpiecznych w łącznej liczbie 16 047, zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. Nr 227, poz. 1367), wydano 1082 decyzje związane z kontrolą przewozu towarów niebezpiecznych, stwierdzając łącznie 1577 naruszeń. Ponadto inspektorzy wystawili 39 mandatów za naruszenia umowy ADR oraz 9 mandatów z tytułu naruszenia lp. 5 i lp. 9 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie drogowym. Strukturę stwierdzonych naruszeń w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych na podstawie ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych przedstawia wykres 3.

Innymi czynnikami, które mogą powodować zagrożenia w ruchu drogowym, są umiejętności, stan zdrowia oraz trzeźwość kierujących pojazdami. Dlatego też inspektorzy w trakcie prowadzonych kontroli w każdym przypadku sprawdzają uprawnienia kierowców do kierowania właściwą kategorią pojazdów zgodnie z przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a także weryfikują na podstawie dokumentów przedstawianych do kontroli, czy kierowcy zawodowi pojazdów ciężarowych i autobusów spełniają wymagania określone przepisami ustawy o transporcie drogowym, w tym wymagania ukończenia kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych w zakresie przewozu osób lub rzeczy oraz uzyskania pozytywnych świadectw badań lekarskich i psychologicznych. Większość pojazdów specjalistycznych ITD jest również wyposażana w urządzenia do pomiaru zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu i kierowcy poddawani są wyrywkowym badaniom stanu trzeźwości.

Kolejnym ważnym zadaniem realizowanym przez ITD była kontrola masy, nacisków na osie oraz wymiarów pojazdów. Znaczący wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym ma również stan infrastruktury drogowej. ITD, wykonując zadania kontroli masy, nacisków na osie i wymiarów pojazdów, ma tym samym bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Po pierwsze, poprzez kontrolę w tym zakresie ogranicza się liczbę pojazdów przekraczających dopuszczalne normy. Po drugie, przyczynia się do zmniejszenia procesu degradacji dróg, wywołanego przez poruszanie się po nich przeładowanych pojazdów, wpływając pośrednio na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Zadania te realizowano pomimo problemów związanych z przystosowaniem miejsc kontrolnych do wykonywania kontroli polegającej na ważeniu pojazdów. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych, za stan punktów kontrolnych oraz ich utrzymanie odpowiada właściwy zarządca drogi. Zarówno Główny Inspektor Transportu Drogowego, jak i wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego nie posiadają możliwości władczych, jeżeli chodzi o przystosowanie lub wyznaczenie punktów kontrolnych przeznaczonych do przeprowadzonych kontroli ważenia pojazdów. Decyzje takie podejmują zarządcy dróg, jako administratorzy tych miejsc. Mimo problemów z niedostateczną liczbą przystosowanych do ważenia punktów kontrolnych oraz z awaryjnością urządzeń do kontroli mas i nacisków osi ITD nieustająco dąży do intensyfikowania działań kontrolnych, które w bezpośredni sposób przyczyniają się do ograniczania degradacji dróg przez przeciążone pojazdy.

W ramach realizacji tego zadania inspektorzy ITD przeprowadzili w 2016 r. 15 833 kontrole pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz 7594 kontrole pojazdów poniżej 3,5 t.

Kontrole polegające na ważeniu pojazdów dzielą się na dwie grupy: kontrole pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz kontrole pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej mniejszej bądź równej 3,5 t. Za naruszenia z tytułu przeciążenia powstałe w wyniku wykonywania przewozu tymi pierwszymi pojazdami nakłada się kary na podstawie decyzji administracyjnych, natomiast gdy wykroczenie zostało popełnione w trakcie przewozu pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, sankcje egzekwowane są w drodze mandatu karnego wystawianego na kierowcę tego pojazdu. Większość kontroli polegających na ważeniu pojazdów była wykonywana za pomocą przenośnych wag do pomiarów statycznych (ponad 83,7% kontroli). Natomiast niewielki odsetek kontroli wykonywany był za pomocą przenośnych wag do pomiarów dynamicznych oraz stacjonarnych wag do pomiarów statycznych (łącznie ok. 2% kontroli). Przy 1098 kontrolach użyto stacjonarnych wag do pomiarów dynamicznych, co stanowiło 7% wszystkich kontroli wykonywanych z użyciem przyrządów pomiarowych. Część kontroli została wykonana za pomocą przyrządów do pomiarów liniowych, w trakcie których nie przeprowadzono ważenia z wykorzystaniem wagi administracyjnej (7,3% kontroli).

Innym zagadnieniem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest działalność Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym oraz Wydziałów Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w delegaturach terenowych GITD. W 2016 r. realizowało zadania kontrolne z użyciem obudów i urządzeń zakupionych m.in. w ramach projektu pod nazwą „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym". Niniejszy projekt był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, a jego realizację zakończono w grudniu 2015 r. Pod koniec grudnia 2016 r. CANARD GITD dysponowało 485 stacjonarnymi urządzeniami rejestrującymi zainstalowanymi w 458 lokalizacjach na obszarze całego kraju. W 2016 r. uruchomiono 26 urządzeń do odcinkowego pomiaru średniej prędkości. Od 20 grudnia 2016 r. rejestracja naruszeń z wykorzystaniem urządzeń tego typu prowadzona jest zatem łącznie w 30 lokalizacjach. Należy podkreślić, że pierwsze 4 urządzenia do odcinkowego pomiaru średniej prędkości rozpoczęły rejestrację naruszeń już w IV kwartale 2015 r. Ze wspomnianych 30 urządzeń, jakimi aktualnie dysponuje GITD, 29 instalacji (ich zakup i montaż) było współfinansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zaś urządzenie zainstalowane na odcinku Rekowo Górne – Reda na drodze nr 216 (woj. pomorskie) zostało sfinansowane ze środków samorządowych (urządzenie jest własnością Zarządu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku) i przekazane GITD do wykorzystywania w ramach systemu automatycznego nadzo-

ru nad ruchem drogowym. Ponadto ze środków inwestycyjnych zrealizowano zakup trzech kompletnych stacjonarnych urządzeń rejestrujących (Fotorapid CM wraz z masztami i urządzeniami integrującymi). Dodatkowo do kontroli ruchu drogowego w ramach automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym wykorzystywano 29 mobilnych urządzeń rejestrujących zamontowanych w pojazdach.

W 2016 r. wskutek prowadzenia kontroli z wykorzystaniem urządzeń rejestrujących należących do Inspekcji Transportu Drogowego zweryfikowano 1140 tys. naruszeń. Na podstawie odpowiedzi uzyskanych z Centralnej Ewidencji Pojazdów, po przeprowadzeniu kontroli jakości i odrzuceniu spraw niemożliwych do dalszego procedowania (powodami negatywnej weryfikacji były m.in.: pojazd cudzoziemca pochodzącego z kraju nieobjętego działaniem Dyrektywy 2015/413/EU Crossborder Enforcement, nieczytelność zdjęcia, pojazd uprzywilejowany, niepełne dane właściciela z CEP), na podstawie wykonanych zdjęć, w przypadku ponad 861 tys. spraw wygenerowano wezwania do właścicieli pojazdów, na które otrzymano 585 tys. odpowiedzi od właścicieli/posiadaczy pojazdów. W wyniku powyższych działań w 2016 r. nałożono łącznie 430 tys. grzywien.

Należy również zauważyć, iż działalność kontrolną, dotyczącą bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz kontrolę przestrzegania przepisów ruchu drogowego, poza Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, sprawują także jednostki Policji. Współpraca CANARD z Policją obejmuje m.in. kwestie związane z prowadzeniem analiz bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekazywaniem materiałów zarejestrowanych przez urządzenia rejestrujące, mogących mieć istotne znaczenie w prowadzonych przez te organy postępowaniach w sprawach o popełnienie przestępstwa, a także prowadzenie wspólnych działań kontrolnych (m.in. udział kontrolerów ruchu drogowego z CANARD i delegatur terenowych w akcjach: „Znicz", „Prędkość", zabezpieczaniu Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej, szczytu NATO oraz Światowych Dni Młodzieży). W ramach realizacji swoich zadań Centrum prowadziło także współpracę z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w zakresie propagowania idei automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, a także wymiany informacji dotyczących najlepszych praktyk z dziedziny prowadzenia kontroli drogowych, jak również z Instytutem Transportu Samochodowego – w zakresie wykonywania analiz stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzenia informacji o wypadkach drogowych i ich skutkach, a także ze starostwami powiatowymi – w zakresie przekazywania informacji dotyczących kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h w obszarze zabudowanym.

Dotychczasowe działania, mające na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach, niewątpliwie przyczyniły się do zmiany postaw kierowców oraz sukcesywnego zmniejszania się liczby wypadków i ich ofiar, w szczególności osób zabitych. Dzięki zrealizowanemu w latach 2011–2015 projektowi pn. „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym" sieć dróg krajowych została objęta automatycznym nadzorem umożliwiającym nie tylko kontrolę prędkości, ale również monitoring przejazdu przez skrzyżowanie na czerwonym świetle.

Należy nadmienić, iż inspektorzy GITD współpracują ściśle z innymi organami kontrolnymi dbającymi o poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Współpraca podczas kontroli drogowych przebiega bez zarzutów, funkcjonariusze służb upoważnionych do kontroli drogowej, takich jak Policja i Straż Graniczna, już na etapie tworzenia planów kontroli bardzo często są włączani do zespołów zajmujących się kontrolą prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej.

INICJATYWY MAJĄCE NA CELU ZAPOBIEGANIE NARUSZENIOM PRZEPISÓW W TRANSPORCIE (RUCHU) DROGOWYM

Od początku 2012 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw[8]. Zmiany wprowadzone ww. ustawą (tzw. ustawą społeczną) dotyczą – po pierwsze – rozszerzenia podmiotów ponoszących odpowiedzialność za naruszenia obowiązków lub warunków wykonywania przewozu drogowego (osoby zarządzające transportem), a po drugie – formy nakładania kar za naruszenia ustawy o transporcie drogowym. Do 2011 r. kary z tytułu nieprzestrzegania ustawy o transporcie drogowym w przeważającej części były nakładane w formie decyzji administracyjnej (postępowania na podstawie kodeksu postępowania administracyjnego) oraz dotyczyły głównie przewoźników. Nowa, obecnie funkcjonująca ustawa wprowadziła istotną zmianę polegającą na rozszerzeniu odpowiedzialności kierowcy i zarządzającego transportem, a także zwiększyła rolę postępowania mandatowego w stosunku do postępowania administracyjnego.

Inspektorzy ITD zgodnie z przypisanymi uprawnieniami, określonymi w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, sprawują kontrolę ruchu drogowego w stosunku do kierowców wykonujących przewozy w ramach transportu drogowego lub niezarobkowego przewozu drogowego. Wszelkie przypadki naruszania przepisów ruchu drogowego, które mają wpływ na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, są objęte karami pieniężnymi w postępowaniu mandatowym. W tym celu wykorzystywane są w szczególności pojazdy wyposażone w wideorejestratory oraz motocykle.

Kolejnym priorytetowym zadaniem wykonywanym przez ITD jest ochrona infrastruktury drogowej poprzez kontrolę masy, nacisków osi, a także wymiarów pojazdów. Ma to być realizowane poprzez częstsze wykorzystanie wag preselekcyjnych. Preselekcyjne ważenie pozwala na kontrolowanie tylko tych pojazdów, co do których zachodzi uzasadnione podejrzenie, że są przeładowane. Dzięki takiemu rozwiązaniu przewoźnicy stosujący się do obowiązujących przepisów nie ponoszą obciążeń płynących z tytułu przeprowadzonej kontroli i straty czasu. Docelowym stanem funkcjonowania systemu jest automatyzacja ujawniania i sankcjonowania naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnych parametrów przez pojazdy poruszające się po drogach. W ramach dalszego rozszerzania działalności ITD w zakresie kontroli masy, wymiarów i naci-

sków na osie pojazdów przewiduje się m.in. podjęcie następujących działań:

- zapewnienie funkcjonowania w możliwie największym stopniu nowo budowanych punktów kontrolnych wyposażonych w preselekcyjne wagi umożliwiające typowanie pojazdów, powstające w ramach wspólnego systemu kontroli parametrów pojazdów, który jest efektem współpracy pomiędzy Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;
- prowadzenie systematycznych i zintensyfikowanych kontroli mas i nacisków osi pojazdów ciężarowych w wyznaczonych punktach, wyposażonych w wagi stacjonarne lub przystosowanych do pomiarów wagami przenośnymi, zgodnie z przepisami znowelizowanej ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
- podejmowanie działań kontrolnych zmierzających do ujawniania oraz sankcjonowania rażących naruszeń związanych z przekraczaniem przez pojazdy o dmc poniżej 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej;
- szczegółowa kontrola przestrzegania przez przewoźników przepisów w zakresie uzyskiwania zezwoleń na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz przestrzegania warunków określonych w zezwoleniu;
- kontynuowanie współpracy pomiędzy Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego i Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w celu realizacji koncepcji i budowy systemu automatycznych stacji kontroli masy, nacisków osi i wymiarów pojazdów ciężarowych oraz zakupu urządzeń do kontroli masy i nacisków osi pojazdów;
- kontynuowanie i rozszerzanie działań zarówno na szczeblu lokalnym, jak i ogólnokrajowym zmierzających do budowy, w ramach środków posiadanych przez właściwych zarządców dróg, nowych punktów kontrolnych przystosowanych do realizacji zadań kontrolnych przez organy uprawnione do kontroli transportu drogowego oraz zapewniających miejsce postoju i odpoczynku dla kierowców pojazdów ciężarowych i autobusów.

Ponadto obszarem działania wymagającym wzmocnienia jest ujawnianie częstych przypadków prowadzenia działalności przez przedsiębiorców posiadających licencję na przewóz drogowy osób z naruszeniem przepisów określonych w art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym, którzy stanowią nieuczciwą konkurencję wobec przewozów taksówkowych.

W ramach poprawy bezpieczeństwa w przewozie drogowym osób oraz w zakresie zwalczania nieuczciwej konkurencji przewiduje się m.in. następujące działania o charakterze ogólnokrajowym:

- prowadzenie systematycznych kontroli skierowanych na eliminowanie nieuczciwej konkurencji, ze szczególnym uwzględnieniem dodatkowych uprawnień nadanych art. 69 ust. 1a pkt 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym, w zakresie kontroli przewozów regularnych osób oraz przewozów wykonywanych taksówkami;
- prowadzenie wspólnych kontroli z przedstawicielami urzędów kontroli skarbowej w zakresie przewozu osób pod kątem stosowania przepisów dotyczących stosowania kas fiskalnych i prawidłowości wydawania biletów za przejazd;
- kontynuowanie akcji wzmożonych kontroli w aglomeracjach miejskich na terenie każdego z województw dotyczących przewozów osób w krajowym transporcie drogowym osób pojazdami przystosowanymi konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą, z uwzględnieniem przestrzegania przepisów określonych w art. 18 ust. 5 ustawy o transporcie drogowym, w wymiarze minimum 2% ogólnej liczby kontroli.

[1] Umowa Europejska dotycząca pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzona w Genewie dnia 1 lipca 1970 r. (Dz. U. z 1999 r. Nr 94, poz. 1086).

[2] Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r, w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym.

[3] Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/96, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE.L Nr 102, s. 1).

[4] Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.).

[5] Zrestrukturyzowana Umowa ADR obowiązująca od dnia 1 stycznia 2013 r. – umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. poz. 815).

[6] Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.

[7] Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.

[8] Dz. U. Nr 244, poz. 1454.

Summary

Control activities of the Road Transport Inspectorate in the improvement of safety in road transport

The Road Transport Inspectorate (ITD) has been appointed to control the observance of rules being in force in relation to the road transport and non-profit transport of persons as well as goods. Eliminating all negative phenomena in the road transport is one of the main tasks entrusted to ITD. The Inspectorate cooperates with the Police, Border Guard, National Tax Civil Service, Veterinary Inspectorate, National Labour Inspectorate, Commercial Inspectorate and administrators of roads as part of safety and order of the traffic on public roads as well as in fighting economic crimes committed in the area of the road transport or with relation to this transport, including the competence of these bodies and objectives of the Inspectorate. Establishing this special service resulted from the necessity to guarantee the fair competition in the road transport, improvement of safety in the traffic and the environmental protection. Appointing the Road Transport Inspectorate has resulted in the fulfillment of one of accession requirements of the European Union.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP

ZAGROŻENIA SANITARNO-EPIDEMIOLOGICZNE

związane z obsługą zdarzeń w ruchu drogowym przez funkcjonariuszy

dr n. med. Maciej Kisiel

Główny Inspektor
Państwowej Inspekcji Sanitarnej MSW

dr n. o zdr. Anna Baumann-Popczyk

Naczelnik Wydziału Koordynacji i Nadzoru Sanitarnego
Państwowej Inspekcji Sanitarnej MSW
Asystent w Zakładzie Epidemiologii
Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego – PZH

Funkcjonariusze, których służba jest związana z ruchem drogowym, mogą być w określonych sytuacjach narażeni na różne czynniki biologiczne. W artykule zostaną przedstawione jednak tylko te zagrożenia, które wiążą się bezpośrednio ze służbą policjantów.

Celem autorów nie jest jednak straszenie czytelników. Człowiek nie żyje pod kloszem i codziennie jest narażony na przeróżne patogeny mniej lub bardziej zjadliwe. Podejdźmy do tego naukowo, ale i przystępnie. Chociaż stosujemy coraz bardziej wyrafinowane techniki, pozwalające śledzić procesy w skali mikro, a nawet nano, to i tak większość decyzji lekarskich jest podejmowana na podstawie koniecznych przybliżeń i uogólnień wynikających z analizy dotychczasowej wiedzy, z wyborów opartych na analizie statystycznej, co umożliwia wysnucie konkretnych wniosków.

W medycynie bardzo istotne znaczenie mają obserwacje zjawisk/objawów chorobowych, które opisywane są już od tysięcy lat. Ropień albo cechy charakteryzujące miejscowy stan zapalny zostały opisane przez Hipokratesa ponad 2500 lat temu. Opis został sporządzony tak trafnie, że w codziennej praktyce do rozpoznania nie potrzebujemy niczego więcej.

Zanim zostanie przedstawiona informacja na temat tego, co może się przytrafić funkcjonariuszowi podczas służby, najpierw zostanie opisane, w jaki sposób dochodzi do rozwoju zakażenia. Przede wszystkim, aby doszło do zakażenia, muszą być obecne jednocześnie trzy czynniki:

1) źródło zakażenia, czyli rezerwuar choroby,
2) podatny na zakażenie organizm,
3) droga przeniesienia czynnika chorobotwórczego z rezerwuaru choroby na podatny organizm.

Źródłem choroby mogą być zakażony człowiek i zwierzę lub skażona żywność i gleba. Należy pamiętać, że do zakażenia może również dojść po zranieniu wystającym ostro zakończonym prętem, blachą czy też odłamkiem szkła. Poza tym, zarówno mundury policjantów, jak i cała powierzchnia ciała są pokryte najrozmaitszą florą bakteryjną. Nie każda bakteria jest chorobotwórcza, zależy to od jej właściwości, które są określane mianem patogenności. W tym określeniu mieści się wiele cech. Zarówno to, jak bardzo bakterie lub wirusy są odporne lub wrażliwe na czynniki środowiskowe (tj. temperaturę, wartość pH), środki biobójcze czy odkażające, jaka jest ich zdolność do zasiedlania nowych obszarów, do namnażania się i kolonizacji, a także zdolności do produkcji określonych enzymów lub toksyn.

Podatność organizmu na zakażenie to także zdolność łączenia się z miejscami zwanymi receptorami na błonie komórkowej określonych tkanek, np. błonie śluzowej układu oddechowego. Receptor można porównać do zamku, natomiast kluczem są określone struktury błony komórkowej bakterii lub cząsteczki wirusa. Przypomina to trochę cumowanie w kosmosie pojazdu transportowego do stacji badawczej. Jesteśmy niezwykle podatni na grypę i infekcje grypopodobne, ale nie jesteśmy podatni na zakażenie niektórymi podtypami wirusów grypy ptaków. Dzieje się tak, ponieważ ww. wirusy grypy wywołujące zakażenia u ptaków nie mają powinowactwa do tkanek ludzkich. Istotny wpływ na to, czy dojdzie do zakażenia, ma ilość cząsteczek określonego czynnika biologicznego lub objętość krwi zawierającej ten czynnik, która może to zakażenie wywołać. Dla przykładu: wirus Ebola1 – 10 cząsteczek wirusa, wąglik 5000 – 50 000 sporów, wirus zapalenia wątroby typu B (HBV) – 0.000004 ml krwi,

wirus HIV – 0.004 ml krwi. Wynika z tego, że łatwiej jest się zarazić wirusem zapalenia wątroby typu B, a dużo trudniej wirusem HIV. Właściwości chorobotwórcze, m.in. zdolność do wywołania zakażenia, są uzależnione od genomu, czyli „matrycy". Genom można porównać do programu komputerowego, który decyduje o wszystkich właściwościach drobnoustroju. Tak więc „ten sam" rodzaj drobnoustroju raz jest praktycznie nieszkodliwy, a innym razem może powodować ciężkie zakażenie. Wszystko zależy od zawartości „matrycy". Dlatego czasem trudno jest uwierzyć, że drobny uraz, jak zadrapanie albo otarcie skóry, przyczynia się do rozwoju poważnego, zagrażającego życiu zakażenia, wymagającego długiego i trudnego leczenia.

Jak już zaznaczono, nie wystarczy obecność drobnoustroju. Aby doszło do rozwoju choroby, drobnoustrój musi skutecznie osiągnąć podatny na zakażenie organizm. Zdrowy człowiek posiada liczne „siły obronne" przede wszystkim w postaci układu immunologicznego, dzięki któremu w wielu przypadkach radzi sobie sam. Człowiek, stykając się z czynnikiem chorobotwórczym lub określonym jego fragmentem, nabywa odporności. Odporność to zdolność organizmu do wytwarzania swoistych przeciwciał, których obecność nie dopuszcza do rozwoju choroby. Kłopot polega na tym, że tylko w niektórych przypadkach potrafimy dostarczyć przeciwciała w gotowej postaci lub spowodować ich wytwarzanie w ustroju.

Każda choroba zakaźna stanowi ryzyko, ponieważ nigdy nie mamy pewności co do jej przebiegu oraz tego, czy wystąpią powikłania.

Dlatego propagowane przez tzw. ruchy antyszczepionkowe nabywanie odporności w drodze „przechorowania" stanowi ryzyko, na które narażamy siebie lub swoich najbliższych. Jest wiele niebezpiecznych chorób zakaźnych, niekoniecznie „tropikalnych", kończących się śmiercią. Zachorowanie na pneumokokowe zapalenie płuc czy inwazyjną chorobę meningokokową zawsze jest groźne. W przypadku wystąpienia zachorowań wywołanych ww. patogenami bezsilność lekarzy i cierpienie bliskich, którym nie udaje się pomóc, są szokujące. To wielka tragedia, która może być potęgowana świadomością, że można było jej zapobiec. Dlatego należy pamiętać, że szczepienia ochronne są o wiele bezpieczniejszą formą zapobiegania niż liczenie na łut szczęścia. Nie ma szczepionki uniwersalnej. Tak samo jak nie każdy człowiek wytworzy wystarczającą liczbę przeciwciał chroniących go przed zakażeniem. Niemniej jednak zapobieganie tą drogą jest szczególnie ważne w przypadku osób o obniżonej odporności, przy narażeniu na choroby o ciężkim przebiegu i obarczone poważnymi powikłaniami czy też takie, dla których brak jest dostępnego leczenia.

Negując zasadność stosowania szczepionek, cofamy się do „średniowiecza", w którym ludzie wcale nie byli zdrowsi. Ówczesne życie „zgodnie z naturą" sprawiało, że do 6. roku życia przeżywało co trzecie dziecko. Ludzie bardzo obawiali się chorób zakaźnych, a najskuteczniejszym sposobem przetrwania była ucieczka i unikanie jakichkolwiek kontaktów. Obecnie w dobie globalizacji jest to prawie niemożliwe. Wiele osób nieszczepionych żyje i ma się dobrze. Jednak nie dlatego, że żyją zgodnie z naturą. Nie chorują, bo jest bardzo wysoki odsetek osób zaszczepionych, przez co mamy do czynienia z dobroczynnym wpływem zjawiska zwanym odpornością zbiorowiskową. Przykładem zachwiania proporcji między liczbą uodpornionych i nieszczepionych są niektóre kraje europejskie, tj. Włochy, Rumunia. Procent zaszczepionych przeciwko odrze okazał się zbyt niski, na skutek czego w zeszłym roku doszło do powstania dużych ognisk zachorowań.

W związku z ryzykiem urazu oraz narażenia na bezpośredni kontakt z osobą chorą zakaźnie policjant musi być czynnie uodporniony. To tak samo ważne jak skuteczna kamizelka kuloodporna. I mimo że podobnie jak ona nie daje pełnej ochrony, to porównywalnie z kamizelką zapobiega ciężkim następstwom.

Kolejnym czynnikiem jest droga przeniesienia czynnika chorobotwórczego. Obrażenia doznane w czasie zdarzenia drogowego bądź interwencji mogą być bardzo zróżnicowane – od drobnych zadrapań do ran kłutych, szarpanych czy postrzałowych, a nawet kąsanych, zadanych przez człowieka. Wszędzie tam, gdzie dochodzi do kontaktu otwartej rany z krwią innego człowieka, należy liczyć się z możliwością przeniesienia zakażenia drogą krwiopochodną. Ta droga stanowi największe ryzyko wystąpienia zakażenia. Wystarczy drobne zranienie, o które nietrudno, aby doszło do zakażenia takim patogenami, jak wirus zapalenia wątroby typu B lub C oraz wirus HIV.

Mimo niewątpliwego zagrożenia możemy wiele zrobić, żeby uniknąć zachorowania. Najważniejsza jest szeroko pojęta profilaktyka, począwszy od szczepień, skończywszy na stosowaniu odpowiednich środków ochrony indywidualnej. Przeciwko wirusowi HBV jest wykorzystywana bardzo skuteczna i bezpieczna szczepionka, dająca silną i długotrwałą odpowiedź immunologiczną. Obecnie podaje się ją każdemu noworodkowi w ciągu 24 godzin po urodzeniu. Co 5–10 lat, w zależności od stopnia narażenia, można sprawdzić miano przeciwciał (>100 j.m.), a w przypadku zbyt małej wartości (<10 j.m.) przyjąć pojedynczą dawkę „przypominającą".

Kolejnym bardzo ważnym elementem ochronnym jest dostępność i stosowanie rękawiczek odpornych na przecięcie i przekłucie. Rękawiczki higieniczne lateksowe lub nitrylowe chronią przed zakażeniem, ale nie są odporne na urazy mechaniczne np. w zetknięciu ze szkłem czy ostrym fragmentem karoserii samochodu. Rękawiczki odporne na tego rodzaju urazy powinny być powszechnie dostępne, szczególnie w Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej, a także stosowane przez wszystkich ratowników medycznych obecnych na miejscu zdarzenia. W przypadku potencjalnej ekspozycji na czynnik chorobotwórczy najważniejszym pierwszym krokiem jest dokładne umycie okolicy zranienia wodą z mydłem. Należy zapomnieć o micie obecności bakterii w wodzie lecącej z kranu i nie bać się jej stosować, ponieważ dzięki temu prostemu zabiegowi można usunąć widoczne zanieczyszczenia, np. krew, ograniczając tym samym prawdopodobieństwo zakażenia obecnymi w niej drobnoustrojami. Podczas mycia zalecanego jako mycie chirurgiczne jesteśmy w stanie wyeliminować nawet 80% flory bakteryjnej z powierzchni skóry. Nieco bardziej skomplikowanym zabiegiem jest mycie samej rany. Właściwe jej opracowanie chirurgiczne ogranicza albo nawet eliminuje rozwój zakażenia. Następnym elementem są środki dezynfekcyjne. Należy jednak pamiętać, że ich zastosowanie nie zastępuje samego mycia. Każdy funkcjonariusz powinien mieć przy sobie alkoholowy środek do dezynfekcji skóry w postaci płynu bądź żelu, dostępny w dozownikach o objętości 50–75 ml, z uchwytem mocującym go do paska spodni. Alkoholowe środki dezynfekujące bardzo szybko (30 s – 3 min) eliminują większość niezarodnikującej flory bakteryjnej oraz wirusów. Bardzo ważne jest to, aby żadnego obrażenia nie pozostawiać odkrytego, ponieważ stanowi ono wrota zakażenia. Najlepszym rozwiązaniem są opatrunki indywidualne stosowane w wojsku. Oczywiste jest, że funkcjonariusz nie może nosić przy

sobie całej apteczki, ale powinien mieć podstawowy materiał opatrunkowy w postaci pakietu sterylnych gazików i bandaża.
Wracając do problematyki zagrożenia zakażeniem wirusem HBV, należy stwierdzić, iż po narażeniu często okazuje się, że wiele osób nie było wcześniej szczepionych. Dlatego najważniejsze jest jak najszybsze zgłoszenie się do lekarza celem wdrożenia postępowania poekspozycyjnego. Rozwiązaniem w tej sytuacji jest podanie immunoglobuliny przeciwko wirusowemu zapaleniu wątroby typu B najszybciej jak się da, ale nie później niż 48 godzin po ekspozycji.
Równie ważnym problemem jest wirusowe zapalenie wątroby typu C, podobnie jak HBV przenoszone drogą krwiopochodną. Zabrzmi to paradoksalnie, ale przez wiele lat do zakażeń tym wirusem najczęściej dochodziło w placówkach ochrony zdrowia. Wymogi Państwowej Inspekcji Sanitarnej, kas chorych, a potem Narodowego Funduszu Zdrowia, sprawiły, że obecnie do zakażeń w tych placówkach dochodzi sporadycznie. Zagrożenie zakażeniem wirusem HCV „przeniosło się" do gabinetów kosmetycznych i salonów fryzjerskich, w których wykonywane są zabiegi z naruszeniem ciągłości tkanek i w których dochodzi także do rozmaitych urazów najczęściej spowodowanych nożyczkami lub cążkami. Przeciwko wirusowemu zapaleniu wątroby typu C nie ma szczepionki, ale stosowane jest coraz bardziej skuteczne leczenie farmakologiczne. Efekt leczenia zależy w dużej mierze od genotypu wirusa, jego podtypu bądź pseudotypu. Obydwa wirusy HBV i HCV w ciągu kilkudziesięciu lat wywołują w wątrobie przewlekły proces zapalny, prowadzący do włóknienia miąższu, potem marskości wątroby, a w konsekwencji powstania nowotworu pierwotnego wątroby. W większości przypadków zapalenie wirusem wątroby typu C przebiega bezobjawowo. Dlatego przy wykonywaniu badań okresowych lub w przypadku ekspozycji należy uwzględnić badanie w kierunku przeciwciał anty-HCV. Dalszą diagnostykę i leczenie po wykryciu podwyższonego miana przeciwciał prowadzi wyspecjalizowana jednostka ochrony zdrowia – np. poradnia hepatologiczna. Obecność przeciwciał nie przesądza o czynnym zakażeniu, dlatego należy pogłębić badania w kierunku obecności samego wirusa – HCV RT PCR (jakościowy/ilościowy), a w razie potwierdzenia jego obecności – ustalenia genotypu wirusa HCV w celu podjęcia konkretnego leczenia.
W przypadku narażenia na wirus HIV postępowanie poekspozycyjne jest prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu zakażeniom i chorobom zakaźnym u ludzi (Dz. U. Nr 234, poz. 1570, z późn. zm.) – art. 40.1 ust. 4, 5, art. 41 ust. 3, 4, 5. Obowiązki pracodawcy w tym zakresie zostały przedstawione poniżej.
Pracodawca musi zapewnić całe postępowanie poekspozycyjne i pokrywa jego wszystkie koszty. Ma obowiązek opracowania procedury zgłoszenia zdarzenia – do kogo, w jakiej formie itd.
Pracodawca wskazuje eksponowanemu funkcjonariuszowi miejsce, do którego ma zgłosić się w celu wykonania badań, odbycia konsultacji lekarskich oraz wdrożenia leczenia antyretrowirusowego. Krew do badania jest pobierana wyłącznie za zgodą narażonego funkcjonariusza i osoby narażającej.
Pracodawca zawiera umowę z podmiotem leczniczym, do którego zgłasza się funkcjonariusz.
Pracodawca ma obowiązek niezwłocznego zgłoszenia zdarzenia do Państwowego Inspektora Sanitarnego MSW w celu objęcia funkcjonariusza nadzorem epidemiologicznym.
Każda ze służb ma opracowane procedury postępowania poekspozycyjnego dostępne dla wszystkich funkcjonariuszy.
Częściej pamiętamy o wirusach, ale niejednokrotnie lekceważymy możliwość zakażenia bakteriami, np. laseczką tężca. Corocznie w Polsce odnotowywane są przypadki kliniczne tej choroby, co wydaje się nieprawdopodobne, ale jest prawdziwe, tak samo jak wykazywanie list funkcjonariuszy nieszczepionych przeciwko tężcowi. Zawsze mamy nadzieję, że chodzi w tym wypadku wyłącznie o brak szczepień przypominających.
W codziennej służbie, zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym, istotną drogę stanowi tzw. droga powietrzno-kropelkowa. Tą drogą jest przenoszonych bardzo dużo chorób zakaźnych, zarówno wirusowych, jak i bakteryjnych, ze szczególnym wskazaniem na grypę i infekcje grypopodobne. Obecnie wiele osób się zastanawia, jaki sens mają szczepienia przeciwko grypie, jeśli infekcję dróg oddechowych powoduje około 200 wirusów. Otóż grypę wywołują zwykle wirusy typu A i B, przy czym typ A wirusa może być szczególnie niebezpieczny. Zachorowanie na grypę różni się od innych infekcji i w zasadniczy sposób zwiększa możliwość wystąpienia ciężkiego przebiegu klinicznego z groźnymi dla życia powikłaniami. Zależy to od właściwości chorobotwórczych wirusa, dlatego nie każdego roku powikłania są odnotowywane w tej samej liczbie. I chociaż dostępne są leki przeciwwirusowe, najlepszą formą profilaktyki pozostają szczepienia powtarzane przed każdym sezonem grypowym. Skład szczepionki zmienia się z sezonu na sezon i ustalany jest na podstawie stałego nadzoru epidemiologicznego nad grypą (Sentinel), prowadzonego na całym świecie, jak i w wyniku badań mających na celu ustalenie skuteczności szczepionki w danym sezonie. Każda szczepionka ma w swoim składzie fragmenty dwóch wirusów typu A i jednego wirusa typu B.
W podsumowaniu warto zaznaczyć, że Polska jest krajem o bardzo niskim odsetku ludzi szczepionych przeciwko grypie. W ostatnim sezonie nie przekroczył on 4%, co w porównaniu z Holandią czy Danią, gdzie szczepi się rokrocznie ponad 80% w grupie wiekowej od 50 do 65 lat, jest wynikiem po prostu żałosnym. W wielu służbach mundurowych na całym świecie konieczność odbywania regularnych szczepień jest tak oczywista, że nikt z tym nie dyskutuje. Wielu pracodawców pokrywa koszty szczepień swoich pracowników, ponieważ w zasadniczy sposób zmniejsza to absencję w sezonie grypowym.
Autorzy artykułu starali się w przystępny sposób przybliżyć czytelnikom wiadomości dotyczące najważniejszych zagrożeń zdrowotnych, wywołanych określonymi czynnikami biologicznymi. Na bardziej szczegółowe pytania odpowiedzi chętnie udzieli Państwowa Inspekcja Sanitarna MSW.

Summary

Sanitary-epidemiological threats relating to tasks carried out by policemen during traffic events

The study describes issues connected with occupational exposure of policemen to biological agents. It presents particular elements of the epidemic process (a source of infection, an organism susceptible to infection, contagion channels) in the context of potential risk factors associated with the police duty. Police officers' occupational risk concerns the possibility to be infected by blood (HBV, HCV, HIV) and contaminated soil and objects. Moreover, policemen are exposed to pathogens of airborne diseases (flu). Despite that, there is possibility to reduce the risk of infection. Special attention should be paid to prevention, from vaccinations to proper personal protective equipment.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

Także przed Szwajcarią* stoją wyzwania związane z bezpieczeństwem na drodze

Damian Meier

Szef Kantonspolizei Schwyz
Przewodniczący konferencji szefów policji szwajcarskich kantonów
oraz szwajcarskiej unii szefów konferencyjnej komisji ds. ruchu drogowego miejskich służb policyjnych

Szwajcarscy policjanci, podobnie jak polscy, muszą się mierzyć z wyzwaniami dotyczącymi bezpieczeństwa na drodze. W ciągu ostatnich kilku lat wiele udało się osiągnąć, jednak niezmiennie niezbędne jest zapobieganie tego typu zdarzeniom. Wiele korzyści szwajcarskiej policji przyniosła współpraca z kolegami z Polski.

Każdego dnia wypadki drogowe powodują cierpienie zarówno osób biorących w nich udział, jak i ich bliskich oraz przyjaciół. Z tego powodu szwajcarska policja przykłada ogromną wagę do prewencji. Przynosi to wymierne rezultaty: liczba wypadków, w których zostali ranni uczestnicy, spadła o 50%. W 2015 r. w wyniku wypadków zostało rannych 17 736 osób. Jeszcze korzystniejsza tendencja spadkowa występuje w zakresie wypadków śmiertelnych: w 2015 r. na szwajcarskich drogach zginęły 253 osoby, podczas gdy w 1970 r. aż 1750.

Do głównych czynników wpływających na poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg należały: egzekwowanie obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa oraz zaawansowane technologie w zakresie bezpieczeństwa w pojazdach. Ogromne znaczenie miały również kampanie dotyczące bezpieczeństwa drogowego oraz zaangażowanie w nie policji. Od 2013 r. krok po kroku wprowadzano w życie założenia projektu bezpieczeństwa w ruchu drogowym „Via Sicura". Dotyczyło to m.in. jazdy z włączonymi światłami, zakazu ostrzegania przed kontrolą prędkości oraz wprowadzenia surowszych kar za zbyt szybką jazdę. Za taką uznaje się przekroczenie o 40 km/h i więcej prędkości w miejscach, gdzie obowiązuje 30 km/h, o 50 km/h i więcej w terenie zabudowanym, gdzie dopuszczalna prędkość wynosi 50 km/h, o 60 km/h i więcej poza terenem zabudowanym, gdzie obowiązuje ograniczenie do 80 km/h oraz o więcej niż 80 km/h na autostradach, gdzie wolno poruszać się z maksymalną prędkością 120 km/h. W takich przypadkach prokurator ma prawo skonfiskować pojazd oraz przekazać go na aukcję.

Kolejnym elementem wprowadzonym zgodnie z „Via Sicura" było warunkowe prawo jazdy. W związku z tym świeżo upieczeni kierowcy, w ciągu pierwszych dwóch lat posiadania prawa jazdy, są zobowiązani do uczestnictwa w dwóch kursach dotyczących bezpieczeństwa na drodze. Ponadto w przypadku nieprzestrzegania przepisów muszą się liczyć z surowszymi karami. Działania te mają na celu zmotywowanie nowych i niedoświadczonych kierowców do ostrożnej jazdy oraz szkolenie ich już po uzyskaniu prawa jazdy, kiedy zdobywają praktyczne doświadczenie na drodze.

W Szwajcarii coraz więcej wypadków powodują nieuwaga i dekoncentracja. Kierowcy skupiają obecnie zbyt dużą uwagę na czynnościach innych niż kierowanie pojazdem. Dotyczy to przede wszystkim używania telefonów komórkowych w celu wykonania krótkiego połączenia lub napisania SMS-a. Ostatnie badania ankietowe jasno pokazały, jak silnie dekoncentrujące są podczas jazdy samochodem właśnie telefony komórkowe, nawet jeśli używamy zestawu głośnomówiącego. Poprzez kampanie oraz kontrole drogowe staramy się poradzić sobie z tym problemem, niestety jak dotąd bez większych sukcesów. W wielu regionach Szwajcarii nieuwaga i dekoncentracja są głównymi powodami wypadków drogowych.

Wspomniane programy dotyczące bezpieczeństwa na drodze zmieniły pracę policji. Policjant nie jest już odpowiedzialny wyłącznie za rejestrowanie wypadków. Jego zadania dotyczą obecnie coraz częściej również zapobiegania im.

W działalności prewencyjnej kładziemy nacisk na ochronę najbardziej bezbronnych użytkowników dróg: naszych dzieci. Specjalnie do tego wyszkoleni policjanci i policjantki towarzyszą dzieciom od przedszkola aż do ukończenia obowiązkowej nauki szkolnej. Funkcjonariusze prowadzą lekcje, uzależniając tematykę zajęć od wieku dzieci. Przekazują zróżnicowane treści, zaczynając od bezpiecznego przechodzenia przez przejścia dla pieszych w przedszkolach, aż po tematykę związaną z zagrożeniami na drodze dla młodzieży, która może już prowadzić pojazdy mechaniczne.

W proces edukacyjny są zaangażowani również rodzice. Podczas konferencji organizowanych dla nauczycieli i rodziców dowiadują się, czego są nauczane ich dzieci. Daje to rodzicom możliwość interwencji w sytuacji, jeśli dzieci nie stosują się do instrukcji otrzymanych podczas lekcji, co zwiększa efektywność całego procesu nauczania.

Trwały wzrost bezpieczeństwa na drogach jest możliwy wyłącznie w sytuacji, kiedy istnieje kombinacja trzech filarów działania, odgrywających ważną rolę w prewencji, czyli informowania, zapobiegania i zwalczania.
Podczas współpracy prowadzonej między Szwajcarią i Polską w zakresie zapobiegania wypadkom udało się zanotować bezcenne spostrzeżenia. Miałem możliwość razem z całą delegacją szwajcarską odwiedzić polskich kolegów i byłem pod ogromnym wrażeniem niesamowicie dużych zmian, które zaszły w polskiej Policji. Tylko dzięki wymianie efektywnych strategii działania i z zastosowaniem odpowiedniego wyposażenia bezpieczeństwo na drogach może ulegać poprawie, co jednocześnie może zapobiec cierpieniu wielu ludzi. Działamy dalej!

** Szwajcarię zamieszkuje 8,4 miliona osób na powierzchni ok. 41 000 km². Policja nie jest narodowa, dzieli się na 26 kantonów. W całej Szwajcarii służy 18 500 policjantów i policjantek.*

Tłumaczenie z języka angielskiego na polski
Joanna Łaszyn, specjalista WP

TEKST ORYGINALNY

SCHWEIZ* IST IN DER VERKEHRSSICHERHEIT EBENFALLS GEFORDERT

***Damian Meier**, Kommandant Kantonspolizei Schwyz*
Präsident der Verkehrskommission der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten und der Vereinigung der städtischen Polizeichefs der Schweiz

Die Schweizer Polizeikorps sind wie polnischen täglich im Bereich der Verkehrssicherheit gefordert. In den vergangenen Jahren konnte in der Schweiz bereits sehr viel erreicht werden, aber die Präventionstätigkeit muss permanent fortgesetzt werden, damit sie ihre Wirkung erzielen kann. Die Schweizerischen Polizeikorps haben auch von der Zusammenarbeit mit den polnischen Kollegen profitiert.

Täglich verursachen Verkehrsunfälle bei Beteiligten und ihren Angehörigen grosses Leid. Genau deshalb investieren die Schweizer Polizeikorps viel in die Unfallverhütung und das mit Erfolg: Die Anzahl Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden, konnte seit 1970 fast halbiert werden, 2015 waren es noch 17‘736 Unfälle. Noch erfreulicher ist die Entwicklung bei den tödlichen Verkehrsunfällen: 2015 kamen auf Schweizer Strassen 253 Menschen ums Leben, 1970 waren es noch 1‘750.
Hierzu haben einerseits die Durchsetzung Gurtentragpflichtund die bessere Sicherheitstechnik der Fahrzeuge einen wesentlichen Beitrag geleistet. Aber auch die Verkehrssicherheitsprogramme, welche von der Polizei wesentlich mitgetragen werden, haben viel dazu beigetragen. Seit 2013 werden die Massnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitskonzepts Via Sicura Schritt für Schritt eingeführt. Hierzu gehören zum Beispiel das Fahren mit Licht am Tag, das Verbot vor Radarwarnungen und härtere Strafen für Raser. Als Raser gilt, wer die signalisierte Höchstgeschwindigkeit in der 30km/h-Zone um 40 km/h, innerorts (50km/h) um 50km/h, ausserorts (80km/h) um 60km/h und auf Autobahnen (120km/h) um 80 km/h überschreitet. Die Fahrzeuge von Rasern können durch die Staatsanwaltschaft eingezogen und dann versteigert werden.
Eine weitere Massnahme, welche im Rahmen von Via Sicura umgesetzt wurde, ist der Führerausweis auf Probe. Das heisst, dass Neulenker in den ersten beiden Jahren zwei Mal an Verkehrssicherheitskursen teilnehmen müssen. Zudem riskieren sie härtere Strafen bei Verkehrsvergehen, die bis hin zu einer Wiederholung der Führerscheinprüfung reichen können. Ziel dieser Regelung ist es, die unerfahrenen Verkehrsteilnehmer nach dem Bestehen der Fahrprüfung weiter zu schulen und zu einer vorsichtigen Fahrweise zu animieren.
Immer öfter ereignen sich in der Schweiz Verkehrsunfälle aufgrund von Unaufmerksamkeit und Ablenkung. Die Fahrzeuglenker sind immer mehr mit anderen Tätigkeiten beschäftigt anstatt sich auf das Fahren zu konzentrieren. Insbesondere Mobiltelefone werden genutzt, schnell ein Telefonat geführt oder eine Textnachricht verfasst. Studien zeigen klar, wie stark wir durch ein Telefonat von der Strasse abgelenkt werden, auch wenn eine Freisprechanlage genutzt wird. Mit Kampagnen und Kontrollen versuchen wir, dieses Problem in den Griff zu bekommen, leider bislang nur mit wenig Erfolg. In vielen Kantonen sind Unaufmerksamkeit und Ablenkung zur häufigsten Unfallursache aufgestiegen.
Diese Verkehrssicherheitsprogramme haben die polizeiliche Tätigkeit verändert. Der Verkehrspolizist ist nicht mehr nur für das Aufnehmen von Unfällen zuständig, sondern erhält immer mehr Tätigkeiten im Präventionsbereich. Im Bereich der Prävention legen wir das Schwergewicht auf den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer: Unsere Kinder. Speziell geschulte Polizisten begleiten die Kinder ab dem Eintritt in den Kindergarten bis zum Ende der obligatorischen Schulpflicht. Sie schulen die Schüler altersgerecht in den relevanten Themen, angefangen beim sicheren Überqueren der Strasse im Kindergarten, bis hin zu den Risiken im motorisierten Strassenverkehr, wenn die Oberstufenschüler solche Fahrzeuge lenken dürfen. Ebenfalls in die Präventionsanstrengungen eingebunden werden die Eltern. Sie lernen an Elternabenden, was für Inhalte und Verhaltensweisen ihren Kindern beigebracht werden. So haben sie die Möglichkeit, auf Fehlverhalten ihrer Kinder Einfluss zu nehmen und so die Wirkung des Unterrichts durch die Polizei zu verstärken.
Damit die Verkehrssicherheit nachhaltig erhöht werden kann, müssenInformation, Prävention und Repression kombiniert zum Einsatz kommen. Sie sind die drei Säulen, welche wesentlich zur Verhütung von Unfällen beitragen.
Die Zusammenarbeit bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen der Schweiz und Polen hat auch für die Schweizer Beteiligten wertvolle Erkenntnisse gebracht. Auch ich durfte zusammen mit einer Schweizer Delegation die Kolleginnen und Kollegen in Polen besuchen und war beeindruckt von den enormen Entwicklungen im polnischen Polizeiwesen. Nur im gegenseitigen Austausch von erfolgreichen Strategien und mit einer adäquaten Ausrüstung kann die Verkehrssicherheit weiter erhöht und damit viel menschliches Leid verhindert werden. Wir bleiben dran!

* Die Schweiz zählt 8.4 Millionen Einwohner auf einer Fläche von ca. 41‘000 km². Die Polizeihoheit obliegt den 26 Kantonen. Insgesamt zählt die Schweiz 18‘500 Polizistinnen und Polizisten.

CONCERNING ROAD SAFETY SWITZERLAND* IS ALSO CHALLENGED

***Damian Meier**, Chief of the Kantonspolizei Schwyz*
President of the conference of the police chiefs of the Swiss cantons and the Swiss union of the chiefs of the municipal police forces' traffic commission of the conference

The Swiss police corps are alike the polish police corps challenged concerning road safety every day. In the last few years a lot was achieved in Switzerland, but prevention has to be continued permanently in order to achieve its goals. The Swiss police corps have also taken benefit of the collaboration with the polish colleagues.

Every day traffic accidents cause grief to the persons involved, to their relatives and their friends. Due to this the Swiss police corps put a big effort in the prevention of accidents and achieve good results: the number of accidents in which people get hurt, was nearly reduced by 50 percent, 2015 people got injured in 17'736 accidents. Even more positive is the trend concerning deadly accidents: 253 persons got killed on Swiss roads in 2015, compared to 1'750 persons killed in 1970.

Enforcing the obligation to wearing safety belts in cars and the improved safety engineering in vehicles have brought a major improvement to the safety of road users. But the campaigns in road safety and the contribution of the police to these campaigns also have an essential impact. Since 2013 measures according to the traffic security concept "Via Sicura" have been introduced step by step. These measures include for example driving with the headlights on, the prohibition of warnings about civil speed controls and harder penalties for fast drivers. As fast driver is considered who exceeds the allowed top speed in the 30 km/h-zone by 40 km/h and more, in overbuilt areas as villages and cities (50 km/h-zone) by 50 km/h and more, in non-urban areas (80 km/h-zone) by 60 km/h and more and on motorways (120 km/h-zone) by more than 80 km/h. In this case the public prosecutor can confiscate the vehicle and bring it to auction.

A further measure that has been introduced within "Via Sicura", is the driving license on probation. That means, that drivers in the first two years they got their driving license, have to take part in two courses concerning road safety. In addition the risk harder punishment, if they violate traffic regulations. The goal of this regulation is to bring new and therefore inexperienced drivers to drive more carefully and to go on training them after they passed the driving test and are gaining practical experience.

In Switzerland more and more accidents happen due to inattention and distraction. Drivers are increasingly giving more attention to other tasks than driving. Especially mobile phones are being used while driving, a short phone call is made or a text message is written. Recent surveys have shown clearly, how strongly our attention to the road is affected by a phone call, even if a hands-free car kit is being used. With campaigns and traffic controls we try to meet this problem, unfortunately with little success up to now. In many regions of Switzerland inattention and distraction are the cause of accident number one.

These programs of road safety have changed the work of the police. The policeman is not exclusively responsible of recording accidents, he is receiving more and more responsibilities in preventing accidents.

The focus of our prevention work is on the protection of the most vulnerable road users: our children. Specially trained policemen and – women go along with the children from the kindergarten till the end of the compulsory schooling. In the lessons they educate the pupils age-based in the relevant themes, beginning with crossing a road safely in the kindergarten up to the risks in the motorized traffic, when high school pupils are allowed to drive with motorized vehicles.

Parents are also involved in increasing the safety of their children on the road. In parent-teacher conferences they get to know, what their kids are being taught. This gives them the opportunity to intervene, if they don't follow the instructions they received in class, and by that to increase the effect of the instructions.

In order to make the increase of the road safety lasting, information, prevention and repression have to be combined. They are the three columns, which play an important role in the prevention of accidents.

The collaboration of Switzerland and Poland in the prevention of accidents gave invaluable perceptions also to the Swiss people involved. I was allowed to visit our polish colleagues together with a Swiss delegation and I was impressed by the enormous development, that has taken place in the polish police. Only by exchanging successful strategies and with an adequate equipment the traffic safety can be further increased and by that prevent much human suffering. We stick to it!

* Switzerland has 8.4 million inhabitants on an area of about 41›000 km^2. The police is not national, it is assigned to the 26 cantons. All in all Switzerland counts 18›500 policemen and -women.

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA KWP WE WROCŁAWIU

w zakresie bezpieczeństwa na terenach przygranicznych

kom. Marcin Wodziński
ekspert Wydziału Prewencji
KWP we Wrocławiu

podkom. Rafał Fica
specjalista Wydziału Ruchu Drogowego
KWP we Wrocławiu

Województwo dolnośląskie na południu graniczy z Republiką Czeską na długości 411 km, natomiast na zachodzie z Republiką Federalną Niemiec na odcinku 76 km. Przygraniczne położenie sprawia, że jest to region, w którym wspólne działania organów powołanych do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa i porządku publicznego mogą mieć wpływ na skuteczniejsze ograniczenie transgranicznej przestępczości pospolitej, narkotykowej i gospodarczej.

Podstawy prawne współpracy międzynarodowej na terenach przygranicznych

Udział zagranicznych funkcjonariuszy lub pracowników państw obcych we wspólnych czynnościach prewencyjnych, operacyjnych lub działaniach ratowniczych może się odbywać na podstawie aktów prawa międzynarodowego, w tym przede wszystkim dwustronnych umów międzynarodowych.
W garnizonie dolnośląskim patrole transgraniczne prowadzone są przez policjantów KMP w Jeleniej Górze oraz komend powiatowych w Kamiennej Górze, Kłodzku, Lubaniu oraz Zgorzelcu, a partnerami są policjanci niemieccy z Dyrekcji Policji w Görlitz – Wolny Kraj Związkowy Saksonia oraz czescy, z krajów hradeckiego oraz libereckiego. Podstawę wspólnych działań stanowią niżej wymienione umowy bilateralne, protokoły i porozumienia:

- umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zwalczaniu przestępczości zorganizowanej podpisana w Bonn 6 listopada 1991 r. (wejście w życie – 14 sierpnia 1992 r.);
- umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zakresie zwalczania przestępczości zorganizowanej oraz szczególnie niebezpiecznych przestępstw, sporządzona we Wrocławiu dnia 18 czerwca 2002 r. (wejście w życie – 18 września 2004 r.) – Dz. U. z 2004 r. Nr 248, poz. 2486;
- umowa między Rzecząpospolitą Polską a Republiką Czeską o współpracy w zwalczaniu przestępczości, ochronie porządku publicznego oraz o współpracy na terenach przygranicznych, podpisana w Warszawie dnia 21 czerwca 2006 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 177, poz. 1246);
- umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy służb policyjnych, granicznych i celnych, sporządzona w Zgorzelcu dnia 15 maja 2014 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 939);
- porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej i Rządem Republiki Federalnej Niemiec w sprawie zmiany umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o współpracy w zwalczaniu przestępczości zorganizowanej z 6 listopada 1991 r. (wejście w życie – 31 stycznia 1996 r.);
- protokół o współpracy policyjnej między Ministerstwem Spraw Wewnętrznych Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Spraw Wewnętrznych Republiki Czeskiej, sporządzony w Warszawie dnia 12 kwietnia 1995 r.;
- protokół o współpracy między Komendantem Głównym Policji a Federalnym Urzędem Kryminalnym, podpisany w Warszawie dnia 13 stycznia 1998 r.;
- porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Straży Granicznej RP, Komendantem Głównym Policji RP a Prezydium Policji Republiki Czeskiej o wspólnych patrolach, podpisane 17 grudnia 2007 r.

Patrole transgraniczne

Na podstawie art. 3 ust. 3 w związku z art. 8 umowy z dnia 21 czerwca 2006 r., Komendant Główny Policji podpisał 17 grudnia 2007 r. Porozumienie pomiędzy Komendantem Głównym Straży Granicznej RP, Komendantem Głównym Policji RP a Prezydium Policji Republiki Czeskiej o wspólnych patrolach. Poniżej omówiono najważniejsze postanowienia ww. porozumienia.

1. Realizacja patroli ma na celu (art. 1 porozumienia):
   - efektywne wykorzystanie sił i środków właściwych organów,
   - gromadzenie doświadczeń,
   - zacieśnienie współpracy,
   - budowanie zaufania między Stronami Porozumienia,

   w ramach zapobiegania i zwalczania przestępczości, ochrony porządku publicznego, w tym zwalczania nielegalnej migracji.
2. Do zadań patrolu należy (art. 2 porozumienia):
   - legitymowanie, kontrola osób i pojazdów,
   - współpraca przy poszukiwaniu osób i rzeczy,
   - podejmowanie działań o charakterze prewencyjnym oraz ujawnianie sprawców przestępstw i wykroczeń, a także podejmowanie innych czynności z tym związanych,
   - współpraca przy zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
   - wymiana uwag i doświadczeń z wykonywanej służby.
3. Patrol składa się z minimum trzech funkcjonariuszy, w tym co najmniej dwóch funkcjonariuszy podległych właściwym organom na terytorium Państwa, na którym będzie realizowany. Patrol składa się z przeszkolonych funkcjonariuszy (art. 3 porozumienia):
   - Policji Rzeczypospolitej Polskiej i Policji Republiki Czeskiej,
   - Policji Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej Rzeczypospolitej Polskiej i Policji Republiki Czeskiej.
4. Patrole mogą być realizowane (art. 4, 6 porozumienia): pieszo lub z wykorzystaniem środków transportu. Funkcjonariusze mogą posiadać i używać broń służbową, środki przymusu bezpośredniego oraz środki łączności. Policjant ma obowiązek posiadać legitymację służbową. Za realizację patrolu, w szczególności za przestrzeganie przepisów umowy oraz przepisów państwa, na którego terytorium wykonywany jest patrol, odpowiada dowódca patrolu. Patrole mogą się odbywać w pasie do 25 kilometrów od wspólnej granicy państwowej (art. 8 porozumienia).
5. Odprawy (art. 8 porozumienia), w tym podziału zadań dla funkcjonariuszy patrolu przed jego rozpoczęciem i oceny działania patrolu po jego zakończeniu, dokonuje kierownik jednostki organizacyjnej, który złożył wniosek o realizację patrolu lub wyznaczony przez niego funkcjonariusz. Odprawę do służby dokumentuje się w formie pisemnej w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, w języku państwa tej Strony porozumienia, na którego terytorium realizowany jest patrol. Formularz odprawy stanowi załącznik nr 1 porozumienia.

   W przypadku realizacji czynności na terenie Rzeczypospolitej Polskiej odprawa patrolu – zgodnie z innymi przepisami resortowymi – musi mieć odzwierciedlenie w Systemie Wspomagania Dowodzenia.
6. Rozliczenie (art. 9 porozumienia). Dowódca patrolu, po jego zakończeniu, sporządza raport ze służby w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, w języku Państwa Strony porozumienia, na którego terytorium został zrealizowany patrol, i jego kopię przesyła niezwłocznie do wspólnej placówki w Kudowie-Słonem.

W przypadku realizacji czynności na terenie Rzeczypospolitej Polskiej odprawa – zgodnie z innymi przepisami resortowymi – czas i wyniki patrolu muszą mieć odzwierciedlenie w SESPol.

Niezależnie od uregulowań międzynarodowych upoważnienie do działania w tym zakresie określają przepisy ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.). Art. 1 ust. 1 pkt 7 ustawy stanowi, że do podstawowych zadań Policji należy między innymi współdziałanie z policjami innych państw oraz ich organizacjami międzynarodowymi na podstawie umów i porozumień międzynarodowych oraz odrębnych przepisów, a art. 145h nadaje policjantom i pracownikom Policji uprawnienia do wykonywania obowiązków służbowych na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w celu realizacji zadań w formie wspólnych patroli lub innego rodzaju wspólnych operacji w celu ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego oraz zapobiegania przestępczości, o których mowa w art. 17 decyzji Rady 2008/615/ WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie intensyfikacji współpracy transgranicznej, szczególnie w zwalczaniu terroryzmu i przestępczości transgranicznej (Dz. Urz. UE L 210, s. 1). Należy podkreślić, że decyzję w tym zakresie każdorazowo podejmuje Komendant Główny Policji. Specyfika zadań realizowanych przez funkcjonariuszy pełniących służbę w patrolach transgranicznych – w tym w szczególności polsko-czeskich – wymaga stałego „doposażania" ich w nowe umiejętności, niezbędne do prawidłowej realizacji zadań służbowych. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na syntetyczne omówienie najistotniejszych zagadnień dotyczących zlecania zadań policjantom oraz przedstawienie propozycji i rozwiązań w zakresie formułowania, przydzielania i zlecania zadań służbowych, ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki służby w tego rodzaju patrolach. Wydział Prewencji KWP we Wrocławiu od kilku lat przygotowuje i prowadzi zajęcia doskonalenia zawodowego dla funkcjonariuszy pełniących służbę w patrolach transgranicznych pod nazwą: „Polsko-czeski panel szkoleniowy w zakresie organizacji służby transgranicznych patroli prewencyjnych".

Powyższe umowy umożliwiają współpracę właściwych organów Policji w szczególności w usprawnieniu wymiany informacji, intensyfikacji wzajemnego komunikowania, wzmocnienia koordynacji działań, polepszenia dróg łączności i współpracy w zakresie szkolenia i doskonalenia.

Pościg transgraniczny

Przystąpienie Polski do strefy Schengen w dniu 21 grudnia 2007 r. zobowiązało nasz kraj do stosowania przepisów zawartych w art. 41 Konwencji Wykonawczej do Układu z Schengen z dnia 14 czerwca 1985 r., co skutkowało wydaniem w dniu 20 grudnia 2007 r. zarządzenia nr 1355 Komendanta Głównego Policji z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie form i metod organizowania i prowadzenia przez Policję po-

ścigów i zorganizowanych działań pościgowych (Dz. Urz. KGP z 2008 r. Nr 1, poz. 1).

Zgodnie z art. 41 Konwencji pościg transgraniczny możliwy jest za sprawcą popełnienia przestępstwa: zabójstwa, nieumyślnego spowodowania śmierci, gwałtu, podpalenia, fałszowania pieniędzy, kradzieży z włamaniem i rozboju kwalifikowanego oraz paserstwa, wymuszenia, porwania i przetrzymywania zakładników, handlu ludźmi, nielegalnego handlu środkami odurzającymi i substancjami psychotropowymi, naruszenia postanowień prawnych dotyczących broni i materiałów wybuchowych, umyślnego spowodowania szkody z użyciem materiałów wybuchowych, nielegalnego przewozu toksycznych i niebezpiecznych odpadów, niezatrzymania się oraz niepodania szczegółowych danych po wypadku, którego skutkiem jest śmierć lub poważne uszkodzenie ciała, oraz przestępstwa podlegającego ekstradycji.

Funkcjonariusze ścigający na terytorium swojego kraju osobę, którą zastano w chwili popełnienia przestępstwa (w roli sprawcy lub pomocnika), są uprawnieni do kontynuowania pościgu na terytorium innego państwa bez wydanej uprzednio zgody, jeśli właściwe organy tego państwa z powodu szczególnie pilnego charakteru sprawy nie mogły być wcześniej zawiadomione lub nie znalazły się w odpowiednim momencie na miejscu, by przejąć pościg. Ta sama zasada obowiązuje, gdy ścigana osoba przebywała w areszcie lub więzieniu, z którego zbiegła. Funkcjonariusze uczestniczący w pościgu, najpóźniej w chwili przekraczania granicy, nawiązują kontakt z właściwym organem państwa miejsca pościgu. Wszelkie czynności powinny być przerwane, gdy tylko państwo, na którego terytorium odbywa się pościg, tego zażąda.

Konwencja przewiduje dwa sposoby przeprowadzania pościgu. W pierwszym funkcjonariusze biorący udział w pościgu nie mają prawa zatrzymać ściganej osoby, natomiast na ich wniosek organy właściwe miejscowo dokonują zatrzymania osoby ściganej. Drugi opiera się na założeniu, że jeśli nie zostanie przedstawione żądanie przerwania pościgu i miejscowe organy nie mogą przybyć w odpowiednim czasie, funkcjonariusze uczestniczący w pościgu mają prawo zatrzymać daną osobę do czasu, gdy funkcjonariusze państwa, na którego terenie jest prowadzony pościg, podejmą dalsze czynności z osobą zatrzymaną.

Prowadzenie pościgu transgranicznego jest możliwe jedynie, gdy zostaną spełnione niżej wymienione warunki:

- funkcjonariusze biorący udział w pościgu są związani postanowieniami konwencji i prawem państwa, na którego terenie jest prowadzony pościg, a także mają obowiązek stosować się do zarządzeń właściwych miejscowo organów;
- pościg odbywa się jedynie przez granicę lądową; wchodzenie do mieszkań i miejsc, które nie są ogólnodostępne, jest niedopuszczalne;
- funkcjonariusze biorący udział w pościgu muszą być jednoznacznie rozpoznawalni: albo przez mundur, albo odpowiednio oznakowany pojazd – noszenie ubrania cywilnego przy korzystaniu z zamaskowanego pojazdu policyjnego bez odpowiedniego oznakowania jest niedopuszczalne;
- funkcjonariusze biorący udział w pościgu muszą w każdym czasie być gotowi do przedstawienia dowodów potwierdzających pełnioną przez nich funkcję służbową;
- funkcjonariusze biorący udział w pościgu mogą mieć przy sobie broń służbową, jednakże jej użycie jest niedopuszczalne, z wyjątkiem przypadków obrony koniecznej;
- osoba ujęta w wyniku pościgu może być – jedynie w związku z jej doprowadzeniem przed organy miejscowe – poddana przeszukaniu w celach bezpieczeństwa; osobie takiej można w czasie transportu nałożyć kajdanki, przedmioty posiadane przez osobę ściganą mogą zostać zabezpieczone;
- funkcjonariusze biorący udział w pościgu meldują się po każdym wkroczeniu na terytorium drugiego państwa u właściwych miejscowo organów tego państwa oraz sporządzają raport; na prośbę tych organów są zobowiązani do zachowania stanu gotowości w celu wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy; to samo dotyczy sytuacji, gdy osoba ścigana nie została ujęta; organy państwa, z którego terytorium przybywają funkcjonariusze biorący udział w pościgu, udzielają na wniosek pomocy w późniejszym śledztwie, łącznie z postępowaniem sądowym, wszczętym w państwie, na którego terytorium wkroczono.

Wymiana informacji o pościgu transgranicznym prowadzonym przez jedną z umawiających się Stron odbywa się za pośrednictwem punktów kontaktowych, które znajdują się w Świecku (granica zachodnia) oraz w Kudowie-Słonem (granica południowa). Operatorzy w punkcie kontaktowym mają obowiązek natychmiastowego powiadomienia jednostki Policji, na której terenie pościg będzie kontynuowany.

Należy nadmienić, że problematykę pościgów transgranicznych koordynuje Biuro Międzynarodowej Współpracy Policji Komendy Głównej Policji.

W ramach działań wynikających z prowadzonych pościgów transgranicznych powstają czasem komplikacje, które wynikają ze zbyt późnego powiadamiania strony o przekroczeniu granicy przez funkcjonariuszy prowadzących pościg transgraniczny. Niejednokrotnie też, pomimo szkoleń językowych, wspólnych, regularnych patroli i wzajemnych hospitacji, występują bariery językowe pomiędzy funkcjonariuszami Policji biorącymi bezpośredni udział w działaniach pościgowych.

Według danych Sztabu Policji KWP we Wrocławiu liczba pościgów transgranicznych oraz incydentów granicznych na terenie województwa dolnośląskiego wyniosła: w roku 2015 – 31, w 2016 – 20, natomiast w I kwartale roku 2017 – 8.

Podsumowanie

Podsumowując, należy stwierdzić, że najpowszechniejsze formy współpracy międzynarodowej na terenach przygranicznych, czyli prewencyjne patrole transgraniczne Państw umawiających się Stron, pełnią przede wszystkim funkcje informacyjne i doradcze. Działają głównie prewencyjnie, udzielając pomocy swoim obywatelom na terenie państwa obcego i ułatwiają kontakt z Policją. Stanowią jednocześnie istotną siłę wzmocnienia współpracy w zwalczaniu i zapobieganiu przestępczości oraz przeciwdziałaniu zagrożeniom bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Patrole, bez względu na ich lokalizację, przyczyniają się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa mieszkańców terenów przygranicznych, a także obywateli Polski za granicą oraz obywateli Czech i Niemiec w Polsce. Kreują pozytywny wizerunek Policji m.in. podczas imprez kulturalnych organizowanych w miejscowościach przygranicznych. Czuwają nad wypoczynkiem w miejscowościach turystycznych w Polsce i w Czechach, gdzie w miesiącach zimowych (ferie) i letnich (wakacje) przebywają kuracjusze. Najważniejszą miarą tych patroli musi być jednak ich jakość, a nie ilość.

SYSTEM AUTOMATYCZNEGO NADZORU NAD RUCHEM DROGOWYM W POLSCE

Geneza, bieżące działania i ich efekty

Łukasz Majchrzak

Naczelnik Wydziału Analiz i Rozwoju Systemowego
Centrum Automatycznego Nadzoru Nad Ruchem Drogowym
Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego

Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym w Polsce funkcjonuje od wielu lat, ale dopiero od 2011 r. można mówić o spójnym, ogólnopolskim systemie zarządzania prędkością, łączącym istniejące rozwiązania legislacyjne z wykorzystaniem najnowszych technologii z zakresu Inteligentnych Systemów Transportowych (*Intelligent Transportation Systems* – ITS).

Mając na uwadze potrzebę poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, który pod koniec ubiegłej dekady pozycjonował nasz kraj na końcu w rankingu państw europejskich pod względem liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na 1 mln mieszkańców, a także w celu uporządkowania istniejącego ówcześnie, całkowicie rozproszonego systemu kontroli prędkości, z dniem 1 stycznia 2011 r. powołano do życia Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD), jako komórkę organizacyjną Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

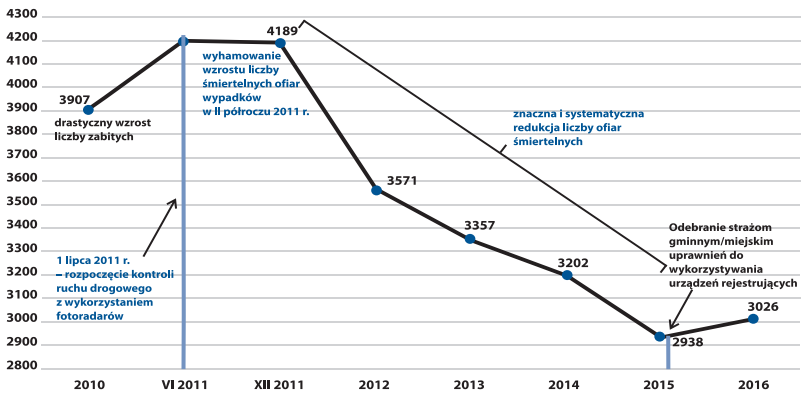
Powstanie struktur organizacyjnych CANARD GITD było konsekwencją wcześniejszych zmian w przepisach, tj. uchwalenia ustawy z dnia 29 października 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw[1], która m.in. uregulowała kwestie podmiotów odpowiedzialnych za prowadzenie kontroli ruchu drogowego z użyciem urządzeń rejestrujących oraz określiła zasady ich wykorzystywania przez Inspekcję Transportu Drogowego.

W początkowej fazie funkcjonowania w ramach systemu było wykorzystywanych około 75 urządzeń rejestrujących, w większości przypadków wysłużonych i awaryjnych. Niezbędna była zatem budowa, właściwie od podstaw (z wykorzystaniem – tam gdzie było to możliwe – istniejących konstrukcji wsporczych), całej infrastruktury kontrolnej. Takie przedsięwzięcie było możliwe dzięki realizacji w latach 2011–2015 projektu pod nazwą „Budowa centralnego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym", współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. W ramach ww. projektu nie tylko zakupiono 400 nowych fotoradarów, 20 rejestratorów przejazdu na czerwonym świetle, 29 urządzeń do odcinkowego pomiaru średniej prędkości oraz 29 urządzeń mobilnych zamontowanych w pojazdach, ale wdrożono również dedykowany system teleinformatyczny wspierający m.in. procedowanie spraw o wykroczenia w ruchu drogowym oraz zarządzanie infrastrukturą kontrolną – Centrum Przetwarzania Danych (CPD) CANARD.

Na szczególną uwagę, ze względu na swoją unikatowość oraz zaawansowanie zastosowanych rozwiązań, zasługuje ostatni z wymienionych elementów. CPD CANARD zapewnia maksymalne zautomatyzowanie ścieżki obiegu danych związanych z wykroczeniami drogowymi w ramach systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Urządzenia rejestrujące automatycznie, z wykorzystaniem technologii bezprzewodowej, przesyłają informacje o wykroczeniach do Centralnego Systemu Przetwarzania. System weryfikuje je pod kątem możliwości dalszego procedowania oraz odczytu-

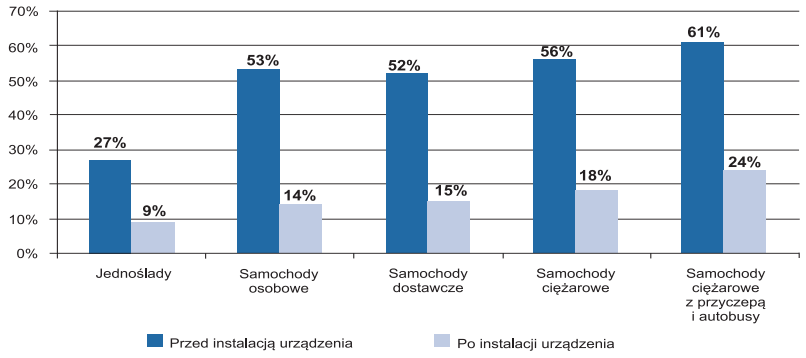
SKUTECZNOŚĆ URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH

Wykres nr 1. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce w latach 2010–2016



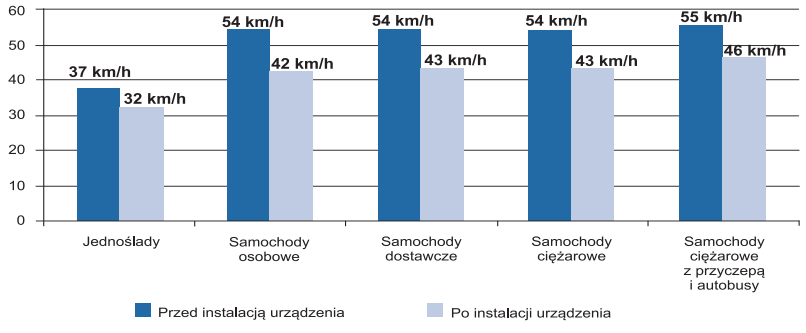
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji.

Wykres nr 2. Odsetek pojazdów niestosujących się do obowiązującego ograniczenia prędkości w badanych lokalizacjach w dobie pomiaru w miejscu instalacji fotoradaru



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań zrealizowanych na zlecenie GITD przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

Wykres nr 3. Spadek średniej prędkości w badanych lokalizacjach w dobie pomiaru w miejscu instalacji fotoradaru (ograniczenia prędkości: 40 km/h, 50/60 km/h)



Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań zrealizowanych na zlecenie GITD przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów.

je numer rejestracyjny pojazdu. Na tej podstawie dane jego właściciela są automatycznie pobierane z Centralnej Ewidencji Pojazdów. System wspiera proces generowania dokumentacji związanej z prowadzonymi czynnościami w sprawach o wykroczenia, w tym wezwań oraz mandatów. Zapewnia również wsparcie procesu wymiany korespondencji masowej (m.in. dostarczając informacji o statusie przesyłek), a także posiada innowacyjny moduł pozwalający na obsługę wniosków o ukaranie kierowanych do sądów. Jednocześnie, w ramach zaprojektowanych funkcjonalności, istnieje możliwość automatycznej komunikacji z zewnętrznymi systemami, takimi jak system Narodowego Banku Polskiego czy też Krajowy Rejestr Sądowy. Nowoczesne rozwiązania IT zapewniają również możliwość zdalnego konfigurowania wykorzystywanych przez GITD urządzeń rejestrujących, a także zarządzania całą infrastrukturą (bezprzewodowa komunikacja z urządzeniami jest zatem obustronna) oraz przygotowywania analiz funkcjonowania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Celem funkcjonowania CANARD GITD od samego początku jego działalności była poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, którego poziom w 2011 r., jak wspomniano we wstępie, był jednym z najgorszych w Unii Europejskiej. Ostatnie lata pokazały jednak istotną, choć z pewnością niezadowalającą, poprawę w tym zakresie. Warto zauważyć, iż lata działalności operacyjnej CANARD GITD pokrywają się zasadniczo z okresem znacznej redukcji liczby osób zabitych w wypadkach (co przedstawiono na wykresie nr 1). Co prawda, w 2016 r. odnotowano wzrost liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w porównaniu z rokiem 2015, jednakże na podkreślenie zasługuje fakt, iż w miejscach funkcjonowania fotoradarów utrzymuje się uzyskana wcześniej poprawa stanu bezpieczeństwa. Porównanie danych z lat 2008–2012 (okres przed instalacją nowych stacjonarnych urządzeń rejestrujących) z okresem 2013–2016 uwidacznia średnio 52-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych wypadków w obrębie miejsc instalacji fotoradarów. W analogicznym okresie statystyka osób rannych obniżyła się o 41%, a liczba samych wypadków spadła o 35,6%[2]. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym skutecznie realizuje więc swój cel, jakim jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Skuteczność urządzeń rejestrujących potwierdziły badania przeprowadzone na zlecenie GITD przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w zakresie prędkości osiąganych przez kierujących pojazdami przed instalacją urządzeń rejestracyjnych i później (badania objęły 40 lokalizacji fotoradarów oraz 12 lokalizacji odcinkowych pomiarów prędkości; wykres nr 2 i nr 3). Ich wyniki jednoznacznie wskazują, iż urządzenia rejestrujące przyczyniają się istotnie do zmniejszenia prędkości poruszających się pojazdów.

Aktualnie Główny Inspektorat Transportu Drogowego podejmuje działania związane z opracowaniem studium wykonalności dla projektu „Zwiększenie skuteczności i efektywności systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym", który byłby realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. W studium wykonalności zostaną wskazane warunki realizacji projektu, tak techniczne, jak i osobowe.

Ewentualne środki z perspektywy 2014–2020 mogłyby zostać przeznaczone m.in. na instalację fotoradarów na drogach wszystkich kategorii (projekt, którego realizacja zakończyła się w 2015 r., dotyczył wyłącznie dróg krajowych), wymianę sprzętu w przyszłości (na obecnym etapie przewiduje się zakup lub wymianę/modernizację łącznie 600 urządzeń różnego typu), a także na rozwój rozwiązań teleinformatycznych (w tym integrację z zewnętrznymi bazami danych).

Poza działaniami związanymi stricte z prowadzeniem nadzoru nad ruchem drogowym, pracownicy CANARD GITD czynnie angażują się w działania profilaktyczne i edukacyjne, biorąc udział w konferencjach, wystawach i innych wydarzeniach, podczas których propagują wiedzę zarówno o sposobie działania CANARD GITD, jak i samych urządzeń, a także dzielą się swoją wiedzą i informacjami o bezpieczeństwie ruchu drogowego, poszerzając świadomość uczestników ruchu drogowego dotyczącą podstawowych zasad bezpieczeństwa oraz potencjalnych, tragicznych skutków braku dostosowania prędkości do warunków panujących na drodze.

W powyższym kontekście na podkreślenie zasługuje fakt, iż Polacy w coraz większym stopniu deklarują zrozumienie i poparcie dla automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. 66% badanych uważa fotoradary za istotny element wpływający na poprawę bezpieczeństwa na drogach, w szczególności w miejscach niebezpiecznych bądź przy obiektach użyteczności publicznej. 94% respondentów uznaje, że fotoradary powinny znajdować się w okolicy szkół i przedszkoli, a 93% uważa, że fotoradary są potrzebne w miejscach, gdzie często dochodzi do wypadków drogowych. 85% badanych akceptuje fotoradary w pobliżu przejść dla pieszych, przy których nie ma sygnalizacji świetlnej, a 59% widzi zasadność instalacji fotoradarów w małych miejscowościach[3]. Coraz bardziej pozytywne podejście obywateli do automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym potwierdzają także liczne wnioski społeczne o instalację urządzeń rejestrujących, jakie wpływają do GITD zarówno od lokalnych władz, jak i samych mieszkańców, którzy odczuwają potrzebę poprawy bezpieczeństwa, ze szczególnym uwzględnieniem spowolnienia ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie swojego miejsca zamieszkania.

Mając na uwadze realizację zadań związanych z prowadzeniem automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym warto pamiętać o ścisłej, bieżącej współpracy pomiędzy Inspekcją Transportu Drogowego a właściwymi jednostkami Policji.

Wspomniana współpraca dotyczy m.in. opiniowania lokalizacji dla urządzeń rejestrujących, które są wykorzystywane do kontroli ruchu drogowego w ramach systemu CANARD. Trzeba bowiem podkreślić, iż zgodnie z art. 129g ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[4], Inspekcja Transportu Drogowego „wnioskuje do zarządców dróg publicznych, z wyłączeniem dróg zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, o instalację lub usunięcie urządzenia rejestrującego albo obudowy na to urządzenie, z zastrzeżeniem iż w sprawach dotyczących urządzeń rejestrujących naruszenia przepisów ruchu drogowego o dopuszczalnej prędkości wniosek wymaga uprzedniego zasięgnięcia opinii właściwego komendanta wojewódzkiego Policji". Przytoczona procedura, z powodzeniem wykorzystywana dotychczas w pracach związanych z budową systemu automatycznego nadzoru, stanowi jeden z wielu czynników gwarantujących, iż nadzorem obejmowane są miejsca, w których panuje szczególne zagrożenie dla zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego. Istotna z tego punktu widzenia pozostaje także wymiana informacji o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, prowadzona na potrzeby opracowywanych analiz – wszakże to w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji zapisywane są dane dotyczące zdarzeń drogowych, ich skutków, przyczyn oraz miejsca i czasu ich wystąpienia.

Kooperacja pomiędzy obiema służbami to także wspólnie prowadzone patrole. Dla przykładu, w 2016 r. kontrolerzy ruchu drogowego z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz delegatur terenowych GITD uczestniczyli m.in. w akcjach: „Znicz", „Prędkość", a także brali czynny udział w zabezpieczaniu Mistrzostw Europy w Piłce Ręcznej, szczytu NATO oraz Światowych Dni Młodzieży.

Podsumowując, należy podkreślić, że działalność CANARD GITD jako ogólnopolskiego systemu fotoradarowego w istotny sposób uzupełniła funkcjonujący w Polsce system BRD, dodając do niego nową jakość i przyczyniając się znacząco do obserwowanego w ostatnich latach pozytywnego trendu w zakresie poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach. Trzeba jednak pamiętać, iż skuteczny system zarządzania bezpieczeństwem zależy w dużej mierze od koordynacji i wzajemnego uzupełniania się nie tylko odpowiednich służb (warto podkreślić w tym miejscu niezwykle istotne działania podejmowane przez Policję m.in. w zakresie kontroli ruchu drogowego oraz jej, wspomnianą wcześniej, współpracę z Inspekcją Transportu Drogowego), ale także kluczowych obszarów działań – filarów efektywnego systemu BRD – edukacji, inżynierii, nadzoru oraz ratownictwa medycznego. Tylko takie podejście pozwoli na wytworzenie efektu synergii i uzyskanie trwałej poprawy bezpieczeństwa na drogach, która przybliży nas do standardów zachodnioeuropejskich.

[1] Dz. U. Nr 225, poz. 1466.
[2] Dane przedstawiają zmianę średniej liczby wypadków, zabitych oraz rannych na miesiąc.
[3] *Raport „Automatyczny nadzór nad ruchem drogowym oczami Polaków"*, Millward Brown, Warszawa 2014.
[4] Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.

Summary

Automatic traffic control system in Poland – genesis, current actions and their results

The article is a description of the automatic traffic control system in Poland. Taking into consideration the need to improve road traffic safety in Poland, there was established Automatic Traffic Control Centre (CANARD). It was initiated on 1 January 2016 as the element of the Main Inspectorate of Road Transport (GITD). The article presents a genesis, current actions and the results of the system.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

SYSTEMY WSPOMAGANIA KIEROWCY
podnoszące bezpieczeństwo czynne pojazdów użytkowych

dr inż. Dariusz Piernikarski

Instytut Transportu, Silników Spalinowych i Ekologii
Wydziału Mechanicznego
Politechniki Lubelskiej

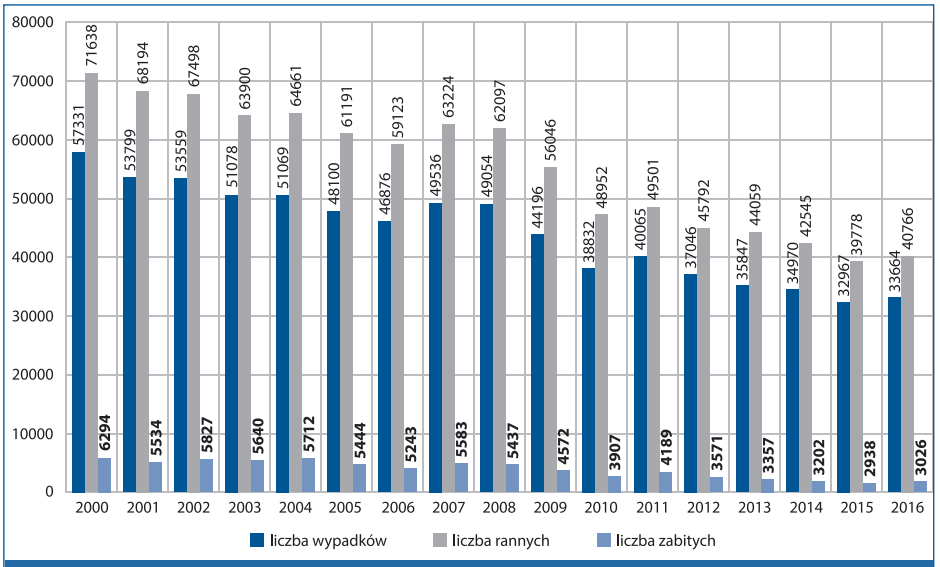
Wprowadzenie

Statystyki wypadków drogowych dotyczące 2016 r. opublikowane przez Komisję Europejską wskazują na 2-procentowy spadek liczby ofiar śmiertelnych w porównaniu z 2015 r. W 2016 r. na europejskich drogach zginęło 25,5 tys. osób, a poważne obrażenia odniosło 135 tys. osób. W ciągu ostatnich 6 lat liczba wypadków śmiertelnych na drogach Unii Europejskiej spadła o 19% [1]. Jest to pozytywny sygnał, jednak trend ten nie pozwala na osiągnięcie założonego celu, jakim jest obniżenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych w okresie 2010–2020. Jego realizacja wymaga zatem podjęcia dalszych działań ze strony wszystkich zaangażowanych stron, zwłaszcza władz krajowych i samorządów lokalnych, które są w stanie podejmować liczne inicjatywy polegające na bardziej skutecznym egzekwowaniu przepisów ruchu drogowego, zwiększaniu świadomości społecznej oraz wprowadzaniu środków podnoszących bezpieczeństwo ruchu drogowego, np. w zakresie rozwoju infrastruktury.

W Polsce, w 2016 r. w 33 664 wypadkach zginęło 3026 osób, a 40 766 zostało rannych. Niestety, w porównaniu z 2015 r., liczba wypadków wzrosła o 2,1%, zwiększyła się również o 3% liczba wypadków śmiertelnych, więcej także – o 2,5% – było osób rannych. Niepokojącą informacją jest też to, że na terenie Unii Europejskiej najwyższy wskaźnik zabitych na 100 wypadków – wynoszący aż 8,9 – odnotowano właśnie w Polsce [2]. Oprócz czysto ludzkiego wymiaru, te tragiczne zdarzenia pociągają za sobą olbrzymie koszty społeczne (rehabilitacja, opieka zdrowotna, szkody materialne itp.) – jest to corocznie w skali europejskiej co najmniej 100 mld euro.

Mimo pogorszenia statystyk w 2016 r., analizując trend wieloletni, można jednoznacznie powiedzieć, że bezpieczeństwo kierowców, pasażerów i innych uczestników ruchu drogowego poruszających się po Polsce nieustannie się poprawia – ilustruje to rys. 1.

Analizując wypadki drogowe, do których doszło w Polsce w 2016 r., ze względu na rodzaj pojazdu sprawcy, zauważamy, że za 76,1% z nich odpowiadają kierowcy samochodów osobowych, udział kierowców samochodów dostawczych wyniósł 4,5%, samochodów ciężarowych (dmc. > 3,5 t) – 3,1%, a autobusów – 1,4%. Biorąc pod uwagę osoby zabite – 72,5% tych zdarzeń spowodowali kierowcy samochodów osobowych, 5,3% – samochodów dostawczych, 4,7% – ciężarowych, a 0,7% kierowcy autobusów. Z kolei ranni w wypadkach z udziałem sprawcy – kierowcy samochodu osobowego to 78,4%, dostawczego – 4,5%, ciężarowego – 3,2% oraz 1,7% – autobusu [3].



Rys. 1. Liczba wypadków drogowych i ich ofiar w Polsce w latach 2000–2016 [3]

Z powyższych danych wynika jednoznacznie, że wbrew często słyszanym opiniom pojazdy użytkowe – samochody dostawcze, ciężarowe i autobusy – nie są największym niebezpieczeństwem na polskich drogach. Z jednej strony warto pamiętać, że kierujący nimi są w większości przypadków kierowcami zawodowymi, dla których prowadzenie pojazdu stanowi źródło utrzymania, z drugiej zaś istotne jest również to, że współczesne środki transportu konstruowane są tak, aby zagwarantować jak najwyższy poziom bezpieczeństwa biernego i czynnego.

Zintegrowane podejście do bezpieczeństwa

Aby osiągnąć strategiczny cel UE, jakim jest obniżenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w okresie od 2010 do 2020 r., konieczne było podjęcie dodatkowych działań. Przełom technologiczny, jaki dokonał się w ostatnim dziesięcioleciu, znacznie poprawił bezpieczeństwo pojazdów. Równolegle, aby utorować drogę do automatyzacji i lepszego zarządzania ruchem, Komisja Europejska zamierza wdrażać inteligentne systemy transportowe (ITS), umożliwiające dwukierunkową komunikację między pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą drogową. Systemy takie pozwolą pojazdom wzajemnie się ostrzegać bezpośrednio (np. w przypadku nagłego hamowania) lub za pośrednictwem infrastruktury (np. planowane roboty drogowe). Bez wątpienia podniesie to poziom bezpieczeństwa na drogach.

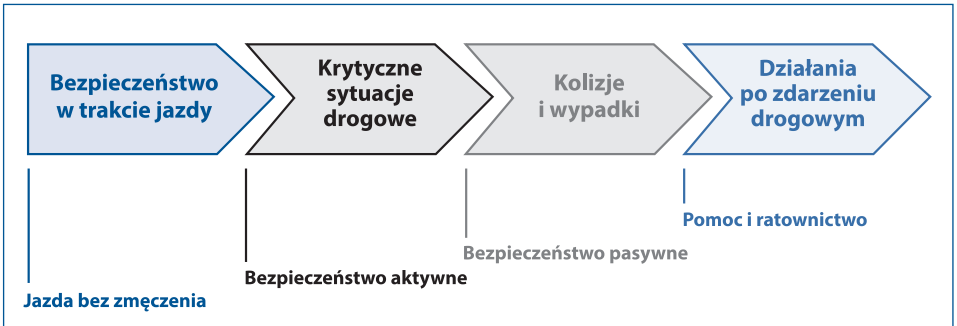
Zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa uczestnikom ruchu drogowego: kierowcom i pasażerom oraz ochrona przewożonego ładunku to, oprócz zagadnień związanych z ekologią i minimalizacją zużycia paliwa, jeden z głównych kierunków rozwoju współczesnych pojazdów użytkowych. Stosowane w tym zakresie seryjnie lub opcjonalnie rozwiązania są wynikiem realizacji ogólnej, całościowej koncepcji, którą można by określić jako „zintegrowane podejście do bezpieczeństwa".

W jej ramach można wyróżnić cztery podstawowe grupy zagadnień (rys. 2):

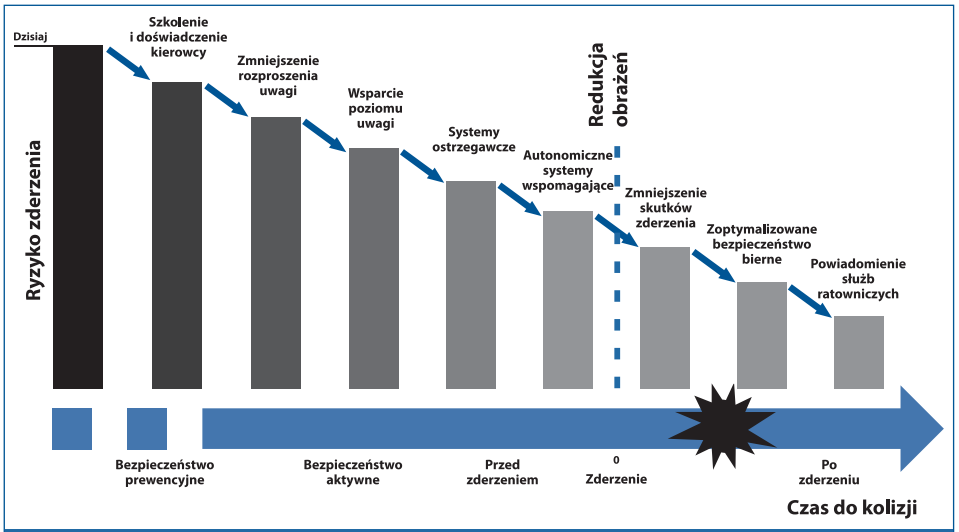
1) bezpieczeństwo w trakcie jazdy,
2) krytyczne sytuacje drogowe,
3) kolizje i wypadki,
4) postępowanie po zdarzeniu drogowym.

Analizując czynniki, które wpływają na obniżenie ryzyka zdarzenia drogowego (zderzenia, kolizji), bezsprzecznie zauważamy, że poziom umiejętności i doświadczenie kierowcy są pod tym względem najbardziej istotne. Równie ważne jest obniżenie poziomu rozproszenia uwagi i wsparcie koncentracji kierowcy, zapewnione m.in. przez odpowiednie systemy wspomagające, takie, jak np. zautomatyzowane skrzynie biegów, aktywny tempomat. Obniżenie ryzyka wypadku to również obecność systemów ostrzegawczych, np. informujących o nieoczekiwanej zmianie pasa ruchu pojazdu lub obecności innych pojazdów w bliskim otoczeniu, a także doskonale znane systemy podnoszące bezpieczeństwo czynne, takie jak przeciwdziałanie blokowaniu kół przy hamowaniu, kontrola trakcji czy stabilizacja toru jazdy. Dążenie do maksymalnego obniżenia ryzyka wystąpienia zderzenia oraz minimalizacja jego ewentualnych skutków wpisują się doskonale w koncepcję zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa drogowego – zilustrowano to schematycznie na rys. 3.

Ze względu na tematykę niniejszego artykułu, główny nacisk położono na zagadnienia związane z unikaniem i eliminacją krytycznych sytuacji drogowych – w pojeździe odpowiadają za to systemy wspomagające kierowcę, podnoszące bezpieczeństwo czynne.



Rys. 2. Zintegrowane podejście do bezpieczeństwa
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiału pokazanego podczas prezentacji systemów bezpieczeństwa Mercedes-Benz.



Rys. 3. Schematyczne przedstawienie czynników obniżających ryzyko zderzenia i następnie – skutki zderzenia
Źródło: opracowanie własne.

Zapobieganie krytycznym sytuacjom drogowym

Bezpieczeństwo w trakcie jazdy to przede wszystkim zapewnienie kierowcy jak największego komfortu

i ergonomii, niezależnie od panujących aktualnie warunków na drodze. Kierowca mniej zmęczony, dzięki np. możliwości optymalnego dopasowania miejsca pracy do swoich wymagań (fotela, kierownicy, lusterek zewnętrznych), oraz mniej rozpraszany przez czynności obsługowe związane z prowadzeniem samochodu (za sprawą np. zautomatyzowanej skrzyni biegów czy tempomatu adaptacyjnego) może z większą uwagą koncentrować się na obserwacji drogi i analizowaniu tego, co dzieje się wokół. Tym samym on i jego pojazd stanowią mniejsze zagrożenie dla innych użytkowników dróg.

Bezpieczeństwo w trakcie jazdy zapewnia również konstrukcja podwozia, a zwłaszcza zawieszenia – w aspekcie odpowiedniej sztywności, tłumienia drgań czy zapewnienia stałego kontaktu kół z podłożem. Bardzo ważne są również odpowiednio użyte systemy mocowania ładunku, eliminujące zagrożenia w krytycznych sytuacjach drogowych.

W takich sytuacjach wpływ na bezpieczeństwo wspomnianych wyżej elementów konstrukcji czy wyposażenia pojazdu jest ważny, jednak decydującą rolę spełniają kontrolowane mikroprocesorowo systemy bezpieczeństwa czynnego (np. ABS – przeciwdziałanie blokowaniu kół podczas hamowania, BAS – wspomaganie nagłego hamowania, EBD – elektroniczny rozdział siły hamowania, ESP – elektroniczna stabilizacja toru jazdy, ASR/TCS – przeciwdziałanie poślizgowi kół napędzanych). Również sam kierowca ma możliwość obniżenia ryzyka wypadku, jeśli dysponuje odpowiednią wiedzą i doświadczeniem w zakresie znajomości konstrukcji pojazdu, sposobów prawidłowego mocowania ładunku oraz postępowania w sytuacjach krytycznych.

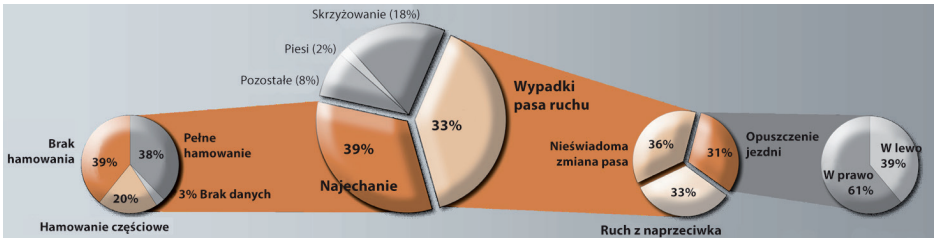
Bezpieczeństwo aktywne

Zadaniem układów bezpieczeństwa aktywnego (czynnego) jest zapobieganie wypadkom. Wyposażając pojazdy w realne technicznie systemy i komponenty, podejmuje się próbę, aby utrzymać ryzyko wypadku na minimalnym poziomie. Innym celem jest zwiększenie komfortu prowadzenia samochodu tak, aby koncentracja i możliwości działania kierowcy nie ulegały znacznemu obniżeniu.

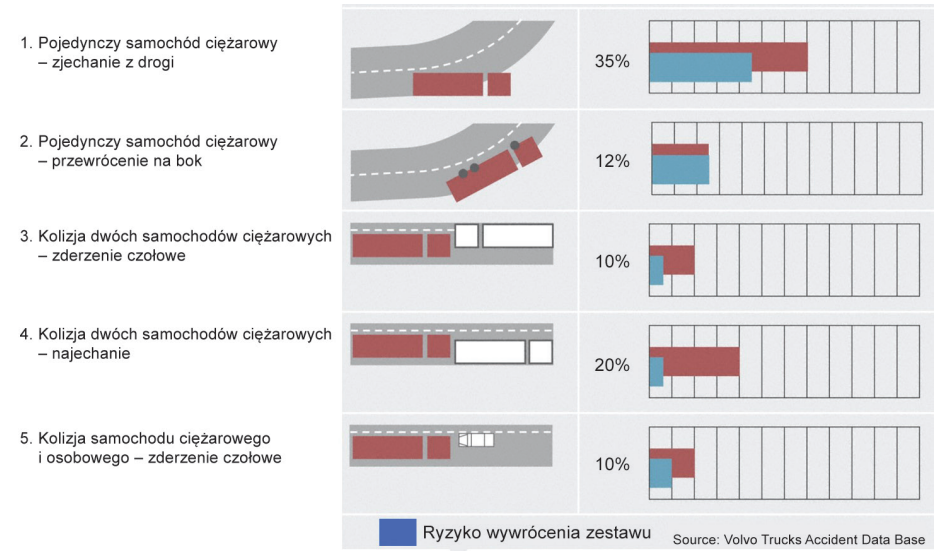
Typowe zastosowania układów związanych z bezpieczeństwem aktywnym to:

- bezpieczeństwo jazdy,
- bezpieczeństwo związane ze stanem psychofizycznym i percepcją kierowcy,
- bezpieczeństwo eksploatacji (obsługi) pojazdu.

Statystyki wypadków wskazują wyraźnie na konieczność wyposażenia samochodów ciężarowych w aktywne systemy bezpieczeństwa. Z rys. 4 wynika, że do 38% wypadków dochodzi przy zupełnym braku hamowania ze strony kierowcy, a w tej grupie zdarzeń 39% z nich kończy się najechaniem na pojazd poprzedzający. W wyniku kolizji dochodzi w 33% do opuszczenia pasa ruchu i następnie – do opuszczenia jezdni (31%). Schemat ten wyraźnie uwidacznia potrzebę stosowania autonomicznych, działających niezależnie od kierowcy, systemów wspomagających, które są w stanie zminimalizować ryzyko kolizji. Również statystyki wypadków przedstawione na rys. 5 wyraźnie wskazują na fakt, iż obecność systemów wspomagających zdecydowanie mogłaby podnieść poziom bezpieczeństwa czynnego oraz zminimalizować ryzyko wypadku.



Rys. 4. Schematyczne przedstawienie statystyk wypadków z udziałem samochodów ciężarowych
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiału pokazanego podczas prezentacji systemów bezpieczeństwa Mercedes-Benz.



Rys. 5. Wypadki z udziałem samochodów ciężarowych skutkujące ofiarami śmiertelnymi lub poważnymi obrażeniami załogi ciężarówki [4]

Jazda bezpieczna jest związana z charakterystyką samochodu. Układy funkcjonalne podwozia, w tym hamulce, prowadzenie osi, ogumienie, zawieszenie i układ kierowniczy powinny być w maksymalnym stopniu wzajemnie dopasowane. Samochód powinien być łatwy w kierowaniu i bezpieczny w prowadzeniu, nawet w trudnych warunkach drogowych. Nowoczesne układy hamulcowe wyposażone w takie systemy, jak ABS, ASR, EBS czy wreszcie sterowany elektronicznie system hamulcowy EBS działający w połączeniu z ESP, pozwalają na uniknięcie wielu krytycznych sytuacji drogowych. Tym samym istotnie podnoszą poziom bezpieczeństwa czynnego w nowoczesnych samochodach użytkowych.

Bezpieczeństwo związane ze stanem psychofizycznym i percepcją kierowcy. Podczas jazdy organi-

zmy kierowcy i pasażerów są narażone na liczne obciążenia fizyczne. Są to drgania, hałas, oddziaływania związane z warunkami otoczenia itp. Im mniej są one intensywne, tym dłużej możliwe jest zachowanie wysokiej sprawności psychofizycznej – nawet podczas długich podróży. Bezpieczeństwo związane z możliwościami percepcyjnymi obejmuje wiarygodne postrzeganie i identyfikację przez kierowcę wszystkich wydarzeń i sygnałów związanych z ruchem drogowym wokół pojazdu oraz prawidłową identyfikację samochodu i jego zachowań przez innych użytkowników drogi. Tak więc ważne są tutaj takie elementy wpływające na postrzeganie, jak odpowiednie oświetlenie, możliwości ostrzegania akustycznego, bezpośredni i pośredni widok przez czyste okna (także pole widzenia do przodu i do tyłu w lusterkach).

Innowacje w zakresie bezpieczeństwa wprowadzane przez wiodących producentów znajdują powoli odzwierciedlenie w przepisach prawa. Zgodnie z wymogami Unii Europejskiej od listopada 2015 r. obowiązkowe jest wyposażenie w system hamowania awaryjnego wszystkich nowo wyprodukowanych samochodów ciężarowych dwu- i trzyosiowych o dmc > 8 t. Z kolei system utrzymania pasa ruchu jest obowiązkowy w dwu- i trzyosiowych pojazdach ciężarowych powyżej 3,5 t. Od listopada 2018 r. będzie obowiązywał w Unii kolejny, drugi poziom bezpieczeństwa dotyczący m.in. skuteczności hamowania.

Do najważniejszych aktywnych systemów wspomagających kierowcę, które stanowią już standardowe lub wciąż jeszcze opcjonalne wyposażenie samochodów ciężarowych, należą (poszczególni producenci stosują wobec nich różne nazwy własne, w artykule zdecydowano się na wykorzystanie najbardziej popularnych skrótów):

- systemy detekcji zmiany pasa ruchu LGS (Lane Guard System), wykorzystujące obserwację drogi za pomocą kamer wideo;
- adaptacyjne systemy kontroli prędkości jazdy ACC (Adaptive Cruise Control) wykorzystujące czujnik radarowy określający odległość od pojazdu poprzedzającego;
- systemy wspomagające hamowanie awaryjne ABA (Active Brake Assist).

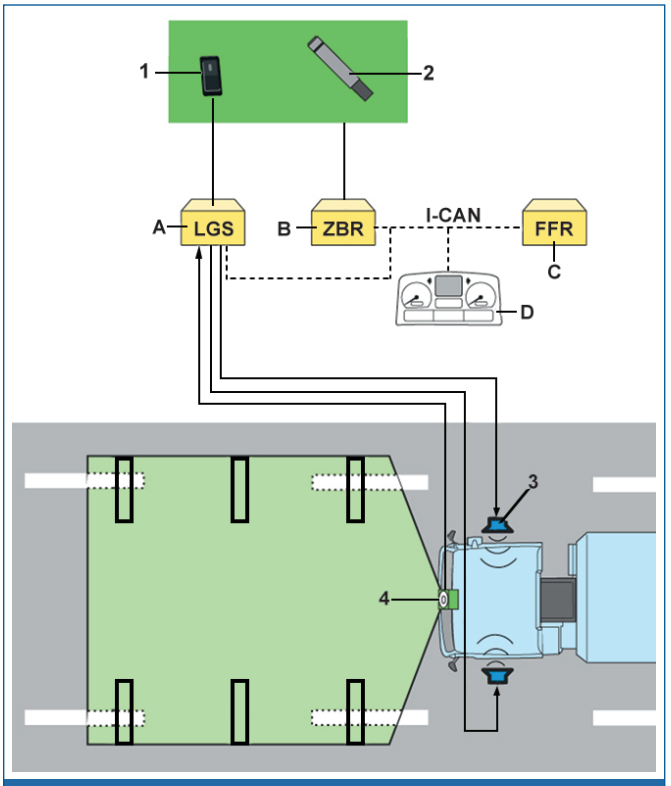
System kontroli zmiany pasa ruchu

System kontroli zmiany pasa ruchu (LGS – Lane Guard System) sygnalizuje niezamierzoną przez kierowcę zmianę pasa ruchu. W tym celu jest wykorzystywana kamera wideo, która w sposób ciągły obserwuje przebieg linii wyznaczającej pas ruchu przed pojazdem. Jeśli pas zostanie opuszczony bez sygnalizowania tego manewru użyciem kierunkowskazów, kierowca jest o tym ostrzegany sygnałem akustycznym. W przypadku, gdy samochód jest wyposażony w elektrohydrauliczny układ wspomagania kierownicy, możliwa staje się również automatyczna, niewielka korekta toru jazdy, utrzymująca pojazd w pasie ruchu. System pozwala zmniejszyć ryzyko związane z brakiem koncentracji lub nawet tzw. chwilowymi zaśnięciami – które dość często występują na długich monotonnych trasach. Kamera umieszczona przy krawędzi szyby przedniej rejestruje przebieg namalowanych na jezdni linii wyznaczających pas ruchu. Zarejestrowany obraz w postaci cyfrowej jest przetwarzany elektronicznie przez sterownik układu LGS. Analizowane są charakterystyczne obszary zarejestrowanego obrazu – w zależności od położenia linii w oknie skanującym, sterownik LGS określa, czy samochód znajduje się prawidłowo wewnątrz wyznaczonego pasa, czy też dochodzi do niesygnalizowanego najechania na linię po prawej lub lewej stronie. Jeśli nastąpi opuszczenie pasa bez sygnalizacji skrętu odpowiednim kierunkowskazem, zarejestrowanej przez komputer pokładowy, sterownik LGS ostrzega kierowcę. Ponieważ charakterystyczny sygnał akustyczny (grzechotanie) pojawia się z prawej lub lewej strony, kierowca intuicyjnie koryguje swoje położenie. System LGS aktywuje się po przekroczeniu np. 60 km/h (rys. 6).

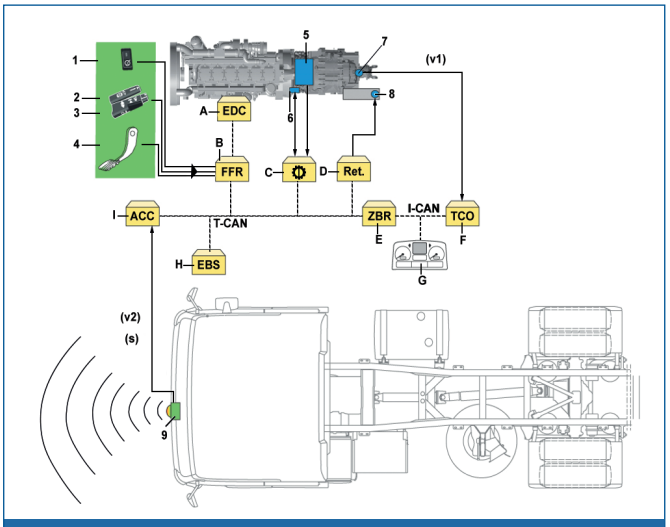
Adaptacyjna kontrola prędkości jazdy ACC

Adaptacyjna kontrola prędkości jazdy ACC (Adaptive Cruise Control) to stosowany od dawna w samochodach ciężarowych tempomat wyposażony w funkcję kontroli odległości od pojazdu poprzedzającego. Stanowi jego funkcjonalne rozszerzenie – system ma bowiem możliwość automatycznego uruchamiania układów hamulcowych (hamulców długotrwałego działania: hamulca silnikowego, retardera oraz hamulców roboczych). W praktyce oznacza to, że ACC może automatycznie dostosować zarówno prędkość jazdy, jak i odległość od poprzedzającego pojazdu w ramach ustawień dokonanych przez kierowcę. Główny obszar zastosowań systemu ACC to autostrady i drogi ekspresowe.

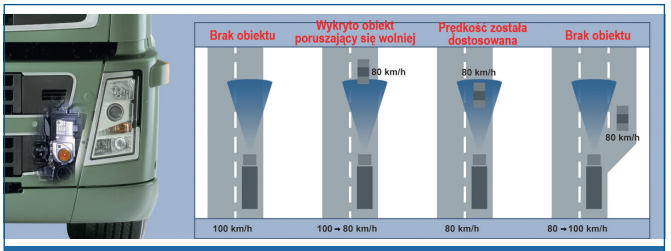
Głównym elementem systemu ACC jest radar wysokiej częstotliwości (rys. 7), umieszczany najczęściej pomiędzy żaluzjami osłony chłodnicy, obserwujący przestrzeń przed samochodem. Emitowane fale odbijają się od przeszkody – zmierzony czas przebiegu oraz zmiana częstotliwości fal pozwalają na wyznaczenie odległości i prędkości względem namierzanego obiektu. Na podstawie tych danych oraz aktualnej prędkości macierzyste-



Rys. 6. System kontroli zmiany pasa ruchu LGS w samochodach MAN: 1 – włącznik LGS; 2 – dźwignia kierunkowskazów; 3 – głośnik systemu akustycznego; 4 – kamera; A – sterownik LGS; B – główny komputer pokładowy ZBR; C – sterownik sieci pokładowej pojazdu FFR; D – wyświetlacz na tablicy wskaźników [5]

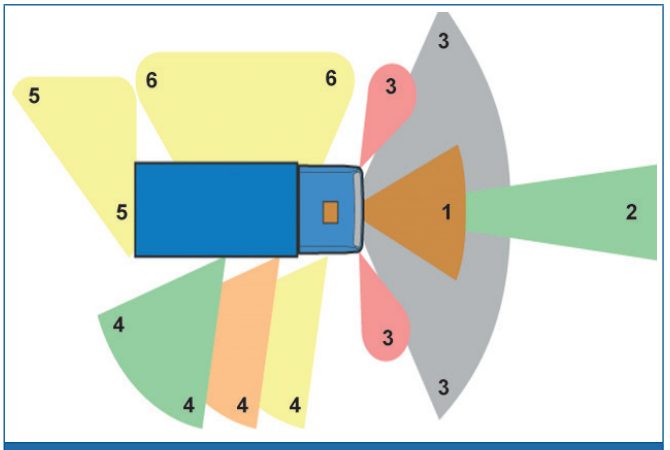


Rys. 7. Schemat układu sterowania z systemem ACC w ciągniku MAN: 1 – włącznik aktywujący; 2 – dźwignia obsługi retardera; 3 – dźwignia obsługi tempomatu; 4 – obsługa sprzęgła; 5 – moduł zmiany biegów; 6 – siłownik sprzęgła; 7 – czujnik prędkości pojazdu; 8 – zawór regulacyjny retardera; 9 – czujnik radarowy; A – sterownik silnika EDC; B – sterownik sieci pokładowej pojazdu FFR; C – sterownik zautomatyzowanej skrzyni biegów; D – sterownik retardera; E – główny komputer pokładowy ZBR; F – sterownik tachografu TCO; G – wyświetlacz na tablicy wskaźników; H – sterownik układu hamulcowego EBS; I – sterownik ACC; sygnały z czujnika radarowego: v1 – prędkość jazdy pojazdu macierzystego; v2 – prędkość względem samochodu poprzedzającego; s – odległość od samochodu poprzedzającego [5]



Rys. 8. Zasada działania systemu ACC
Źródło: opracowanie własne, bank zdjęć prasowych Volvo Trucks.

go pojazdu sterownik ACC dokonuje oceny sytuacji i utrzymuje bezpieczną odległość. Nieruchomy obiekt na drodze pojazdu jest wykrywany z odległości 30 metrów, a ruchomy z odległości 150 metrów (przykładowe wartości dla systemu ACC Volvo, rys. 8). Gdy zmierzony radarem pojazd poprzedzający porusza się szybciej, a więc odległość między samochodami rośnie – ACC nie podejmuje działań, utrzymując prędkość zadaną przez tempomat. W sytuacji, gdy samochód z przodu porusza się wolniej, system ACC rozpoczyna zmniejszanie prędkości. System użyje maksymalnej mocy hamulca silnikowego i jeśli samochód ma zautomatyzowaną skrzynię biegów, zredukuje bieg w celu uzyskania dodatkowej mocy hamowania. Kierowca zostanie ostrzeżony sygnałem świetlnym i dźwiękowym. Czujniki stopnia odchylenia „wyczuwają" skręty pojazdu i ignorują obiekty znajdujące się w lewej części pola widzenia radaru podczas skręcania w prawo i odwrotnie. W przeciwnym wypadku obiekty znajdujące się blisko pobocza mogłyby zostać zinterpretowane jako przeszkody. Jeśli przed pojazdem nie znajduje się żaden obiekt, system działa jak standardowy programowany regulator prędkości – tempomat.



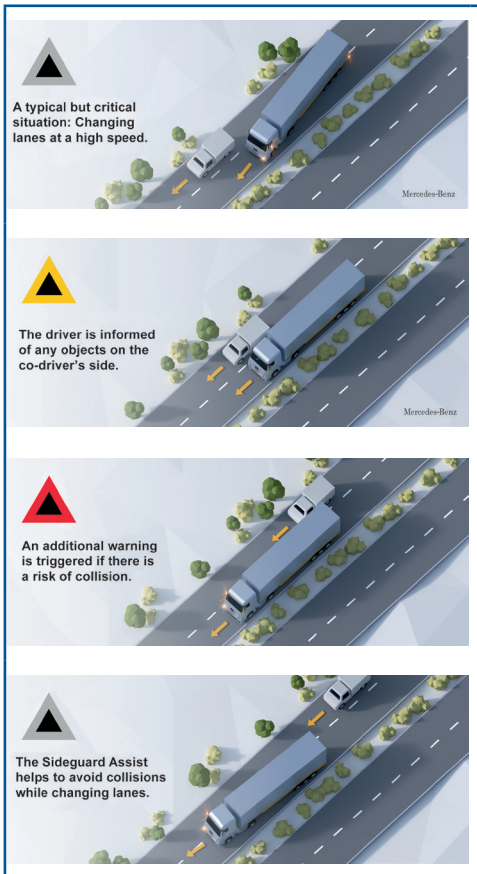
Rys. 9. Obszary detekcji otoczenia we współczesnych samochodach ciężarowych: 1 – detekcja zmiany pasa ruchu, kamera wideo (LGS); 2 – kontrola odległości od pojazdu poprzedzającego, radar (ACC); 3 – kontrola zbliżeniowa, czujniki ultradźwiękowe (zatrzymanie/ruszanie ACC); 4 – monitoring obszaru bocznego po stronie pasażera, czujniki ultradźwiękowe (PROTECTOR, asystent skrętu); 5 – monitoring tyłu pojazdu, kamera wideo i czujniki ultradźwiękowe; 6 – monitoring obszaru bocznego po stronie kierowcy, czujniki ultradźwiękowe [5]

Wraz z nową generacją samochodów ciężarowych pojawiła się kolejna funkcja o nazwie *stop-and-go*, która odciąża kierowcę podczas jazdy w korku, wymagającej częstego i krótkotrwałego zatrzymywania oraz uruchamiania pojazdu. Samochód ciężarowy w razie potrzeby automatycznie się zatrzymuje i utrzymuje właściwy odstęp pomiędzy pojazdami. Gdy jadący z przodu pojazd rusza ponownie w ciągu krótkiego czasu, wówczas ciężarówka również powoli zaczyna ruszać. Dzięki temu funkcja *stop-and-go* zmniejsza ryzyko wypadku wskutek najechania jednego pojazdu na drugi, zwiększa bezpieczeństwo w ruchu drogowym i pozwala utrzymać odpowiednią dynamikę jazdy, zapewniając komfort i brak stresu podczas przemieszczania się w kolumnie pojazdów.

Detekcja otoczenia wokół pojazdu

W nowoczesnych samochodach użytkowych coraz większego znaczenia nabierają możliwości detekcji otoczenia wokół pojazdu. Na rys. 9 pokazano typowe przestrzenie wokół manewrującego ciągnika z naczepą, gdzie kierowca powinien liczyć się z wystąpieniem ograniczonej widoczności. Odpowiednio zaprojektowane systemy elektroniczne dokonują oceny sygnałów otrzymywanych za pośrednictwem czujników i wykorzystują uzyskane w ten sposób informacje do podnoszenia komfortu pracy kierowcy lub zwiększania poziomu bezpieczeństwa aktywnego poprzez poprawę percepcji aktualnej sytuacji drogowej.

Wszyscy producenci samochodów ciężarowych oferują obecnie mniej lub bardziej zaawansowane technicznie opcjonalne systemy monitorujące obszar po stronie pasażera, informujące kierowcę o istniejących przeszkodach i obecności innych użytkowników dróg podczas wykonywania manewru skrętu, zmiany pasa ruchu lub wyprzedzania (rys. 10).



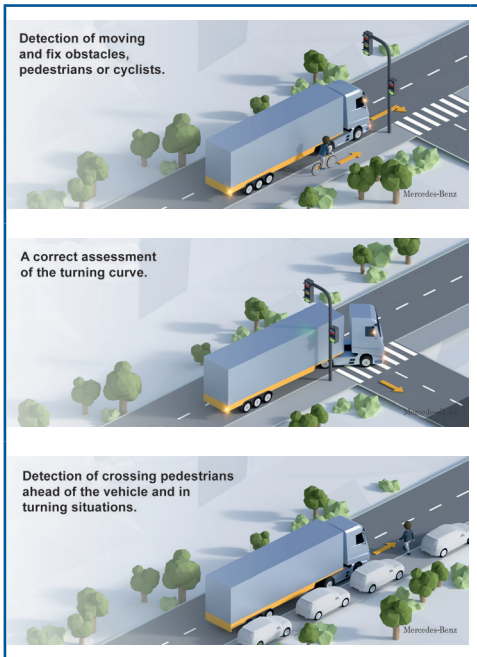
A. Typowa, ale niebezpieczna sytuacja: zmiana pasa ruchu z dużą prędkością

B. Kierowca jest informowany o wszystkich zagrożeniach znajdujących się po prawej stronie

C. Jeśli jest ryzyko kolizji, pojawia się dodatkowy sygnał ostrzegawczy

D. System Sideguard Assist pozwala uniknąć kolizji podczas zmiany pasa ruchu

Rys. 10. Detekcja bliskiej przestrzeni wokół samochodu, obserwacja martwego pola i lokalizacja przeszkód – system Sideguard Assist w samochodach Mercedes-Benz
Źródło: bank zdjęć prasowych Mercedes-Benz.



A. Wykrywanie ruchomych i nieruchomych przeszkód, pieszych i rowerzystów

B. Właściwa ocena trajektorii skrętu

C. Wykrywanie pieszych na jezdni przed pojazdem i podczas manewru skrętu

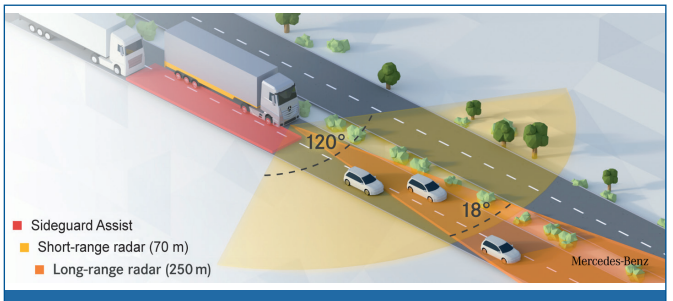
Rys. 11. Kontrola zbliżeniowa i monitoring obszaru bocznego podczas jazdy z niewielką prędkością – system Active Brake Assist z systemem Sideguard Assist w samochodach Mercedes-Benz
Źródło: bank zdjęć prasowych Mercedes-Benz.

Rozwinięcie stanowią systemy pozwalające na identyfikację przeszkód znajdujących się w bezpośredniej bliskości wokół pojazdu – pieszych, rowerzystów, ale i przeszkód stacjonarnych – ułatwiające poruszanie się z niewielkimi prędkościami, zwłaszcza w ruchu miejskim przy częstym zatrzymywaniu się i ruszaniu z miejsca (rys. 11).

Wspomaganie hamowania awaryjnego

Bardzo niebezpieczną sytuacją dla ciężarówki jadącej po autostradzie jest nagłe spowolnienie ruchu. Jeśli kierowca dostrzeże to zbyt późno lub błędnie oceni swoją prędkość i drogę hamowania – może dojść do najechania na tył poprzedzającego pojazdu. Okazuje się, że jest to najczęściej występujący typ kolizji w przypadku samochodów ciężarowych segmentu ciężkiego. Zminimalizowanie ryzyka jest możliwe dzięki zastosowaniu aktywnych systemów hamowania awaryjnego – znajdują się one już w programie produkcyjnym większości liczących się producentów.
Od listopada 2015 r. wszystkie nowo rejestrowane samochody ciężarowe z zawieszeniem pneumatycznym o dmc powyżej 8 t (z wyjątkiem samochodów terenowych, ciężarówek z zawieszeniem mechanicznym i samochodów o liczbie osi większej od 3) muszą być wyposażone w system asystenta hamowania awaryjnego.
Systemy hamowania awaryjnego wywodzą się z systemu kontroli odległości ACC. W razie wykrycia możliwości kolizji z przeszkodą następuje automatyczne rozpoczęcie hamowania. Po wykryciu prawdopodobieństwa kolizji kierowca jest

Rys. 12. Schematyczne przedstawienie działania systemu hamowania awaryjnego Active Brake Assist (ABA 2)
Źródło: opracowanie własne na podstawie zdjęć prasowych Mercedes-Benz.



Rys. 13. Active Brake Assist ABA w ciężarówkach Mercedes-Benz
Źródło: bank zdjęć prasowych Mercedes-Benz.

ostrzegany sygnałami optycznymi i akustycznymi. Jeśli odpowiednio nie zareaguje, rozpoczyna się częściowe hamowanie z siłą do 30% maksymalnej siły hamowania, a następnie – jeśli to konieczne – rozpoczyna się hamowanie awaryjne z pełną mocą hamowania.
Przykładem udanego zastosowania systemów hamowania awaryjnego są pojazdy marki Mercedes-Benz, które już teraz – z wyprzedzeniem nadchodzących przepisów – mogą zostać wyposażone w aktywny system wspomagania hamowania Active Brake Assist (rys. 12). Obecnie jest to już 4 generacja systemu (ABA 4), pozwalająca na pełne hamowanie awaryjne. W przypadku przeszkód ruchomych jest to hamowanie z prędkości 80 km/h do 10 km/h, a w przypadku nieruchomych – z 80 km/h do 60 km/h. Ta procedura hamowania jest zgodna z wymaganiami ustawowymi poziomu drugiego, które zaczną obowiązywać dopiero jesienią 2018 r. (rys. 13).
Źródłem informacji są 3 czujniki radarowe omiatające przestrzeń przed samochodem. Początkowo kierowca ostrzegany jest akustycznie, następnie automatycznie zostaje podjęte hamowanie do 30% maksymalnej mocy hamowania, w ostateczności system rozpoczyna hamowanie awaryjne do pełnego zatrzymania pojazdu. Działaniu temu towarzyszy włączenie świateł awaryjnych i odpowiedni sygnał dźwiękowy w kabinie kierowcy.

Podsumowanie

Jednym z istotnych elementów rozwoju motoryzacji jest zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Wizja jazdy bez wypadków drogowych powoli staje się coraz bardziej realna – nad jej urzeczywistnieniem pracują wszyscy producenci samochodów osobowych i pojazdów użytkowych oraz współpracujący z nimi dostawcy komponentów. W kwestii poprawy bezpieczeństwa – mimo niewątpliwych osiągnięć – jest jeszcze dużo do zrobienia. Coraz bezpieczniejsze pojazdy to nie wszystko, ponieważ na bezpieczeństwo na drodze wpływa wiele innych czynników, takich jak np. stan infrastruktury czy obowiązujące przepisy prawne.
Praktycznie wszyscy liczący się producenci samochodów ciężarowych mają w swojej ofercie opisane w niniejszym artykule systemy wspomagające pracę kierowcy i podnoszące poziom bezpieczeństwa czynnego. Różnią się one oczywiście szczegółami zastosowanych rozwiązań technicznych i nazwami, pod jakimi występują w danej marce.

Kolejnym etapem ewolucji pojazdów użytkowych silnie zaznaczającym się już na rynku jest coraz powszechniejsze wykorzystanie łączności pomiędzy pojazdami (V2V – *vehicle-to-vehicle*) oraz pojazdów z infrastrukturą (V2I – *vehicle-to-infrastructure*). W zasadzie można już mówić o pojęciu łączności pojazdu z całym otoczeniem V2X (*vehicle-to-everything*).

Wdrażane są w praktyce takie rozwiązania, jak jazda w konwojach połączonych (tzw. *platooning*) – zwiększające bezpieczeństwo jazdy i efektywność transportu. Coraz większego tempa nabiera również rozwój pojazdów autonomicznych, które dysponują już obecnie systemami pozwalającymi na ich bezpieczną jazdę bez udziału kierowcy.
O ile jazda w konwoju połączonym dość szybko zostanie zaadaptowana w transporcie dalekobieżnym, o tyle wprowadzenie ciężarówek autonomicznych jest wciąż nieco odleglejszą perspektywą czasową, chociażby ze względu na konieczność rozwiązania takich kwestii, jak akceptacja społeczna, bezpieczeństwo cybernetyczne czy adaptacja stanu prawa do nowych technologii.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo aktywne, samochody ciężarowe, ABS, ACC, DAS, EBS, ESP, LGS, TCS, ABA

Keywords: active safety, commercial vehicles, ABS, ACC, DAS, EBS, ESP, LGS, TCS, ABA

Literatura

[1] *Road Safety: Encouraging results in 2016 call for continued efforts to save lives on EU roads*, Komunikat prasowy opublikowany przez CARE – europejską bazę danych wypadków drogowych, marzec 2017.

[2] *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.*, Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa 2017.

[3] *Wypadki drogowe, raporty roczne, statystyki*, Policja.pl.

[4] *European Accident Research and Safety Report*, Volvo Trucks 2013.

[5] *Fundamentals of commercial vehicle technology*, MAN Truck & Bus, Monachium 2004.

[6] Materiały prasowe firm: DAF Trucks, MAN Truck & Bus, Mercedes-Benz, Volvo Trucks.

Summary

Advanced driver assistance systems improving active safety in commercial vehicles

The paper presents in a general way systems of active safety used in modern commercial vehicles. The starting point is a concept of integrated approach to the road safety. There are several active driver assistance systems (ADAS) already in standard use in commercial vehicles, including electronic control of braking, integrating such systems as anti-lock control and traction control. As standard or optional equipment OEMs offer electronic stability program like adaptive cruise control, emergency braking assistance or lane guard control. Some of them have become mandatory and are installed in series trucks.
New technologies increasing road safety e.g. platooning or autonomous vehicles are ready to be introduced on the market, however there are some key issues to be solved like social acceptance, cybersecurity or adaptation of legislative status.

Tłumaczenie: autor

POLICJA AUTOSTRADOWA W POLSCE

mł. insp. Jarosław Zgierski

Kierownik
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

PROGRAM BUDOWY AUTOSTRAD W POLSCE

Pierwsze prace koncepcyjne zmierzające do utworzenia jednostek Policji odpowiedzialnych za nadzór nad ruchem drogowym na autostradach Komenda Główna Policji podjęła na przełomie 1993 i 1994 r. Było to konsekwencją przyjęcia przez Radę Ministrów w dniu 27 lipca 1993 r. Programu Budowy Autostrad w Polsce. Zgodnie z przyjętą koncepcją, przewidywano zbudowanie do 2007 r. trzech autostrad o łącznej długości 1961 km, tj.:

- autostrady A1, na kierunku północ – południe (Gdańsk – Gorzyczki), o długości 597 km;
- autostrady A2, na kierunku zachód – wschód (Świecko – Terespol), o długości 626 km;
- autostrady A4, na kierunku zachód – wschód (Zgorzelec – Medyka), o długości 738 km.

Te dwie ostatnie, łącznie z przewidzianą do modernizacji 78-kilometrową autostradą A18 z Krzyżowej w kierunku granicy z Niemcami, miały połączyć kraje Europy Zachodniej z Polską i Ukrainą.

Do projektowanej sieci zamierzano włączyć kilka odcinków autostrad o łącznej długości 140 km, oddanych do ruchu w poprzednich 10 latach, wymagających modernizacji, oraz 200 km dróg dwujezdniowych i jednojezdniowych istniejących w ciągu projektowanych autostrad. W pierwszym etapie Programu, już w latach 1993–1997, miały być oddane do ruchu odcinki: Golnice – Wrocław – Opole i Katowice – Kraków na autostradzie A4 oraz odcinek Łódź – Częstochowa na autostradzie A1, o łącznej długości 338 km.

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r. został przyjęty *Kierunkowy układ autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej*, zgodnie z którym sieć autostrad rozszerzono do 2600 km o autostradę A3 (Szczecin – Zielona Góra – granica z Czechami), autostradę A6 (granica z Niemcami – Szczecin) oraz autostradę A8 (Łódź – Wrocław – granica z Czechami).

W kolejnych latach kilkakrotnie zmieniano przepisy określające przebieg autostrad w Polsce. Według aktualnie obowiązujących regulacji, zgodnie rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.)[1], sieć autostrad ma mieć łączną długość ok. 2000 km, a docelowy – kierunkowy przebieg autostrad ma być następujący:

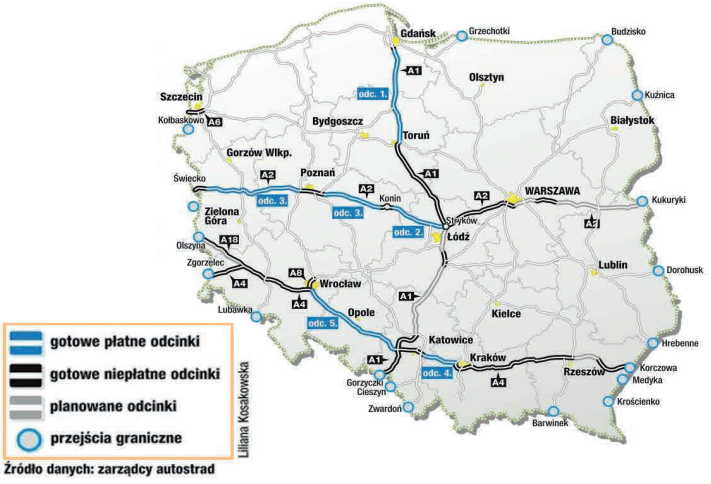
- A1 – S6 (Rusocin) – Toruń – Łódź – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki – granica państwa (Ostrawa), łącznie 568 km;
- A2 – (Berlin) granica państwa – Świecko – Poznań – Łódź – S2 (Konotopa)[2] S2 (Lubelska) – Biała Podlaska – Kukuryki – granica państwa (Mińsk), łącznie 657 km;
- A4 – (Drezno) granica państwa – Jędrzychowice – Krzyżowa – Legnica – Wrocław – Opole – Gliwice – Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Korczowa – granica państwa (Lwów), łącznie 672,75 km;
- A6 – (Berlin) granica państwa – S6 (Kołbaskowo) – Szczecin – S3 (Rzęśnica), łącznie 29,2 km;
- A8 – autostradowa obwodnica Wrocławia na odcinku A4 – Psie Pole, łącznie 22,4 km;
- A18 – (Berlin) granica państwa – Olszyna – A4 (Krzyżowa), łącznie 78 km.

Skala planowanych nakładów inwestycyjnych przekraczała możliwości finansowe budżetu państwa, z uwagi na co podstawą polityki autostradowej stała się koncepcja budowy autostrad płatnych. W dniu 27 października 1994 r. uchwalono ustawę o autostradach płatnych, zgodnie z którą za przygotowanie i koordynację budowy i eksploatacji autostrad odpowiadała Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad. Do zadań ABiEA należało m.in. zawieranie umów koncesyjnych z firmami, które na podstawie koncesji zyskały uprawnienia do płatnej eksploatacji autostrad. Zgodnie z ustawą, umowa koncesyjna określała m.in. zasady współpracy koncesjonariusza z Policją.

ZAŁOŻENIA DOTYCZĄCE POLICJI AUTOSTRADOWEJ

W konsekwencji podpisania we wrześniu 1997 r. umów koncesyjnych z firmą Stalexport S.A. na eksploatację autostrady A4 na 62-kilometrowym odcinku Katowice – Kraków oraz z firmą Autostrada Wielkopolska S.A. na budowę i eksploatację autostrady A2 na 255-kilometrowym odcinku Świecko – Konin, na przełomie 1997 i 1998 r. w Wydziale Ruchu Drogowego Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji opracowano *Koncepcję założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych*. Koncepcja przewidywała wyodrębnienie ze struktur policji ruchu drogowego policji autostradowej, która

Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych



Źródło: WP infografika, *Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych*, http://infografika.wp.pl/ title,Docelowa-siec-autostrad-i-drog-ekspresowych,wid,14149792,wiadomosc.html?ticaid=119391 [dostęp: 26.05.2017].

nadal miała pozostawać jej integralną częścią. Zakładano, że nadzór nad ruchem na autostradach powinien być realizowany przez jednostki policji autostradowej obejmujące swoim działaniem odcinki modułowe o długości ok. 50 km drogi wraz z obiektami z nią związanymi, tj. miejscami obsługi podróżnych, obwodami utrzymania autostrady oraz węzłami drogowymi. Teren działania policji autostradowej pomijał podział administracyjny kraju i był określany dla poszczególnych jednostek z uwzględnieniem infrastruktury drogowej. Dla każdej autostrady miała być wyznaczona co najmniej jedna nadrzędna jednostka policji autostradowej, której zadaniem miało być koordynowanie oraz nadzorowanie działania podległych jednostek. Jednostki nadrzędne policji autostradowej miały podlegać właściwym miejscowo komendom wojewódzkim Policji, a nadzór merytoryczny nad ich dowódcami (stanowiska równorzędne ze stanowiskiem naczelnika wydziału KWP) miało sprawować Biuro Koordynacji Służby Prewencyjnej Komendy Głównej Policji.

Przewidywano następujące lokalizacje dla nadrzędnych jednostek policji autostradowej:

- rejon m. Łódź dla autostrady A1;
- rejon m. Warszawa dla autostrady A2;
- rejon m. Zielona Góra dla autostrady A3;
- rejon m. Kraków dla autostrady A4.

Lokalizacja siedzib jednostek policji autostradowej miała być dostosowana do warunków miejscowych, ze wskazaniem na: obwody utrzymania autostrady, węzły drogowe, punkty poboru opłat lub miejsca obsługi podróżnych (w celu zapewnienia szybkiego wjazdu pojazdów służbowych na podległy teren oraz umożliwienia potencjalnym interesantom dostępu do siedziby jednostek).

Przewidywano, że liczebność obsady etatowej poszczególnych jednostek będzie proporcjonalna do długości nadzorowanego odcinka, z założeniem, że na 1 km autostrady ma przypadać 1 policjant (w tym kierownictwo oraz służba dyżurna jednostki).

W strukturach organizacyjnych poszczególnych jednostek policji autostradowej zakładano wyodrębnienie ogniwa patrolowego, ogniwa pogotowia wypadkowego oraz ogniwa dyżurnych. Do zakresu działania policji autostradowej w szczególności należało patrolowanie podległego odcinka autostrady w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawniania przestępstw i wykroczeń, a także obsługa zdarzeń drogowych, w tym wypadków i kolizji drogowych. Postępowania przygotowawcze w sprawach o wykroczenia oraz przestępstwa zaistniałe na autostradzie miały prowadzić właściwe terytorialnie komendy rejonowe (powiatowe) Policji.

Z uwagi na to, iż w chwili opracowania Koncepcji założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych w Polsce w eksploatacji znajdowało się łącznie 269 km autostrad, a zgodnie z założeniami programu budowy autostrad planowano, że w kolejnych latach rocznie do użytku będą oddawane nowe odcinki o łącznej długości 130 km, przyjęto, że:

- w 1999 r. w budżecie Policji należy zarezerwować środki na 92 etaty – jako uzupełnienie stanu etatowego pionu ruchu drogowego, w celu utworzenia zaczątków policji autostradowej na trzech istniejących odcinkach autostrad;
- z chwilą oddawania do użytku kolejnych odcinków autostrad płatnych zostanie zwiększona obsada etatowa policji autostradowej, średnio o 130 stanowisk rocznie.

Mając na względzie potrzebę zapewnienia nadzoru nad ruchem drogowym przez policję autostradową na istniejących już odcinkach autostrad:

- A1 odcinek Gołygów – Kargał Las, o długości 14 km,
- A2 odcinek Września – Konin, o długości 48 km,
- A4 odcinek Golnice – Wrocław, o długości 108 km,
- A4 odcinek Katowice – Kraków, o długości 70 km,
- A6 odcinek Kołbaskowo – Szczecin-Klucz, o długości 29 km,

w 1998 r. w Wydziale Ruchu Drogowego Biura Koordynacji Służby Prewencyjnej KGP opracowano *Koncepcję organizacji policji autostradowej na istniejących odcinkach autostrad*. Koncepcja zakładała, że policję autostradową organizuje się na odcinkach autostrad, których długość wynosi min. 40 km, z uwagi na co planowano utworzyć jednostkę na autostradzie A2 z siedzibą w obiekcie komendy wojewódzkiej lub Komendy Rejonowej Policji w Koninie oraz dwie jednostki na autostradzie A4 z siedzibami w obiekcie komendy wojewódzkiej lub Komendy Rejonowej Policji w Legnicy oraz w Komendzie Wojewódzkiej Policji w Krakowie.

Pomimo opracowania założeń do tworzenia policji autostradowej, Komenda Główna Policji nie narzuciła komendantom wojewódzkim Policji jednoznacznej formy, w jakiej miała być tworzona policja autostradowa, tj. nie dokonano w tym zakresie nowelizacji zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie organizacji i zakresu działania komend i komisariatów oraz innych jednostek organizacyjnych Policji. Do czasu utworzenia policji autostradowej nadzór nad ruchem drogowym na wszystkich odcinkach autostrad realizowany był przez właściwe miejscowo komendy rejonowe (powiatowe) Policji oraz właściwe komendy wojewódzkie Policji. Brak jednoznacznej decyzji w zakresie tworzenia jednolitej formacji policji autostradowej wynikał przede wszystkim z faktu, że autostrady nie stanowiły jeszcze w tym czasie spójnej sieci drogowej, a ponoszenie znacznych nakładów na tworzenie odrębnych jednostek policji autostradowej nie było uzasadnione ekonomicznie. Jednak oddawanie do użytku kolejnych odcinków autostrad oraz rozpoczęcie poboru opłat na płatnych odcinkach przez koncesjonariuszy, na których we wrześniu

2000 r. nałożono obowiązek zapewnienia Policji pomieszczeń umożliwiających skuteczne realizowanie zadań w zakresie czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem w ruchu drogowym oraz jego kontrolowania na obszarze autostrad płatnych, dało możliwość rozpoczęcia tworzenia nowych jednostek Policji wyspecjalizowanych do nadzoru autostrad. Przyjęto, iż będą to komisariaty specjalistyczne bezpośrednio podległe właściwemu miejscowo komendantowi wojewódzkiemu Policji, który miał zapewnić siły i środki niezbędne do ich działalności.

KOMISARIATY AUTOSTRADOWE

Pierwszy komisariat autostradowy Policji powstał w 2002 r. w Poznaniu i początkowo miał do dyspozycji obiekt w Sługocinie, a w 2003 r. koncesjonariusz – spółka Autostrada Wielkopolska S.A. wybudowała nowy obiekt w Kotowie, do którego przeniesiono siedzibę komisariatu. W późniejszym okresie koncesjonariusz na potrzeby Policji wybudował kolejny budynek, w Bolewicach koło Nowego Tomyśla, jednak nie był on nigdy wykorzystywany przez policję autostradową. KAP w Poznaniu początkowo nadzorował 63 km autostrady A2 na odcinku Poznań Zachód – Września, w późniejszym okresie teren jego działania zwiększono o 50-kilometrowy odcinek Nowy Tomyśl – Poznań-Komorniki (2004 r.) oraz 103-kilometrowy odcinek Konin – Stryków (2006 r.). Obsadę komisariatu stanowiło 37 policjantów. Jednostkę zlikwidowano w listopadzie 2010 r., a nadzór nad 210 km autostrady A2 przejął Zespół Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Poznaniu.

W kwietniu 2004 r. działalność rozpoczął Komisariat Autostradowy Policji w Krakowie, z siedzibą w Balicach, w obiekcie wybudowanym przez koncesjonariusza – spółkę Stalexport Autostrada Małopolska S.A. Komisariat początkowo w zakresie swego działania miał nadzór nad płatnym 50-kilometrowym odcinkiem autostrady A4 Katowice – Kraków, 20-kilometrową autostradową obwodnicą Krakowa, 5-kilometrowym odcinkiem drogi ekspresowej S7 oraz 2,8-kilometrowym odcinkiem drogi krajowej DK94. Później (w 2009 r.), w związku z oddaniem do użytku kolejnych odcinków autostrady w kierunku granicy z Ukrainą, rejon jego działania zwiększono o 20 km, tj. o odcinek Kraków – Szarów. Stan etatowy komisariatu wynosi 30 stanowisk policyjnych.

Komisariat Autostradowy Policji w Łodzi, z siedzibą w Parzęczewie, powstał w czerwcu 2006 r. W lipcu 2011 r. siedzibę komisariatu przeniesiono do Sosnowca, koło Strykowa, gdzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wybudowała obiekt przeznaczony na potrzeby policji autostradowej. W swoim nadzorze KAP w Łodzi obejmował 94,2 km autostrady A1 – odcinek węzeł Sójki – węzeł Tuszyn oraz 106 km autostrady A2 – odcinek węzeł Dąbie – granica województwa mazowieckiego. Obsadę komisariatu stanowiło 57 policjantów. W lipcu 2014 r. dokonano likwidacji jednostki, a nadzór nad autostradami A1 i A2 przejął Referat Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Łodzi, któremu przekazano 30 etatów. Pozostałe 27 etatów wzmocniło struktury komórek organizacyjnych pionu ruchu drogowego województwa łódzkiego, przez których teren działania przebiegają autostrady A1 i A2.

W styczniu 2013 r. utworzono Komisariat Autostradowy Policji w Gliwicach, który ma swoją siedzibę w obiekcie wybudowanym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Rejon działania komisariatu obejmuje 91-kilometrowy odcinek autostrady A1 oraz 83-kilometrowy odcinek autostrady A4. W jednostce pełni służbę 55 policjantów, wśród których znaczna część to kadra byłej Sekcji Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Katowicach sprawująca nadzór nad śląskim odcinkiem autostrady A4 od 2005 r.

Do zakresu działania wszystkich komisariatów autostradowych Policji należało przede wszystkim patrolowanie podległych odcinków w celu reagowania na przypadki zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawnianie przestępstw i wykroczeń drogowych. Funkcjonariusze komisariatów zabezpieczali także miejsca zdarzeń drogowych. Policjanci komisariatów autostradowych likwidują skutki kolizji drogowych oraz w pełnym zakresie realizują czynności w miejscach wypadków drogowych. Materiały zebrane do postępowań przygotowawczych oraz w celu prowadzenia czynności wyjaśniających w sprawach wykroczeń są przekazywane do właściwych miejscowo komend powiatowych lub miejskich Policji. W zależności od przebiegu odcinka autostrady teren działania poszczególnych komisariatów może obejmować rejon działania kilku komend powiatowych/miejskich, a także – z uwagi na uwarunkowania infrastrukturalne autostrady – może wykraczać poza teren jednego województwa. Komisariaty autostradowe podlegają bezpośrednio komendantowi wojewódzkiemu Policji, a w zakresie merytorycznym są nadzorowane przez wydziały ruchu drogowego KWP.

INNE KOMÓRKI ORGANIZACYJNE POLICJI AUTOSTRADOWEJ

Na pozostałych odcinkach autostrad, w szczególności tam, gdzie nie było możliwości pozyskania od koncesjonariusza obiektu na siedzibę komisariatu autostradowego, nadzór nad ruchem drogowym na autostradach realizowały właściwe miejscowo komendy powiatowe/miejskie Policji lub wydziały ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji, w których strukturach wyodrębniono komórki organizacyjne ds. zapewnienia nadzoru nad autostradami (tab. 1).

Zakres działania sekcji/zespołów ds. nadzoru nad autostradami był węższy niż zakres działania komisariatów autostradowych Policji. Policjanci tych komórek organizacyjnych patrolowali teren autostrady w celu przeciwdziałania przypadkom zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, likwidowali skutki kolizji drogowych, a także wykonywali wstępne czynności na miejscu wypadków drogowych oraz zabezpieczali miejsce tych zdarzeń do czasu podjęcia działań przez policjantów z właściwych miejscowo jednostek Policji.

ZAŁOŻENIA NADZORU POLICJI NAD RUCHEM DROGOWYM NA AUTOSTRADACH I DROGACH EKSPRESOWYCH

Przygotowując się do konieczności zapewnienia bezpieczeństwa podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, w szczególności na szlakach komunikacyjnych E30 oraz E40, w których ciągu znajdują się autostrady A2 i A4,

Tabela 1. Komórki organizacyjne ds. zapewnienia nadzoru nad autostradami

Nazwa komórki organizacyjnej	Nadzorowane drogi	Stan etatowy	Data utworzenia	Uwagi
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego i Obsługi Zdarzeń Drogowych Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji we Wrocławiu	A4 – 192 km A8 – 22 km A18 – 71* S8 – 60	42	2003 r.	Zlikwidowano 28 lutego 2014 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami właściwym KMP/KPP.
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Katowicach	A1 – 91 km A4 – 83 km	19	2005 r.	Zlikwidowano 31 grudnia 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami KAP w Gliwicach.
Zespół Kontroli Ruchu Drogowego Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku	A1 – 25 km	14	2007 r.	Zlikwidowano 7 listopada 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami KMP w Gdańsku.
Zespół Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu	A2 – 210 km	37	grudzień 2010 r.	Utworzono po likwidacji Komisariatu Autostradowego Policji w Poznaniu z siedzibą w Kotowie. Zlikwidowano 31 grudnia 2012 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami właściwym KMP/KPP.
Referat Kontroli Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu	A2 – 210 km A2 – 88 km A2 – 74 km A2 – 48 km	b.d.	styczeń 2013 r.	Utworzono po likwidacji Zespołu Zabezpieczenia Autostrady WRD KWP w Poznaniu. Zlikwidowano 14 listopada 2013 r. w związku z powierzeniem nadzoru nad autostradami: – WRD KMP w Poznaniu, – WRD KMP w Koninie, – WRD KPP w Nowym Tomyślu.
Sekcja Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Gorzowie Wielkopolskim	A2 – 90 km	13	grudzień 2011 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2011 r.
Zespół ds. Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Tarnowie	A4 – 60 km	14	styczeń 2013 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2012 r.
Sekcja Zabezpieczenia Autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Łodzi	A1 – 21 km A2 – 36 km	14	wrzesień 2014 r.	Utworzono po zlikwidowaniu Komisariatu Autostradowego Policji w Łodzi z siedzibą w Sosnowcu.
Sekcja Kontroli Ruchu Drogowego i Zabezpieczenia Autostrad Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Rzeszowie	A4 – 166 km S19 – 11 km	17	styczeń 2015 r.	Odcinek autostrad A4 oddano do eksploatacji w 2013 r.

* Odcinek jezdni północnej
Źródło: Opracowanie własne.

Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji w 2009 r. opracowało *Założenia funkcjonalno-organizacyjne nadzoru Policji nad ruchem drogowym na autostradach i drogach ekspresowych*. Oddawanie do eksploatacji kolejnych odcinków autostrad oraz rozbudowa sieci dróg ekspresowych, a także stale zwiększające się na nich natężenie ruchu drogowego spowodowały konieczność opracowania założeń nadzoru nad ruchem drogowym na trasach szybkiego ruchu. Założono, że za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach oraz drogach ekspresowych będzie odpowiedzialna ta sama formacja. Opracowane założenia uwzględniały fakt, że płatnymi autostradami zarządzają koncesjonariusze – prywatne spółki, a pozostałe odcinki autostrad oraz drogi ekspresowe podlegają Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z uwagi na to, że na autostradach płatnych funkcjonowały komisariaty autostradowe, a na pozostałych odcinkach nadzór nad ruchem drogowym sprawowały komórki organizacyjne wyodrębnione ze struktur wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji lub właściwe miejscowo komendy powiatowe/miejskie Policji, zwrócono uwagę na konieczność ujednolicenia zasad w tym zakresie. Stwierdzono, że dla zapewnienia możliwości dostosowania struktur policji

autostradowej do obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie nadzoru nad autostradami konieczne jest zapewnienie potrzeb lokalowych Policji. Wnioskowano o określenie w przepisach prawa tego obowiązku dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, tak jak było to w przypadku koncesjonariuszy autostrad płatnych. Biuro Ruchu Drogowego KGP wskazało, że należy dążyć do wzmocnienia istniejących komórek działających w strukturach Policji, sprawujących nadzór nad ruchem drogowym na autostradach. Nowe struktury powinny powstawać z uwzględnieniem możliwości logistycznych i organizacyjnych danej komendy wojewódzkiej Policji i zarządcy autostrady. Uznano, że korzystnym rozwiązaniem jest objęcie nadzorem autostrad przez komórki ruchu drogowego powołane przy wydziałach ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji (np. sekcje) z zamiejscową siedzibą w obiektach przekazanych przez zarządcę autostrady lub z siedzibą w istniejących jednostkach Policji, po ich modernizacji przez koncesjonariusza. Decyzje w zakresie tworzenia nowych komisariatów autostradowych lub likwidacji już istniejących w celu przekształcenia ich w sekcje ds. nadzoru nad autostradami pozostawiono poszczególnym komendantom wojewódzkim Policji. Od opracowania założeń do chwili obecnej zlikwidowano dwa komisariaty autostradowe Policji (w Poznaniu i w Łodzi) oraz utworzono jeden (w Gliwicach).

W okresie od 1 stycznia 2012 r. do 30 czerwca 2013 r. Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę w zakresie działań Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, w trakcie której zwrócono uwagę m.in. na kwestię nadzoru Policji nad autostradami. Choć ocena działalności Policji na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym była pozytywna, NIK wytknął niewdrożenie, pomimo opracowania, standardów w zakresie taktyki pełnienia służby, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych.

4 MODELE NADZORU POLICJI NAD AUTOSTRADAMI

Działalność komisariatów autostradowych podlega bieżącemu nadzorowi właściwych komend wojewódzkich Policji oraz była kontrolowana przez Komendę Główną Policji. W lutym 2014 r. na polecenie Pierwszego Zastępcy Komendanta Głównego Policji nadinsp. Krzysztofa Gajewskiego przeprowadzono czynności badawcze funkcjonowania komisariatów autostradowych Policji w: Łodzi zs. w Sosnowcu, Gliwicach i Krakowie zs. w Balicach. Celem badań było ustalenie rozwiązań organiza-

Tabela 2. Odcinki autostrad oddawane do eksploatacji w poszczególnych latach

	A1	A2	A4	A6	A8	A18	Łączna długość odcinków oddanych w poszczególnych latach
do 1989	17,50	48	99	21	–	–	185,5
1990–1995	–	–	–	–	–	–	-
1996	–	–	63,70	–	–	–	63,7
1997–2002	–	–	–	–	–	–	–
2003	–	63,60	167	–	–	–	230,6
2004	–	50,40	–	–	–	–	50,4
2005	–	–	43	–	–	–	43
2006	–	103	–	–	–	70,90*	103
2007	24,79	–	–	–	–	–	24,79
2008	64,80	1,70	16,11	–	–	–	82,61
2009	17,58	–	76,74	–	–	7,6	94,32
2010	–	–	–	–	–	–	–
2011	82,53	104,52	–	–	21,97	–	209,02
2012	118,74	110,26	63,79	2,24	–	–	295,03
2013	44,66	–	85,40	–	–	–	130,06
2014	26,79	–	34,25	0,56	–	–	61,6
2015	–	–	–	–	–	–	–
2016	40,09	–	41,20	–	–	–	81,29
Łączna długość oddanych odcinków autostrad	**419,39**	**465,68**	**681,19**	**31,5**	**21,97**	**7,6**	**1627,33**
Docelowa długość autostrad	**568**	**657**	**681,19**	**31,5**	**21,97**	**78**	**2037,66**

* W użytkowaniu jest tylko jezdnia północna.
Źródło: Opracowanie własne.

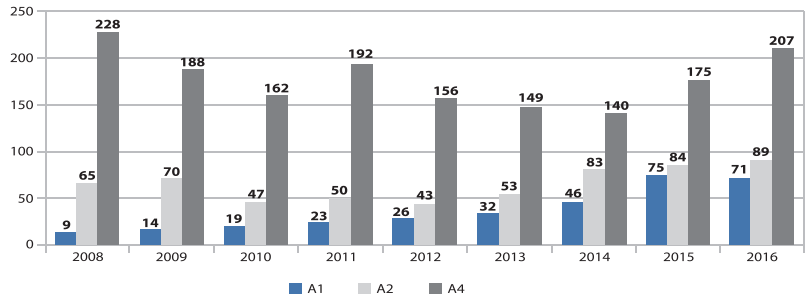
4 MODELE NADZORU POLICJI NAD AUTOSTRADAMI

cyjnych w komisariatach autostradowych Policji, sprawdzenie ich infrastruktury oraz taktyki pełnienia służby przez policjantów. Jednym z wniosków sprawozdania po przeprowadzonych badaniach było odstąpienie od ujednolicenia rozwiązań organizacyjnych w zakresie nadzoru nad autostradami z uwagi na trwający jeszcze proces sukcesywnego powiększania sieci autostrad oraz ich zróżnicowania na odcinki płatne i bezpłatne.
Wyniki tych czynności badawczych omówiono w Gronowie w kwietniu 2014 r. podczas odprawy służbowej kierownictwa Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP z naczelnikami wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji. W trakcie tej odprawy przedstawiono także zalecenia pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli dotyczące ujednolicenia nadzoru na autostradach i drogach ekspresowych w Polsce. Uznano, że pomimo funkcjonowania w Polsce czterech modeli nadzoru Policji nad autostradami (komisariaty autostradowe, wydziały ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji, właściwe miejscowo komendy miejskie/powiatowe Policji lub wyznaczone komendy miejskie/powiatowe Policji), właściwe jest pozostawienie bez zmian dotychczas wdrożonych rozwiązań organizacyjnych w poszczególnych garnizonach Policji. Ponadto zarekomendowano przeprowadzenie ponownego przeglądu istniejących rozwiązań organizacyjnych Policji po oddaniu do użytku pełnej sieci autostrad w Polsce. Powyższa decyzja została podjęta w szczególności z uwagi na uwarunkowania organizacyjne jednostek Policji, różnorodność podmiotów zarządzających autostradami oraz relatywnie niewielki poziom zagrożenia w ruchu drogowym na autostradach i drogach ekspresowych w Polsce (tab. 2).

STAN BEZPIECZEŃSTWA ORAZ NATĘŻENIE RUCHU NA AUTOSTRADACH

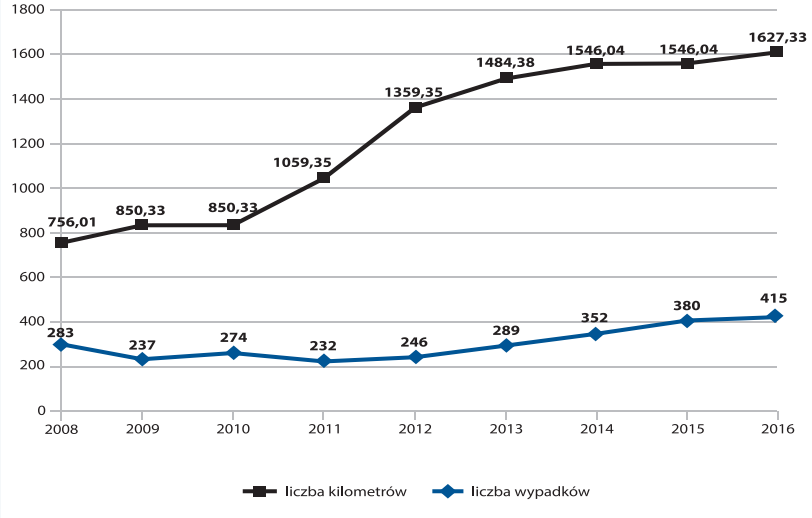
Obecnie w Polsce jest eksploatowanych 3160 km dróg ekspresowych, w tym 1627 km autostrad. Autostrady stanowią zaledwie 0,38% długości dróg publicznych, których łączna długość wynosi około 420 000 km. Z analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego na trasach szybkiego ruchu można stwierdzić, że w 2016 r. wypadki zaistniałe na wszystkich odcinkach autostrad stanowiły jedynie 1,23% wszystkich wypadków drogowych w Polsce, a w ich wyniku doszło do 1,65% liczby ofiar śmiertelnych oraz 1,49% liczby rannych.
Należy zwrócić uwagę, że na zwiększenie się liczby zdarzeń drogowych, oprócz zwiększenia długości autostrad, ma przede wszystkim wpływ stały wzrost występującego tam natężenia ruchu drogowego. Z pomiarów średniego dobowego natężenia ruchu, przeprowadzonych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2005, 2010 i 2015 r., wynika, że w ciągu dziesięciu lat ruch na autostradzie A1 na poszczególnych odcinkach zwiększył się w przedziale od 36 do 60%. Na autostradzie A2 ruch zwiększył się w przedziale od 118 do 227%, natomiast na autostradzie A4 natężenie ruchu od 2005 do 2015 r. na niektórych odcinkach wzrosło o 140%. Podczas pomiaru przeprowadzonego w 2015 r. stwierdzono, że na autostradach A1 i A4 występują liczne odcinki, na których średnie dobowe natężenie ruchu przekracza 50 tys. pojazdów, a rekordowy jest odcinek A4 w Katowicach, gdzie natężenie ruchu przekracza 100 tys. pojazdów na dobę.
Zwiększenie natężenia ruchu na autostradzie jest konsekwencją łączenia poszczególnych odcinków autostrad w zwartą sieć, ale wynika także ze wzrostu liczby pojazdów zarejestrowanych w Polsce oraz liczby pojazdów przekraczających polskie granice. W 2015 r. zarejestrowanych było 27 409 106 pojazdów (w tym 20 723 423 samochody osobowe, 3 098 376 pojazdów ciężarowych oraz 1 272 333 motocykle), co stanowi blisko 24-procentowy wzrost w porównaniu z 2009 r. (22 024 697 pojazdów). Ponadto w analogicznym okresie odnotowano ponad 32-procentowe zwiększenie liczby pojazdów wjeżdżających z terenu Rosji, Białorusi i Ukrainy. W 2015 r. ogółem ze wschodu do Polski wjechało 13 228 789 pojazdów, w tym 11 365 379 samochodów osobowych. Z uwagi na zniesienie odpraw granicznych po wejściu Polski do strefy Schengen brak jest informacji na temat liczby pojazdów wjeżdżających obecnie przez granicę zachodnią oraz południową.

Wykres 1. Liczba wypadków drogowych na poszczególnych autostradach w latach 2008–2016



Źródło: Opracowanie własne.

Wykres 2. Łączna długość autostrad oraz liczba wypadków



Źródło: Opracowanie własne.

PODSUMOWANIE

Sukcesywnie postępująca rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych, a także stale zwiększające się na nich natężenie ruchu drogowego oraz związane z tym zagrożenie bezpieczeństwa wskazują na pilną potrzebę wypracowania jednolitych zasad sprawowania nadzoru nad trasami szybkiego ruchu przez polską Policję. Warto zwrócić uwagę, że w większości państw Unii Europejskiej zadanie to realizuje policja autostradowa, która wszędzie ma zbliżony zakres działania. Organizacja tej formacji jest uzależniona od lokalnych uwarunkowań, jednak wszędzie wyodrębniono ją ze struktur policji drogowej. Biorąc pod uwagę koszty związane z utworzeniem oraz zapewnieniem możliwości funkcjonowania policji autostradowej, wydaje się, że będzie to możliwe po zwiększeniu zaangażowania zarządców autostrad i dróg ekspresowych nie tylko w udostępnianie Policji obiektów na siedziby tych jednostek, ale także w wyposażenie oraz częściowe pokrycie kosztów funkcjonowania policji autostradowej. Przyjęcie rozwiązań prawnych w tym zakresie umożliwi Policji skierowanie sił i środków niezbędnych do nadzoru nad drogami szybkiego ruchu oraz wprowadzenie jednolitych struktur tej formacji.

[1] Stan aktualny – zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 19 maja 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 784).

[2] Planowana jest przerwa w przebiegu autostrady A2 w obszarze miasta stołecznego Warszawa – na tym odcinku droga ta będzie miała status drogi ekspresowej S2.

Bibliografia

Kaliński J., *Autostrady w Polsce, czyli drogi przez mękę*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, 2011.

Koncepcja założeń funkcjonalno-organizacyjnych Policji przewidzianej do służby na autostradach płatnych, opracowanie Wydziału Ruchu Drogowego Biura Służby Prewencyjnej KGP, czerwiec 1998 r.

Sprawozdanie z czynności badawczych funkcjonowania komisariatów autostradowych Policji w: Łodzi zs. w Sosnowcu, Gliwicach i Krakowie zs. w Balicach, z 28 lutego 2014 r.

Informacje uzyskane od naczelników wydziałów ruchu drogowego komend wojewódzkich Policji na temat sprawowanego nadzoru nad ruchem drogowym na odcinkach autostrad przebiegających przez teren danego województwa.

Informacje uzyskane od obecnej oraz byłej kadry Biura Ruchu Drogowego KGP na temat działań podjętych przez Policję w zakresie wdrożenia nadzoru nad ruchem drogowym na autostradach.

Informacje uzyskane od zarządców płatnych odcinków autostrad A1 i A2 – spółek Autostrada Wielkopolska I S.A., Autostrada Wielkopolska II S.A. oraz Gdańsk Transport Company S.A. na temat współpracy koncesjonariuszy z Policją w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach.

Informacje uzyskane od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat długości dróg szybkiego ruchu oraz długości odcinków autostrad oddawanych do eksploatacji w poszczególnych latach.

Notatka służbowa z odprawy służbowej kierownictwa Biura Prewencji i Ruchu Drogowego z naczelnikami WRD KWP/KSP, Gronów 9–10.04.2014 r., z 28 kwietnia 2014 r.

Założenia funkcjonalno-organizacyjne nadzoru Policji nad ruchem drogowym na autostradach i drogach ekspresowych, opracowanie Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, luty 2009 r.

Akty prawne

Uchwała nr 63 Rady Ministrów w dniu 27 lipca 1993 r. w sprawie przyjęcia Programu Budowy Autostrad w Polsce.

Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 641, z późn. zm.).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 września 1993 r. w sprawie ustalenia kierunkowego układ autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 92, poz. 424).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.).

Netografia

Informacja o wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli, Działania Policji na rzecz bezpieczeństwa obywateli w ruchu drogowym, www.nik.gov.pl/plik/id,6353,vp,8118.pdf [dostęp 26.05.2017].

Informacje Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na temat pomiarów średniego dobowego natężenia ruchu na drogach krajowych w latach 2000, 2005, 2010 i 2015, http://www.gddkia.gov.pl/pl/1231/generalny-pomiar-ruchu;http://infografika.wp.pl/title [dostęp: 26.05.2017].

Opracowania statystyczne Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji – Wypadki drogowe – raporty roczne obejmujące okres od 2000 do 2016 r., zamieszczone na stronie internetowej KGP – http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html.

WP infografika, *Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych*, http://infografika.wp.pl/title,Docelowa-siec-autostrad-i-drog-ekspresowych,wid,14149792, wiadomosc.html?ticaid=119391 [dostęp: 26.05.2017].

Autor dziękuje obecnej i byłej kadrze Biura Ruchu Drogowego KGP za okazaną pomoc w udostępnieniu materiałów do opracowania niniejszego artykułu.

Summary

Motorway Police in Poland

The article describes the idea of implementing supervision on motorways, developed by Polish Police. The introduction presents the process of planning and building motorways in Poland and the final network of motorways in Poland. The article indicates differences in managing toll motorways and other road sections. Moreover, it presents duties of concessionaries towards the police in the field of supervision over the motorways. The next part describes the idea of police supervision over traffic on motorways and expressways. Furthermore it presents actions taken by the National Police Headquarters in the mentioned area. It also describes a reaction of the NPC on the results of the control of Supreme Chamber of Control concerning police actions, the aim of which is ensuring safety of citizens in road traffic in the area of motorways supervision. At the end the article presents statistical data relating to security situation and the volume of traffic on motorways.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

ORGANIZACJA PRZEJAZDÓW POJAZDÓW I KOLUMN WOJSKOWYCH

mjr Dariusz BARAN

Centrum Szkolenia Żandarmerii Wojskowej
w Mińsku Mazowieckim

Celem niniejszego artykułu jest przybliżenie czytelnikom zasad organizacji przygotowań pododdziałów regulacji ruchu oraz Żandarmerii Wojskowej dotyczących przejazdów pojazdów i kolumn wojskowych. Proces przygotowania przejazdów ma charakter wieloaspektowy i wymaga wiedzy z zakresu zarządzania dróg, infrastruktury, ochrony środowiska oraz zasad planowania transportów krajowych i zagranicznych. Dużą umiejętnością jest przewidywanie zagrożeń mogących wystąpić na trasie i dokonywanie uzgodnień z właściwymi podmiotami.

Wprowadzając czytelników w proces organizacyjny, przedstawiono definicje, które określają obszar zagadnień procesu przygotowawczego przejazdów.

Droga – budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiąca całość techniczno-użytkową, przeznaczona do przeprowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym[1].

Infrastruktura transportowa – linie transportowe, budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, przeznaczone do prowadzenia ruchu pojazdów, utrzymania i obsługi środków transportu lotniczego, morskiego i żeglugi śródlądowej oraz zapewnienia bezpieczeństwa[2].

Kolumna – grupa przemieszczających się pojazdów, dowodzona przez dowódcę kolumny, po tej samej trasie, w tym samym czasie i w tym samym kierunku. Kolumna może się składać z pewnej liczby zorganizowanych elementów, które mogą być zwane „grupami pojazdów, konwojami lub pakietami"[3].

Pilotowanie – zespół czynności wykonywanych na drodze przez pilota korzystającego z pojazdu wykonującego pilotowanie, które mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdu[4].

Pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych[5].

Pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepa przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia; w pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji[6].

Pojazd używany do celów specjalnych – pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Służbę Kontrwywiadu Wojskowego, Służbę Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjne, Biuro Ochrony Rządu, Straż Graniczną, kontrolę skarbową, Służbę Celną, jednostki ochrony przeciwpożarowej, Inspekcję Transportu Drogowego i Służbę Więzienną[7].

Pojazd uprzywilejowany – pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi; określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego[8].

Obszarem przygotowawczym do kierowania ruchem wojsk jest planowanie, kierowanie, określenie kolejności i priory-

tetu oraz kontrola nad przemieszczeniem personelu i sprzętu wojskowego oraz środków zaopatrzenia po liniach komunikacyjnych (ang. *Lines of Communications* – LCO). W obszarze kierowania ruchem wojsk wyróżnia się główne procesy:

a) planowanie przemieszczeń oraz ich koordynację, z wykorzystaniem systemu wydawania zezwoleń na przejazdy drogowe oraz ich monitorowanie za pomocą zobrazowania w czasie rzeczywistym w systemach informatycznych;
b) przygotowanie sieci drogowej;
c) kontrola i regulowanie ruchem wojsk w oparciu o Podstawową Wojskową Sieć Dróg (PWSD) zgodnie z planami ruchu[9];
d) ewidencję ruchu, informowanie o stanie ruchu – położenia przemieszczających się kolumn, jak również pośredniczenie w przekazywaniu zarządzeń dowódcom kolumn.

Przejazd to zorganizowane przemieszczenie wojsk lub ładunków wojskowych po drogach publicznych do wyznaczonego rejonu. Realizowany może być własnymi lub cywilnymi środkami transportu wykonującymi zadania na rzecz Sił Zbrojnych w formie przemieszczenia pojedynczych pojazdów lub kolumn pojazdów.

Przejazdy pojazdów (kolumn) po drogach ze względu na uwarunkowania administracyjne można podzielić na dwa rodzaje[10]:

- niewymagające „Zezwolenia na przejazd drogowy";
- wymagające „Zezwolenia na przejazd drogowy".

Obowiązkowi wystąpienia o „Zezwolenie na przejazd drogowy" podlegają przejazdy(SZ RP i wojsk obcych):

a) pojazdów nienormatywnych,
b) pojazdów przewożących towary niebezpieczne, wyszczególnionych w rozporządzeniu[11],
c) kolumn liczących 6 i więcej pojazdów.

Wydanie „Zezwolenia na przejazd drogowy" jest wynikiem uzgodnionych przez jednostki organizacyjne transportu i ruchu wojsk wymagań zleceniodawcy, zawartych w „Zapotrzebowaniu na przejazd drogowy" z możliwościami przemieszczenia po drogach, określonych przez zarządców dróg oraz wojskowe komórki/jednostki organizacyjne (krajowe i zagraniczne). Wymagania zawarte w dokumencie „Zezwolenie na przejazd drogowy" są obowiązujące dla realizującego przejazd oraz organów z nim współdziałających i wspomagających.

„Zezwolenie na przejazd drogowy" jest wydawane przez właściwy organ wojskowy na podstawie „Zapotrzebowania na przejazd drogowy".

Dowódca jednostki wojskowej przygotowujący przejazd pojazdu nienormatywnego, przewożącego materiały niebezpieczne (w ilościach wymagających oznakowanie pojazdu tablicami barwy pomarańczowej), lub kolumn pojazdów, składa zapotrzebowanie do Wojskowej Komendy Transportu (WKTr), z której obszaru odpowiedzialności rozpoczyna się przejazd[12].

„Zezwolenie na przejazd drogowy" następuje, licząc od dnia wpłynięcia zapotrzebowania do Wojskowej Komendy Transportu (WKTr), w terminach[13]:

- nie później niż 30 dni – w przypadku międzynarodowego przejazdu drogowego;
- nie później niż 10 dni roboczych – w przypadku krajowego przejazdu drogowego pojazdów nienormatywnych;
- nie później niż 5 dni roboczych – w przypadku krajowego przejazdu drogowego kolumn pojazdów i pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

W przypadku, gdy przejazd pojazdu nienormatywnego mógłby spowodować przekroczenie bezpiecznego poziomu wytężenia materiału w konstrukcji nośnej drogowego obiektu inżynierskiego, właściwy organ wojskowy może odmówić wydania „Zezwolenia na przejazd drogowy", powiadamiając dowódcę jednostki wojskowej przygotowującej przejazd pojazdu nienormatywnego o przyczynach odmowy.

„Zezwolenie na przejazd drogowy" wydaje się na jednorazowy przejazd. Organ wydający „Zezwolenie na przejazd drogowy" przesyła je, co najmniej na jeden dzień przed terminem realizacji przejazdu, do:

a) dowódcy jednostki wojskowej przygotowującej przejazd pojazdu nienormatywnego, przewożącego towary niebezpieczne lub kolumny pojazdów – w formie pisemnej lub za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej;
b) dowódców jednostek wojskowych oraz instytucji zabezpieczających przejazd według potrzeb – w formie pisemnej lub za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (SI KONWÓJ);
c) komendantów Rejonowej Bazy Logistycznej (RBLog) i Wojskowej Komendy Transportu (WKTr) uczestniczących w jego uzgadnianiu – za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (SI KONWÓJ);
d) Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej – za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej (SI KONWÓJ).

„Zezwolenie na przejazd drogowy" powinien posiadać dowódca kolumny. „Zezwolenie na przejazd drogowy" wydają osoby funkcyjne jednostek lub komórki organizacyjne transportu i ruchu wojsk SZ RP, tj.[14]:

a) szef Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk (STiRW-CKRW) – w przypadku przejazdów między obszarami odpowiedzialności Rejonowej Bazy Logistycznej i przejazdów poza granice kraju;
b) szef Wydziału Transportu i Ruchu Wojsk i HNS Rejonowej Bazy Logistycznej (WTiRWiHNSRBLog) – w przypadku przejazdów między Wojskowymi Komendami Transportowymi (WKTr) na obszarze odpowiedzialności danej RBLog;
c) komendant Wojskowej Komendy Transportu (WKTr) – w przypadku przejazdów na obszarze odpowiedzialności danej WKTr.

Ewidencję wydanych zezwoleń wojskowych prowadzi organ wydający zezwolenie i odnotowuje się je w książce ewidencji przejazdów drogowych. Książkę prowadzi się w formie elektronicznej (może być dodatkowo prowadzona w formie pisemnej). Każde „Zezwolenie na przejazd drogowy" posiada swój numer, który składa się z 8 znaków, w tym dwóch cyfr oznaczających dzień miesiąca, w którym rozpoczyna się przejazd, trzech liter oznaczających organ wydający zezwolenie, przykład: POL – STiRW – CKRW, oraz trzech cyfr oznaczających kolejny numer zezwolenia. Opcjonalnie na końcu zapisu może występować litera określająca grupę kolumny[15].

Pilotowanie pojazdów, kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej po drogach publicznych wykonuje:

a) Żandarmeria Wojskowa[16];
b) pododdziały regulacji ruchu SZRP (kompanie regulacji ruchu (krr), pododdziały ochrony i regulacji ruchu jednostek wojskowych).

Pilot jest osobą upoważnioną[17] do wydawania poleceń i sygnałów innym uczestnikom ruchu drogowego, bezpośrednio odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów. Realizuje te zadanie w szczególności poprzez:

- właściwą organizację przejazdu;

- bezpośredni nadzór nad pojazdami w czasie ich przejazdu i postoju;
- kierowanie ruchem drogowym.

Pilotowaniu po drogach publicznych podlega[18]:

1) pojazd SZ RP, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:
   a) długość pojazdu – 23 m,
   b) szerokość pojazdu – 3,20 m,
   c) wysokość pojazdu – 4,50 m,
   – powinien być pilotowany przez jednego pilota;
2) pojazd SZ RP, który przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:
   a) długość pojazdu – 28 m,
   b) szerokość pojazdu – 3,60 m,
   c) wysokość pojazdu – 4,70 m,
   d) rzeczywista masa całkowita pojazdu – powyżej 60 t,
   – powinien być pilotowany przez dwóch pilotów poruszających się z przodu i z tyłu pojazdu;
3) kolumna lub grupa pojazdów nienormatywnych (o parametrach określonych w pkt 1 i 2) – przez dwóch pilotów poruszających się z przodu i z tyłu kolumny;
4) pojazd gąsienicowy, z wyjątkiem pojazdu na gąsienicach gumowych;
5) pojazd wyposażony tylko w jedno światło drogowe lub mijania, w światło obrysowe lub odblaskowe, niebędący pojazdem jednośladowym, poruszający się warunkach niedostatecznej widoczności.

Przejazd kolumny pojazdów nienormatywnych lub grupy pojazdów nienormatywnych o parametrach nieujętych w pkt 1 i 2 nie wymaga pilotowania.

Przejazd kolumny lub grupy pojazdów niebędących pojazdami nienormatywnymi może być pilotowany. Informację o pilotowaniu umieszcza w „Zezwoleniu na przejazd drogowy" organ Transportu i Ruchu Wojsk (TiRW) je wydający[19].

Pojazd pilotujący nie wchodzi w skład kolumny pojazdów.

Przejazd pojazdów nienormatywnych biorących udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych może być realizowany bez „Zezwolenia na przejazd drogowy" lub przestrzegania warunków przejazdu określonych w „Zezwoleniu na przejazd drogowy", jednakże z maksymalnym zachowaniem warunków bezpieczeństwa przejazdu.

W sytuacji, kiedy zaistnieje nieprzewidziane, istotne utrudnienie w ruchu drogowym lub zagrożenie jego bezpieczeństwa, przejazd pojazdów należy przerwać. Decyzję o przerwaniu i wznowieniu przejazdu pojazdów podejmuje dowódca kolumny. W przypadku, gdy kolumna jest pilotowana, decyzję podejmuje pilot.

Pojazdem pilotującym powinien być oznakowany pojazd samochodowy pododdziału regulacji ruchu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub Żandarmerii Wojskowej wysyłający błyskowe sygnały świetlne w kolorze niebieskim, a w przypadku pilotowania kolumny pojazdów dodatkowo błyskowe sygnały świetlne w kolorze czerwonym[20].

Właściwy organ transportu i ruchu wojsk uprawniony do wydawania „Zezwolenia na przejazd drogowy" powiadamia za pomocą Systemu Informacyjnego KONWÓJ (SI KONWÓJ) stosownie do trasy realizowanego przejazdu o potrzebie pilotowania:

1) właściwych dowódców, którym podlegają pododdziały regulacji ruchu w formie pisemnej lub za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej,
2) odpowiednią jednostkę ŻW:
   a) Komendanta Oddziału Żandarmerii Wojskowej właściwego ze względu na miejsce rozpoczęcia pilotowania, gdy trasa przejazdu przebiega tylko przez obszar jego odpowiedzialności;
   b) Komendanta Głównego Żandarmerii Wojskowej, gdy trasa przejazdu przebiega przez obszar jego odpowiedzialności, co najmniej dwóch oddziałów ŻW.

Potrzebę zabezpieczenia przejazdu należy zgłosić w terminie nie krótszym niż pięć dni przed planowanym rozpoczęciem przejazdu.

Pilotowanie może być realizowane przez mieszane zespoły pilotujące składające się z żołnierzy ŻW i pododdziały regulacji ruchu.

Żandarmeria Wojskowa i pododdziały regulacji ruchu wykonują powyższe zadania na terytorium Polski, a w niektórych sytuacjach poza granicami kraju – w stosunku do polskich żołnierzy i środków transportowych – pod warunkiem, że umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej.

Przemieszczanie się pojazdów i kolumn wojskowych po drogach publicznych poza granicami Polski normują przepisy ruchu drogowego, obowiązujące w danym państwie. Specyfika przepisów dotyczących ruchu drogowego i przemieszczania kolumn w państwach NATO jest zawarta w dokumencie „Przepisy i procedury przemieszczania (transportu) drogowego oraz agencje i personel kierowania ruchem"[21].

ORGANIZACJA KOLUMN POJAZDÓW WOJSKOWYCH

W celu zapewnienia sprawnego i terminowego wykonania przemieszczenia tworzy się kolumny pojazdów. Ich skład zależy od warunków wykonywania przejazdu oraz od przewidywanego sposobu wykorzystania wojsk po jego zakończeniu.

Minimalna liczba pojazdów w kolumnie to dwa pojazdy. Przejazd kolumny pojazdów powyżej 20 pojazdów odbywa się w grupach pojazdów (rys. nr 1).

Grupa pojazdów jest częścią kolumny pojazdów liczącą od 6 do 20 pojazdów[22].

Odległość między przemieszczającymi się grupami pojazdów kolumny nie może być mniejsza niż 500 m, a między grupami pojazdów w czasie postoju – 200 m[23].

W czasie kryzysu i wojny przejazd kolumny pojazdów może odbywać się w całości.

Przejazdy kolumn pojazdów, pojazdów nienormatywnych oraz przewożących towary niebezpieczne, realizowane na podstawie „Zezwolenia na przejazd drogowy", powinny być monitorowane za pomocą teleinformatycznego systemu monitorowania przemieszczenia wojsk przez[24]:

- dyspozytorów WKTr – na obszarze WKTr i RBLogl;
- STiRW-CKRW – na obszarze Polski i poza granicami kraju.

Dowódca jednostki wojskowej lub upoważniona przez niego osoba[25]:

1) określa, zgodnie z ustaleniami zawartymi w „Zezwoleniu na przejazd drogowy":
   a) trasę przejazdu oraz planowany czas jego rozpoczęcia i zakończenia;
   b) liczbę pojazdów w kolumnie;
   c) liczbę grup pojazdów w kolumnie;
   d) prędkość przejazdu kolumny;

e) odległości pomiędzy jadącymi pojazdami;
f) odległości pomiędzy jadącymi grupami pojazdów kolumny;
g) miejsce i czas planowanych postojów i odpoczynków;
h) sposób porozumiewania się między osobami funkcyjnymi kolumny, znajdującymi się w poszczególnych pojazdach ugrupowania marszowego;

2) wyznacza dowódcę kolumny oraz, w zależności od potrzeb, dowódcę każdej grupy pojazdów kolumny;
3) jeżeli kolumna składa się z co najmniej 10 pojazdów (rys. nr 2), wyznacza:
a) „kierunkowego" – poruszającego się w pierwszym pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie wyznaczonej trasy oraz prędkości przejazdu;
b) „zamykającego" – poruszającego się w ostatnim pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie dyscypliny w kolumnie, organizację środków bezpieczeństwa wymaganych w czasie postoju, składanie meldunków dowódcy kolumny o dyscyplinie w kolumnie oraz o rodzaju uszkodzeń pojazdów i miejscu ich postoju;
c) „meldunkowego" – odpowiedzialnego za składanie meldunków organom kontroli ruchu wojsk o realizacji przejazdu zgodnie z wydanym „Zezwoleniem na przejazd drogowy" oraz wszelkich od niego odstępstwach;
4) zapewnia odpowiednie środki łączności osobom, o których mowa w pkt 2 i 3 oraz dowódcy pojazdu nienormatywnego.

W czasie pilotowania kolumny zadania dowódcy jednostki wojskowej lub upoważnionej przez niego osoby pełnią odpowiednio piloci.

W razie przejazdu niepilotowanych kolumn pojazdów po drodze ekspresowej lub autostradzie, na pierwszym i ostatnim pojeździe kolumny pojazdów (grupy pojazdów) dodatkowo umieszcza się ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza. Sygnał umieszczony na pierwszym pojeździe powinien być widoczny co najmniej z przodu i z boków pojazdu, a sygnał umieszczony na ostatnim pojeździe powinien być widoczny co najmniej z tyłu i z boków pojazdu.

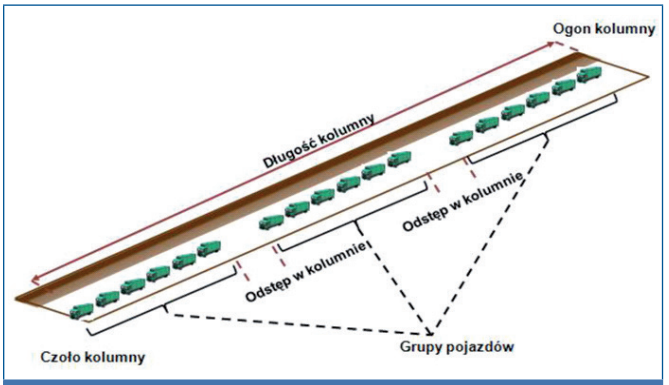
Oznakowanie przejazdu kolumny pojazdów może być stosowane również w razie przejazdu kolumny po drodze innej niż droga ekspresowa lub autostrada.

Przepisów wyżej wymienionych nie stosuje się w przypadku przejazdu kolumny pojazdów:

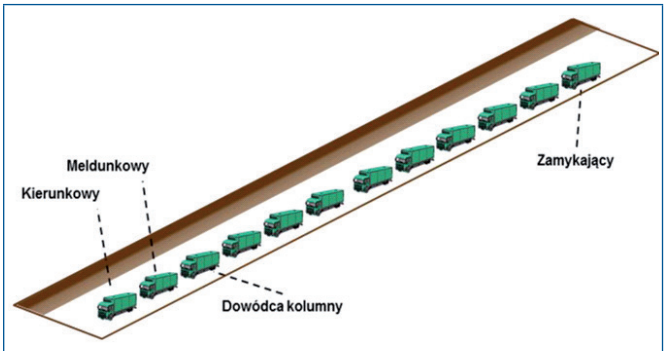
- składającej się wyłącznie z pojazdów wysyłających niebieskie światła błyskowe;
- biorących udział w akcji usuwania skutków klęski żywiołowej;
- w związku z działaniami mającymi na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- realizujących zadania w ramach czynności ochronnych wykonywanych przez Żandarmerię Wojskową.

W zakresie oznakowania kolumn pojazdów wojskowych określono następujące minimalne wymagania dotyczące oświetlenia i oflagowania[26]:

- światła (mijania) wszystkich pojazdów poruszających się w kolumnie muszą być włączone;
- na pierwszym pojeździe – z przodu, po lewej stronie i na ostatnim pojeździe z tyłu, po lewej stronie umieszcza się tablicę (rys. nr 3);
- pierwszy pojazd każdego elementu kolumny (grupy pojazdów) musi mieć wystawioną niebieską flagę zamocowaną z przodu po lewej stronie (rys. nr 4);



Rys. nr 1. Elementy występujące w kolumnie marszowej
Źródło: *Zasady wojskowego ruchu wojsk*, DU-4.4.4(B), s. 53.



Rys. nr 2. Osoby funkcyjne występujące w kolumnie (grupie pojazdów)
Źródło: *Zasady wojskowego ruchu wojsk*, DU-4.4.4(B), s. 55.

Opis tablicy:
Prostokąt o wymiarach: 400 mm x 300 mm, barwy pomarańczowej odblaskowej, otoczony czarnym paskiem o szerokości nieprzekraczającej 15 mm. Symbole pojazdów barwy czarnej

Rys. nr 3. Wzór tablicy do oznaczania kolumn pojazdów wojskowych
Źródło: *Zasady wojskowego ruchu wojsk*, DU-4.4.4(B), s. 183.

- ostatni pojazd każdego elementu kolumny (grupy pojazdów) musi mieć wystawioną zieloną flagę zamocowaną z przodu, po lewej stronie (rys. nr 5),
- pojazd dowódcy kolumny oznacza się biało-czarną flagą (rys. nr 6) zamocowaną z przodu, po lewej stronie;
- pojazd wymagający pomocy technicznej oznacza się żółtą flagą, tak aby była widoczna dla nadjeżdżających pojazdów; należy usunąć inną flagę, jeśli jest zamocowana (rys. nr 7);
- w przypadku przejazdu pojedynczej kolumny nie mają zastosowania pkt a i b.

Flagi służące do oznakowania pojazdów w kolumnie powinny być umiejscowione w sposób niepowodujący ich wystawania poza obrys pojazdu. Każda kolumna, której wydano „Zezwolenie na przejazd drogowy", jest zidentyfikowana przez numer zezwolenia (rys. nr 8). Numer ten identyfikuje kolumnę na całej trasie przemieszczenia, w tym również przy przekraczaniu granic państwowych.

Opis tablicy:
Prostokąt o wymiarach:
300 mm x 450 mm,
barwy niebieskiej

Rys. nr 4. Wzór flagi do oznaczenia pierwszego pojazdu każdej grupy pojazdów kolumny pojazdów Sił Zbrojnych
Źródło: Zasady wojskowego ruchu wojsk, DU-4.4.4(B), s. 183.

Opis tablicy:
Prostokąt o wymiarach:
300 mm x 450 mm,
barwy zielonej

Rys. nr 5. Wzór flagi do oznaczenia ostatniego pojazdu każdej grupy pojazdów kolumny pojazdów Sił Zbrojnych
Źródło: Zasady wojskowego ruchu wojsk, DU-4.4.4(B), s. 184.

Opis tablicy:
Prostokąt o wymiarach:
300 mm x 450 mm,
barwy czarno-białej

Rys. nr 6. Wzór flagi do oznaczenia pojazdu dowódcy kolumny pojazdów Sił Zbrojnych
Źródło: Zasady wojskowego ruchu wojsk, DU-4.4.4(B), s. 183.

Opis tablicy:
Prostokąt o wymiarach:
300 mm x 450 mm,
barwy żółtej

Rys. nr 7. Wzór flagi do oznaczenia pojazdu kolumny pojazdów Sił Zbrojnych wymagającego pomocy technicznej
Źródło: Zasady wojskowego ruchu wojsk, DU-4.4.4(B), s. 184.

Rys. nr 8. Przykład napisu numeru „Zezwolenia na przejazd drogowy”
Źródło: Zasady wojskowego ruchu wojsk, DU-4.4.4(B), s. 84.

Numer „Zezwolenia na przejazd drogowy” należy wykonać kontrastowym kolorem w stosunku do koloru pojazdu i umieścić po obu stronach każdego pojazdu. Musi być czytelny z ziemi, z odległości minimum 6 metrów przy świetle dziennym i pozostawać czytelny przy każdej pogodzie, przez cały okres przemieszczenia. Po zakończeniu przejazdu numer zezwolenia musi być usunięty.

Oznakowania kolumn, w tym sygnałów świetlnych, można nie stosować do kolumn pojazdów liczących do 5 pojazdów.

Przemieszczanie po drogach publicznych pojazdów specjalnych i kolumn pojazdów wojskowych należących do Sił Zbrojnych RP oraz wojsk obcych, w szczególności Sił Sojuszniczego Wzmocnienia, nie może być realizowane bez ostrzeżenia o nim pozostałych uczestników dróg. W warunkach pokoju i kryzysu zadanie to wypełniają żołnierze pododdziałów regulacji ruchu lub żołnierze Żandarmerii Wojskowej, a w szczególnych przypadkach Policja[27].

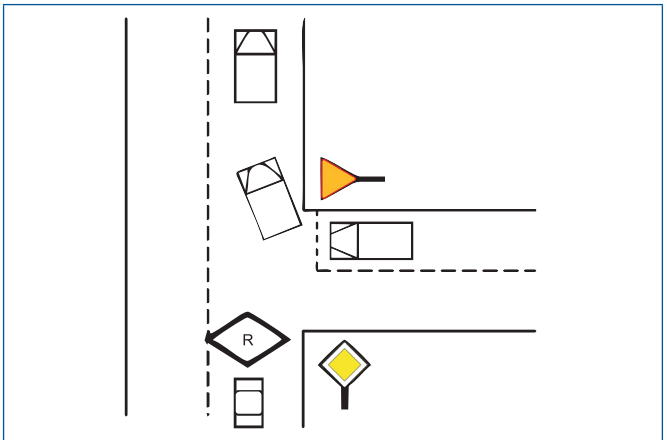
Celem właściwego prewencyjnego zabezpieczenia przejazdów pojazdów pilotujących i kolumn wojskowych wydzielane są siły i środki, które muszą być adekwatne do stopnia występujących zagrożeń w rejonie. Na czas realizacji zadań bardzo ważny jest staranny wybór miejsc rozwinięcia posterunków regulacji ruchu, zgodnie z zaleceniami zarządcy drogi lub Żandarmerii Wojskowej i Policji, tak aby nie powodował utrudnień w ruchu na drogach publicznych.

Żandarmeria Wojskowa wspiera dowódców jednostek wojskowych, zabezpieczając prewencyjnie przemieszczenie się kolumn pojazdów wojskowych przez duże aglomeracje miejskie, z uwagi na szerszy zakres uprawnień. Udziela wsparcia posterunkom regulacji ruchu.

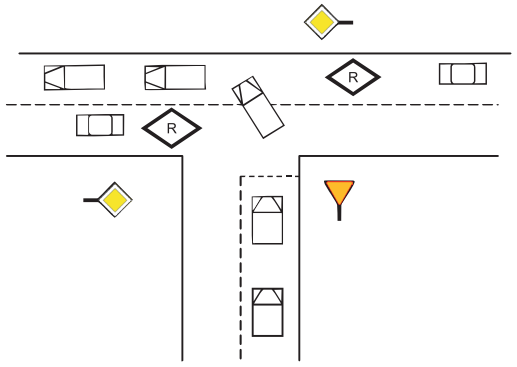
Policja również realizuje zadania wsparcia zabezpieczenia przemieszczania wojsk po drogach publicznych na podstawie uprzednio dokonanych uzgodnień z właściwym dowódcą garnizonu oraz podpisanych notatek uzgodnieniowych z komendantem właściwej terytorialnie Wojskowej Komendy Transportu.

Zakres działania Policji obejmuje współudział w regulacji ruchem kolumn przez miasta (aglomeracje miejskie), jak również udzielanie informacji niezbędnych do kierowania ruchu na objazdy uszkodzonych odcinków dróg. Przykładami wsparcia pododdziałów regulacji ruchu Sił Zbrojnych przez Żandarmerię Wojskową i Policję są zalecane warianty działania w zależności od miejsca wykonywania zadania[28]:

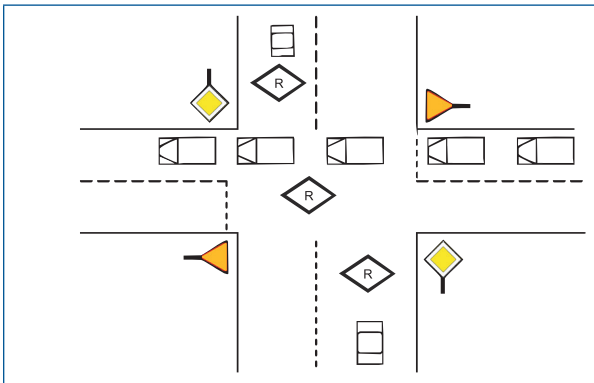
a) na rozwidleniu dróg, przy maszerującej kolumnie skręcającej w prawo, do zatrzymania ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu, wystarczy jeden żołnierz regulujący ruchem (rys. nr 9);



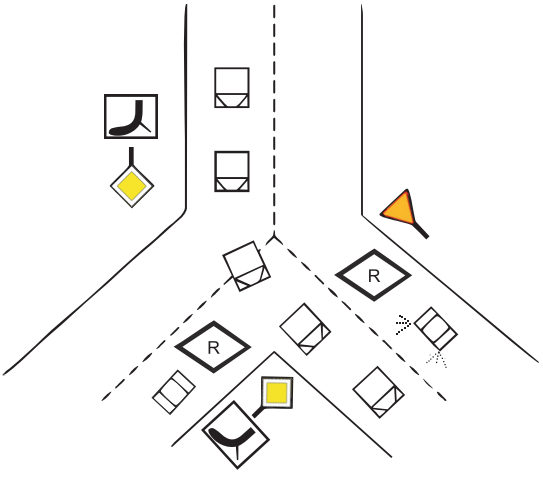
Rys. nr 9. Regulacja ruchu na rozwidleniu dróg z kolumną skręcającą w prawo
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 36.



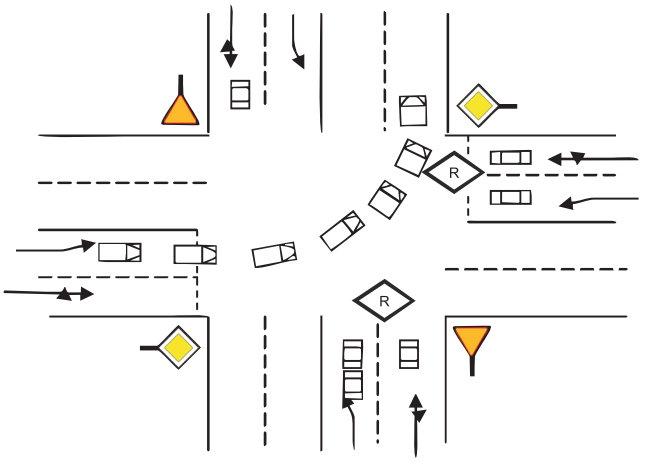
Rys. nr 10. Regulacja ruchu na rozwidleniu dróg z kolumną skręcającą w lewo
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 37.



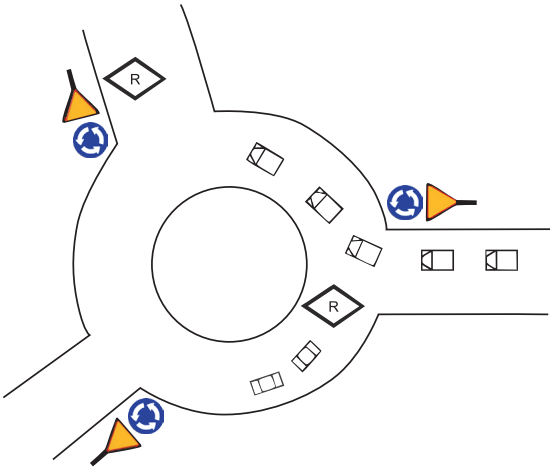
Rys. nr 13. Regulacja ruchu na skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem przejazdu
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 39.



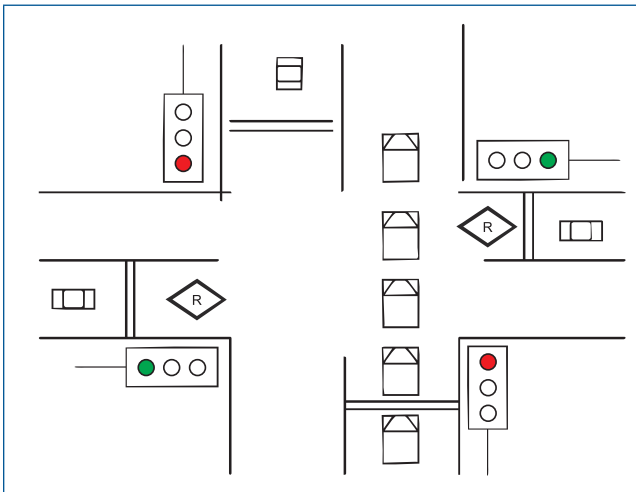
Rys. nr 11. Regulacja ruchu na rozwidleniu dróg przy zjeździe kolumny z drogi z pierwszeństwem przejazdu i koniecznością ustąpienia przejazdu pojazdom nadjeżdżającym z naprzeciwka
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 38.



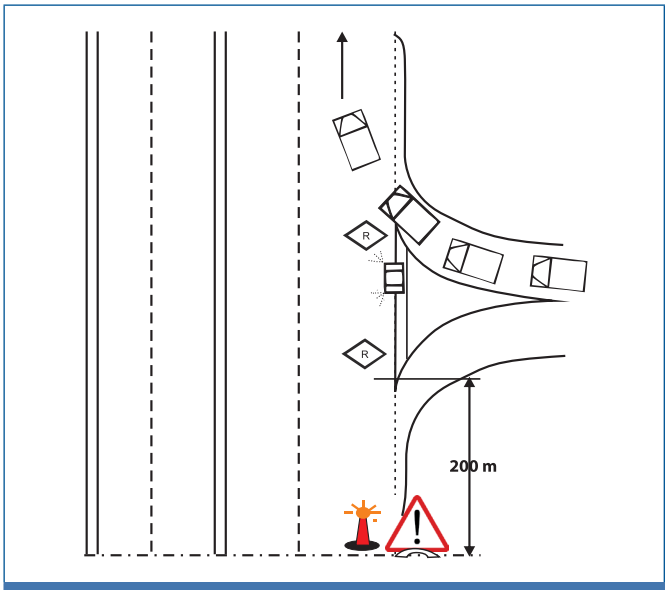
Rys. nr 14. Regulacja ruchu na skrzyżowaniu z kilkoma pasami ruchu
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 39.



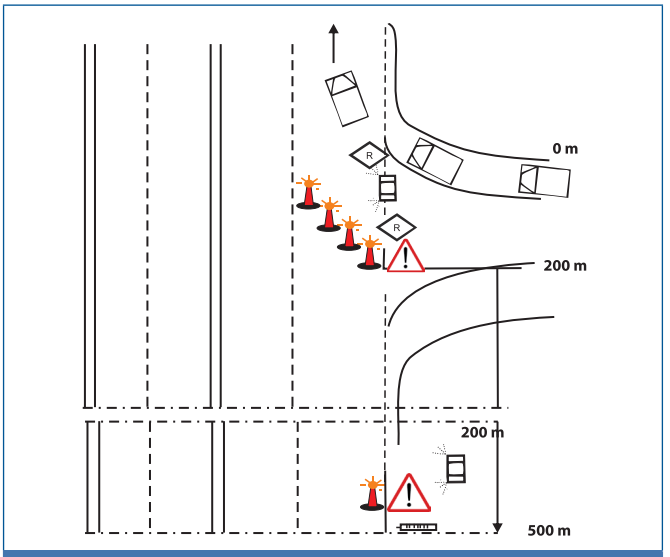
Rys. nr 12. Regulacja ruchu na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 38.



Rys. nr 15. Regulacja ruchu na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 40.



Rys. nr 16. Wjazd kolumny na autostradę
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 42.



Rys. nr 17. Wjazd kolumny na autostradę w warunkach ograniczonej widoczności lub przy dużym natężeniu ruchu
Źródło: Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1, s. 43.

b) przy skręcie kolumny marszowej w lewo wystawia się co najmniej dwóch żołnierzy regulujących ruchem (rys. nr 10);

c) na rozwidleniu dróg, przy kolumnie skręcającej w lewo wystawia się jednego żołnierza regulacji ruchu na drodze z pierwszeństwem przejazdu oraz dla zatrzymania pojazdów skręcających w lewo, drugiego żołnierza regulacji ruchu (jeżeli istnieje taka konieczność) na drodze podporządkowanej (rys. nr 11);

d) przy wjeździe na skrzyżowanie z ruchem okrężnym wystawia się z reguły jednego żołnierza regulacji ruchu dla zatrzymania ruchu napływającego, kolejnego regulującego – jeżeli kolumna będzie jechać następnym zjazdem (rys. nr 12);

e) na skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem przejazdu wystawia się jednego żołnierza regulacji ruchu, a w przypadkach uzasadnionych – do trzech żołnierzy regulacji ruchu (rys. nr 13);

f) na skrzyżowaniach z większą liczbą pasów ruchu może zaistnieć konieczność wystawienia żołnierzy regulacji ruchu na wysokości linii „STOP", tak by mogli oni zawczasu kierować ruchem na każdym z tych pasów ruchu (rys. nr 14);

g) kolumny (grupy pojazdów) na skrzyżowaniach kierowanych sygnalizacją świetlną, przy świetle „czerwonym" zatrzymują się; z rozpoczęciem fazy „zielonej" – kolumny przekraczają skrzyżowanie; kiedy sygnalizacja świetlna przełącza się ponownie na światło „czerwone" – kolumna wojska maszeruje dalej, o ile żołnierze regulacji ruchu ostrzegają o tym pozostałych uczestników ruchu (rys. nr 15);

h) przy małym natężeniu ruchu do ostrzeżenia innych użytkowników autostrady przed wjazdem kolumny pojazdów wojskowych wystarczy jeden regulujący, dający określone znaki nakazujące zmianę pasa ruchu z prawego na lewy; dodatkowo do ostrzegania innych użytkowników ruchu może być użyte pulsujące światło koloru niebieskiego i znak „Uwaga niebezpieczeństwo"; w razie konieczności wystawia się większą liczbę regulujących (rys. nr 16);

i) w przypadku wystąpienia dużego natężenia ruchu lub wjazdu kolumny pojazdów wojskowych na autostradę w ciemności wymagane jest wystawienie większej liczby regulujących oraz dodatkowych sygnałów ostrzegawczych; po uzyskaniu zgody właściwych instytucji zarządzających ruchem na danej autostradzie mogą być zastosowane na szczytach zatok prawego pasa ruchu błyskające światła ostrzegawcze (rys. nr 17).

Przedstawiane przykłady zabezpieczenia przejazdów pojazdów i kolumn wojskowych wykonuje się w sposób następujący[29]:

a) pojazd pilotujący realizujący zadania bezpośrednio przed kolumną (grupą pojazdów lub pojedynczym pojazdem) z zadaniem prowadzenia kolumny (pojazdu) po rozpoznanej drodze;

b) pojazd pilotujący wydzielony bezpośrednio z kolumny (grupy pojazdów) z zadaniem prowadzenia kolumny (grupy pojazdów) po rozpoznanej drodze;

c) pododdział regulacji ruchu, który przemieszczając się na czele i w ogonie kolumny, zapewnia jej przemieszczanie bez zakłóceń – pojazd na czele blokuje określony kierunek ruchu, a pojazd w ogonie nie dopuszcza do wyprzedzania kolumny;

d) pododdział regulacji ruchu, który przemieszczając się przed i za kolumną, umożliwia jej przejazd poprzez zamykanie ruchu na skrzyżowaniach (wstrzymując lub organizując ruch o kierunku przeciwnym), pododdział regulacji ruchu, który przemieszczając się z niewielkim wyprzedzeniem przed pilotowaną kolumną, rozmieszcza w newralgicznych miejscach żołnierzy regulujących ruchem; po przejściu kolumny pojazd pododdziału regulacji ruchu podejmuje regulujących z trasy i wyprzedzając kolumnę przewozi żołnierzy na czoło w celu kolejnego wystawienia w newralgicznym rejonie.

Przedstawiona tematyka jest obszarem złożonym, realizowanym na podstawie przepisów prawa obowiązujących w Polsce,

jak również przepisów ruchu drogowego państw obcych, przez które są prowadzone przejazdy. Z uwagi na rozmiar i zakres tematyczny nie wymieniono przejazdów pojazdów specjalnych przewożących towary niebezpieczne, lecz procedura jest podobna w przypadku wydawania pozwolenia na przejazd. Szczególne wymagania określa Umowa europejska – ADR.

Opisany proces organizacyjny przybliża ciąg wzajemnych czynności przygotowawczych. Może również pozwolić w sposób obrazowy zobaczyć praktyczne prewencyjne zabezpieczenia realizowane przez Żandarmerię Wojskową, pododdziały regulacji ruchu oraz Policji, która jest podmiotem wspierającym w zadaniach praktycznych na rzecz wojska.

Słowa kluczowe: przejazd pojazdów i kolumn wojskowych

Keywords: passage of vehicles and military columns

[1] Art. 4 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.).

[2] § 2 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny, oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. Nr 34, poz. 294).

[3] *Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu*, DU-4.4.4.1 – Sygn. Szef. Kom. 191/2015.

[4] § 1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2012 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych (Dz. U. z 2012 r. poz. 629).

[5] Art. 2 pkt 35a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

[6] Tamże, art. 2 pkt 36.

[7] Tamże, art. 2 pkt 37.

[8] Tamże, art. 2 pkt 38.

[9] *Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu*, DU-4.4.4.1 – Sygn. Szef. Kom. 191/2015, pkt 0201, s. 9.

[10] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015.

[11] Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 września 2012 r. w sprawie wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy pojazdów przewożących towary niebezpieczne (Dz. U. poz. 1257).

[12] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015, pkt 0501, s. 48.

[13] § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. poz. 1368).

[14] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015, pkt 0501, s. 49.

[15] Tamże, pkt 0501, s. 50.

[16] Art. 4 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1483, z późn. zm.).

[17] Na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

[18] § 20 ust.1 i § 22 ust. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

[19] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015, pkt 0501, s. 51.

[20] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2016 r. poz. 2022).

[21] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015, pkt 0501, s. 52.

[22] Tamże, pkt 0501, s. 53.

[23] § 13 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

[24] *Zasady wojskowego ruchu drogowego*, DU-4.4.4(B) – Sygn. Szef. Kom. 189/2015, pkt 0501, s. 54.

[25] § 16 ust. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

[26] Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie sposobu i trybu wydawania zezwoleń wojskowych na przejazd drogowy oraz sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

[27] Procedury działania pododdziałów regulacji ruchu, DU-4.4.4.1 – Sygn. Szef. Kom. 191/2015.

[28] Tamże, pkt 0402, s. 36.

[29] Pododdziały regulacji ruchu mogą tworzyć mieszane zespoły z żołnierzami Żandarmerii Wojskowej.

Summary

Organisation of passages of vehicles and military columns

The introduction of the article includes aims and definitions which are the core components of organisational procedures of the passages of vehicles and military columns. The main part of the study presents what must be done before the permission to move the vehicle is approved, including arrangements that should be made with bodies responsible for those areas. In the form of images, it also presents the selected variants of the practical traffic management at the crossroads.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

ARTYKUŁ NAUKOWY

KONTROLA RUCHU DROGOWEGO

jako element bezpieczeństwa na drogach

asp. Piotr Grabowski

instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

WSTĘP

W niniejszym artykule przedstawiono istotę kontroli ruchu drogowego w kontekście bezpieczeństwa na drogach, omówiono również rolę i zadania administracji drogowej, nadzór nad działalnością organów kontroli ruchu drogowego, a także działalność profilaktyczną. Przedstawiono także środki, dzięki którym organy kontroli ujawniają nieprawidłowości, sankcje nakładane za ich popełnienie oraz sposób odwołania od poczynionych podczas kontroli ustaleń. Przeanalizowano dane statystyczne dotyczące liczby wypadków drogowych w ciągu ostatnich lat, liczby zarejestrowanych pojazdów, stan etatowy policjantów ruchu drogowego, liczby legitymowanych przez Policję uczestników ruchu drogowego, zastosowanych środków prawnych za popełnione naruszenia oraz liczby zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami. Dokonano również analizy danych statystycznych odnoszących się do działań prewencyjno-kontrolnych prowadzonych przez Policję, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Autor próbował także odpowiedzieć na pytanie, czy zwiększenie liczby policjantów pełniących służbę na drogach ma wpływ na stan bezpieczeństwa w tym obszarze.
Artykuł ten powstał na podstawie analizy obowiązujących przepisów, literatury przedmiotu oraz pragmatyki służbowej stosowanej przez służby działające w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także w oparciu o dane statystyczne udostępnione m.in. przez Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

POJĘCIE KONTROLI W DOKTRYNIE PRAWA ADMINISTRACYJNEGO ORAZ ORGANY KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

Kontrola

Według powszechnego rozumienia kontrola to badanie istniejącego stanu rzeczy i porównanie go ze stanem pożądanym. Jej zakres obejmuje ocenę oraz formułowanie wniosków. Kontrola może być prowadzona zarówno z urzędu w celu ochrony interesu społecznego, jak i na wniosek, co gwarantuje dbałość o interes prywatny, indywidualny. Inaczej mówiąc, polega na ustaleniu istniejącego stanu rzeczy, ustaleniu, jak być powinno, zestawieniu tego, co istnieje, z tym, co być powinno, co przewidują odpowiednie wzorce czy normy postępowania i sformułowanie na tej podstawie różnicy między tym, co istnieje, a tym, jak być powinno w przypadku istnienia różnicy między stanem rzeczywistym a stanem pożądanym – na ustaleniu przyczyn tej różnicy i sformułowaniu zaleceń w celu usunięcia niepożądanych zjawisk[1]. Istnieje kilka rodzajów kontroli, które są klasyfikowane według różnych kryteriów, takich jak wykorzystanie funduszów, celowość, legalność czy gospodarność. Według S. Jędrzejewskiego do cech (warunków) prawidłowo zorganizowanej kontroli należą: oficjalność (kontrola podejmowana z urzędu), aktywność (przejawia się w szerokim zakresie podmiotowym, zmierza do usunięcia wszystkich nieprawidłowości), bezstronność (jest obiektywna, niezawisła), proporcjonalność (kontrola powinna obejmować działalność całej administracji, powinna być umiarkowana, uzależniona od potrzeb), fachowość (kontrolujący powinien posiadać duży zakres wiedzy i umiejętności) i efektywność (zapewnienie odpowiednich środków i instytucji umożliwia likwidację ujawnionych naruszeń)[2]. Zgodnie z ustawą z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej[3] w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości celem kontroli jest (…) ustalenie ich zakresu, przyczyn i skutków oraz osób za nie odpowiedzialnych, a także sformułowanie zaleceń zmierzających do usunięcia nieprawidłowości[4]. Wyróżnia się kontrolę przeprowadzaną w trybie zwykłym (realizowaną zgodnie ze sporządzonym przez kierownika komórki okresowym planem kontroli) i uproszczonym (realizowaną w uzasadnionych, pilnych przypadkach).
Biorąc pod uwagę zakres kontroli, wyróżnia się kontrolę zupełną i ograniczoną. Kontrolna zupełna (nieograniczona) obejmuje cały obszar działania kontrolowanej instytucji, natomiast kontrola ograniczona ma zawężone pole działania. Z punktu widzenia okresu czynności wykonywanych przez kontrolującego, do czynności, które wykonuje kontrolowany, zaliczamy kontrolę wstępną, faktyczną i następną. Kontrola wstępna jest

przeprowadzana przed podjęciem działań przez organ kontrolowany, który ma obowiązek okazać organowi kontrolującemu do wglądu dokumentację działania, jeszcze przed jej rozpoczęciem. Ciąży też na nim obowiązek powiadomienia kontrolującego o zamiarze podjęcia działania. Wbrew pozorom taki rodzaj kontroli nie jest dobry, nie zapobiega w pełni błędom i nadużyciom. Kontrola wstępna opóźnia działanie administracji poprzez kontrolowanie zamierzeń działania. Organ administracyjny ma zmniejszoną odpowiedzialność za swoje działanie, ponieważ jej część spoczywa na organie kontrolującym, który staje się organem nadzorującym. Wobec tego kontrola wstępna ma ograniczone zastosowanie.

Kontrola faktyczna jest przeprowadzana podczas działania podmiotu kontrolowanego i ma o wiele szerszy zakres od kontroli wstępnej[5]. Towarzysząc procesowi działania, ma wpływ na jego przebieg i podjęcie podobnej działalności w przyszłości. Kontrola w tym przypadku ma duże znaczenie, gdyż od prawidłowego procesu działania zależy jego wynik. Kontrolę faktyczną może sprawować wiele organów, np. prokurator, któremu przysługuje prawo udziału w każdym stadium postępowania celem zapewnienia jego zgodności z prawem, o czym mówi dział IV Kodeksu postępowania administracyjnego zatytułowany „Udział prokuratora”[6]. Do podejmowania środków przewidzianych prawem, zmierzających do prawidłowego i jednolitego stosowania prawa w postępowaniu administracyjnym i innych postępowaniach, uprawnia również prokuratora ustawa o prokuraturze[7]. Kontrola następna (następcza) stanowi najczęściej dokonywaną i najskuteczniejszą formę kontroli. Przeprowadza się ją po zakończeniu działań. Mimo że wnioski z kontroli dotyczą zakończonych działań, organ kontrolny może zająć stanowisko co do działalności instytucji kontrolowanej, podpierając je niepodważalnymi faktami. Stwarza to możliwość zmiany procesu działania w przyszłości. Uwzględniając zależność organizacyjną, wyróżniamy kontrolę zewnętrzną i wewnętrzną[8]. Sposób tego rodzaju kontroli reguluje także ustawa o kontroli w administracji rządowej[9]. Kontrola wewnętrzna jest sprawowana, gdy kontrolujący i kontrolowany wchodzą w skład tej samej jednostki, np. główny księgowy kontroluje pracę kasjera. Z punktu widzenia jednostki kontrolowanej każda kontrola wykonywana przez inny organ organizacyjny może być określana jako zewnętrzna. Natomiast w przypadku gdy kontrolujący i kontrolowany są podporządkowani jednostce, mówimy o kontroli wewnętrznej, gdyż jest wykonywana w systemie podległych tej jednostce organów. Kontrola zewnętrzna zachodzi, gdy niezawisły podmiot kontrolujący jest usytuowany poza strukturą administracji publicznej[10]. Do organów kontroli zewnętrznej zaliczamy m.in. Najwyższą Izbę Kontroli[11], kontrolę sądową, parlamentarną czy Rzecznika Praw Obywatelskich[12]. Mają one szczególne znaczenie – gwarantują zapobieganie naruszania prawa przez organy administracji publicznej.

Mając na uwadze sposób dokonania kontroli, należy wyróżnić inspekcję, lustrację, rewizję i wizytację[13]. Inspekcja polega na kontroli organu poprzez bezpośrednią obserwację jego zachowania. Celem lustracji jest nie tylko obserwacja zachowania kontrolowanego podmiotu, ale również zbadanie jego rzeczywistego stanu. Rewizja spełnia funkcję kontroli finansowej, natomiast wizytacja służy ocenie działania kontrolowanej instytucji poprzez bezpośredni wgląd w jej działalność, co ma na celu szerszą ocenę wykonywanych zadań. Z punktu widzenia organów kontrolujących wchodzących w skład administracji publicznej wyróżniamy kontrolę parlamentarną (Sejm, Senat i Prezydenta RP), kontrolę dokonywaną przez organy niezawisłe (wojewódzki sąd administracyjny i inne sądy, Rzecznika Praw Obywatelskich, Trybunał Konstytucyjny, Państwową Inspekcję Pracy, Najwyższą Izbę Kontroli), kontrolę wewnątrzadministracyjną i kontrolę społeczną.

Organy kontroli ruchu drogowego

W Polsce istnieje kilka organów posiadających uprawnienia do kontroli ruchu drogowego w różnym zakresie. W myśl ustawy Prawo o ruchu drogowym zaliczamy do nich Policję, Żandarmerię Wojskową, Straż Miejską (Gminną), Straż Leśną, Straż Parku, Inspekcję Transportu Drogowego, Straż Graniczną, Służbę Celną, a także osoby działające w imieniu zarządcy drogi[14].

W 1990 r. zlikwidowano Milicję Obywatelską i na mocy ustawy utworzono Policję. Zgodnie z ustawą z dnia 6 kwietnia 1990 r.[15] do zadań Policji należy ochrona życia, zdrowia i mienia ludzkiego, zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz ich wykrywanie i ściganie sprawców. Policja nadzoruje funkcjonowanie uzbrojonych specjalistycznych formacji ochronnych, a także kontroluje przestrzeganie przepisów porządkowych i administracyjnych związanych z działalnością publiczną i obowiązujących w miejscach publicznych. Realizuje zadania wynikające z przepisów Unii Europejskiej, umów i porozumień międzynarodowych oraz współdziała z policjami zagranicznymi, a także innymi organami[16]. Policja, wykonując swe zadania, pełni funkcję operacyjną, interwencyjną, wykrywczą, kontrolno-orzekającą, egzekucyjną i wychowawczą[17]. Funkcja operacyjna wiąże się z pozyskiwaniem informacji na temat działalności przestępczej, przez co stwarza możliwość skutecznego wykrywania sprawców. Działania te są realizowane za pomocą utajnionych technik (np. podsłuch) i są otoczone szczególną ochroną. Funkcja interwencyjna polega przede wszystkim na bezpośredniej interwencji funkcjonariuszy Policji i użyciu przez nich środków przymusu bezpośredniego[18] oraz broni palnej, co jest uregulowane w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 17 września 1990 r.[19] Funkcja wykrywania przejawia się w ściganiu i ujmowaniu przez Policję sprawców przestępstw. Jej realizacja wymaga stosowania wielu niejawnych i jawnych technik, zabezpieczania śladów i sporządzania dokumentacji dowodowej. Funkcja kontrolno-orzekająca ma na celu kontrolę respektowania przepisów przez obywateli i instytucje. W sprawach o wykroczenia orzeka w postępowaniu mandatowym[20]. Funkcja egzekucyjna polega na wypełnianiu zadań nałożonych przez sądy, prokuratury i inne uprawnione organy. Ma także na celu egzekucję ich decyzji. Funkcję tę reguluje art. 14 ust. 2 ustawy o Policji[21]. Funkcja wychowawcza skupia się w szczególności na działalności profilaktycznej oraz przeciwdziałaniu przestępczości. W ramach ustawowych zadań policjanci wykonujący czynności operacyjno-rozpoznawcze, dochodzeniowo-śledcze i administracyjno-porządkowe mają prawo do: legitymowania osób w celu ustalenia ich tożsamości; zatrzymania osób w trybie i przypadkach określonych w przepisach Kodeksu postępowania karnego; zatrzymywania osób pozbawionych wolności, które na podstawie zwolnienia opuściły areszt śledczy lub zakład karny i w wyznaczonym terminie nie powróciły do niego; zatrzymania osób stwarzających w sposób oczywisty bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia ludzkiego, a także dla mienia; przeszukiwania osób i pomieszczeń; dokonywania kontroli osobistej, a także przeglądania zawartości bagaży

i sprawdzania ładunku w portach i na dworcach oraz w środkach transportu lądowego, powietrznego i wodnego w razie uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary[22]. Policja składa się z następujących rodzajów służb: kryminalnej, prewencyjnej oraz wspomagającej działalność Policji w zakresie organizacyjnym, logistycznym i technicznym[23]. Na czele Policji stoi komendant główny, który jest centralnym organem administracji rządowej odpowiedzialnym za bezpieczeństwo publiczne, podległym ministrowi spraw wewnętrznych[24]. Terenowym organem administracji rządowej, na którym spoczywa zapewnienie bezpieczeństwa, jest wojewoda i działający w jego imieniu komendanci wojewódzcy, oraz na niższym szczeblu komendanci powiatowi (miejscy) i komendanci komisariatów. Polska Policja po 1990 r. brała udział w wielu misjach zagranicznych, np. w Kosowie. Odnowiła współpracę z międzynarodowymi organizacjami zwalczającymi przestępczość, takimi jak Interpol czy Europol, oraz ściśle współpracuje z wieloma krajami w zakresie wykrywania, zwalczania przestępczości i terroryzmu.

Działanie żandarmerii opiera się na ustawie o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych[25], która w art. 1 określa ją „jako wyodrębnioną i wyspecjalizowaną służbę wchodzącą w skład Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej". Centralnym organem w strukturze tej formacji jest Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, której podlegają oddziały terenowe i specjalistyczne jednostki. Zgodnie z ustawą o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych do jej zadań należą: respektowanie przestrzegania dyscypliny służbowej, zapewnienie ładu i porządku na terenach obiektów wojskowych i w miejscach publicznych, obrona życia i zdrowia ludzkiego, strzeżenie mienia wojskowego, ujawnianie przestępstw i wykroczeń popełnianych przez żołnierzy oraz ściganie ich sprawców, analiza składanych przez żołnierzy zeznań majątkowych, działalność profilaktyczna zapobiegająca czynom zabronionym i patologiom w szeregach wojska, pomoc w zwalczaniu klęsk żywiołowych, pomoc humanitarna i ratunkowa. Żandarmeria Wojskowa realizuje swe zadania w stosunku do żołnierzy będących w trakcie czynnej służby wojskowej, żołnierzy poza czynną służbą wojskową, gdy noszą mundury i odznaczenia, pracowników jednostek wojskowych i osób przebywających na ich terenie, osób podlegających sądom wojskowym. Formacja wykonuje czynności również wobec ludzi, którzy wspólnie z ww. osobami popełniają czyn zabroniony, zagrażają dyscyplinie wojskowej i życiu, zdrowiu i mieniu wojskowemu, oraz wobec żołnierzy i personelu cywilnego państw obcych pełniących obowiązki służbowe na terenie Polski[26]. Zgodnie z ustawą żandarmi, wykonując zadania o charakterze dochodzeniowo-śledczym, prewencyjnym i administracyjno-logistyczno-technicznym, są uprawnieni do legitymowania osób, sprawdzania posiadanych uprawnień, zatrzymywania osób i doprowadzania do miejsca zamieszkania lub pełnienia służby. Mogą nakładać mandaty karne za popełnione wykroczenia, wnioskować o wszczęcie postępowań dyscyplinarnych, przeszukiwać osoby i pomieszczenia, dokonywać kontroli osobistej oraz sprawdzać przewożony bagaż i ładunek. W razie konieczności są zobligowani do wydawania ludziom pouczeń i rozkazów w zakresie koniecznym do wykonania zadania, zwracania się o pomoc do instytucji rządowych, samorządowych i innych jednostek, usuwania i blokowania pojazdów na zasadach określonych w przepisach ruchu drogowego, stosowania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej[27]. Żandarmeria Wojskowa bierze udział w misjach zagranicznych i współpracuje z podobnymi do siebie formacjami innych państw[28].

Straż miejska (gminna) jest formacją umundurowaną mającą na celu ochronę ładu i porządku publicznego na terenie miast i gmin, podporządkowaną samorządowi (burmistrzowi, wójtowi). Jej działalność reguluje ustawa o strażach gminnych z 1997 r.[29] Jest powoływana przez radę gminy (miasta) po zasięgnięciu opinii komendanta wojewódzkiego Policji i likwidowana przez nią po jego powiadomieniu. Strażą kieruje komendant powoływany na stanowisko przez wójta (burmistrza) po zaopiniowaniu przez komendanta wojewódzkiego (stołecznego) Policji[30]. Zgodnie z art. 11 ustawy do zadań straży miejskiej (gminnej) zaliczamy głównie: ochronę spokoju i porządku w miejscach publicznych, czuwanie nad porządkiem i kontrolę ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym, współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, udzielanie pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejscowych zagrożeń. Strażnicy mają za zadanie zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy, śladów i ustalenie świadków tych zdarzeń, ochronę obiektów komunalnych i użyteczności publicznej. Współpracują z organizatorami i innymi służbami podczas zabezpieczeń imprez masowych i zgromadzeń, w uzasadnionych przypadkach doprowadzają osoby nietrzeźwe do miejsc zamieszkania lub izb wytrzeźwień. Prowadzą działalność profilaktyczną, konwojują dokumenty, przedmioty i pieniądze dla potrzeb gminy (miasta)[31]. Realizując swe zadania, strażnicy mogą stosować środki przymusu bezpośredniego oraz mogą być wyposażeni w broń palną. Strażnik jest uprawniony do pouczania osób, wydawania im poleceń i ich legitymowania, do ujęcia osoby zagrażającej życiu, zdrowiu i mieniu oraz przekazaniu jej Policji, nakładania mandatów za wykroczenia, kierowanie wniosków o ukaranie do sądów, usuwania pojazdów i blokowania kół zgodnie z przepisami o ruchu drogowym, żądania pomocy od organów rządowych, samorządowych i innych instytucji[32]. Strażom gminnym i miejskim została powierzona duża liczba zadań i uprawnień, przez co w niektórych sytuacjach może być traktowana przez lokalne społeczeństwo jako „policja lokalna"[33]. Tworzenie i finansowanie straży przez samorząd zwiększają jego wpływ na bezpieczeństwo publiczne, likwidując wyłączność Policji w tym zakresie. Działalność straży w Polsce wykształciła w społeczeństwie różne opinie na ich temat. Są one postrzegane pozytywnie, jednak coraz częściej zyskują negatywne oceny, co może wynikać z ich małej skuteczności.

Straż Leśna jest to formacja wchodząca w skład Służby Leśnej[34], zajmująca się zwalczaniem wykroczeń i przestępstw dokonywanych na szkodę leśnictwa, ochroną przyrody i mienia leśnego[35]. Zwierzchnikiem Straży Leśnej jest Główny Inspektor Straży Leśnej podporządkowany Dyrektorowi Generalnemu. Straż Leśna dzieli się na posterunki w nadleśnictwie podległe nadleśniczemu i grupy interwencyjne w regionalnych dyrekcjach Lasów Państwowych, którymi zarządza dyrektor regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych[36]. Zgodnie z art. 47 ustawy o lasach strażnicy mają prawo do legitymowania osób, nakładania i pobierania grzywien w drodze mandatu karnego oraz zatrzymywania i kontrolowania środków transportu na terenie i w bezpośrednim sąsiedztwie lasów. W uzasadnionych przypadkach mogą przeszukiwać pomieszczenia i inne miejsca, dokonywać ujęcia sprawcy przestępstwa lub wykroczenia albo osoby ujętej w bezpośrednim pościgu i przekazywać je Policji, a także odbierać za pokwitowaniem przedmioty po-

chodzące z przestępstwa lub służące do popełnienia przestępstwa bądź wykroczenia. Strażnicy są uprawnieni do prowadzenia dochodzeń oraz wnoszenia i popierania aktów oskarżenia w postępowaniu uproszczonym (w określonych przypadkach) oraz prowadzenia postępowania w sprawach o wykroczenia, a także żądania pomocy od organów państwowych, samorządowych i innych instytucji[37]. Posiadają prawo do używania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej.

Straż Parku wchodzi w skład Służby Parków Narodowych[38] i zgodnie z ustawą o ochronie przyrody zajmuje się zwalczaniem przestępstw i wykroczeń oraz ochroną mienia w zakresie ochrony przyrody w parkach narodowych[39]. Funkcjonariusze Straży Parku są uprawnieni do legitymowania osób, kontrolowania środków transportu oraz nakładania i ściągania grzywien w drodze mandatu karnego. Posiadają prawo do przeszukiwania pomieszczeń i innych miejsc, gdy istnieje podejrzenie popełnienia czynu zabronionego, zabezpieczania środków i przedmiotów pochodzących z przestępstwa lub służących do popełnienia przestępstwa lub wykroczenia oraz kontroli i zatrzymywania dokumentów związanych z tworami przyrody. Mogą kontrolować podmioty prowadzące działalność gospodarczą na terenie parku[40]. Podstawową komórką Straży Parku jest posterunek podległy komendantowi, którego zwierzchnikiem jest dyrektor parku[41].

Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym Inspekcja Transportu Drogowego jest instytucją powołaną do kontroli przestrzegania przepisów w zakresie transportu drogowego i niezarobkowego krajowego międzynarodowego przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi[42]. Do głównych zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy kontrola dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego i dokumentów przewozowych, respektowanie przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, przerw i obowiązkowych odpoczynków oraz przestrzeganie zasad i warunków przewożenia zwierząt[43]. Jej zadaniem jest również kontrola ruchu drogowego w myśl ustawy – Prawo o ruchu drogowym[44]. Na czele Inspekcji Transportu Drogowego stoi Główny Inspektor[45] podległy ministrowi właściwemu do spraw transportu. Na szczeblu wojewódzkim istnieją wojewódzkie inspektoraty, którymi zarządza wojewódzki inspektor podległy Głównemu Inspektorowi[46]. Zgodnie z ustawą inspektor jest uprawniony do wstępu do pojazdu, kontroli dokumentów, kontroli urządzeń pomiarowo-kontrolnych znajdujących się w pojeździe, masy, nacisków osi i wymiarów pojazdu z użyciem przyrządu pomiarowego oraz stosowania broni palnej i środków przymusu bezpośredniego[47]. Inspektorowi przysługuje także prawo do nakładania i pobierania kar pieniężnych za ujawnione naruszenia[48].

Straż Graniczna jest to formacja umundurowana i uzbrojona, która została utworzona celem „ochrony granicy państwowej na lądzie i na morzu oraz kontroli ruchu granicznego", co określa art. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej[49]. Do głównych zadań Straży Granicznej należy ochrona granicy państwa, kontrola ruchu granicznego, wydawanie zezwoleń pozwalających na przekraczanie granicy państw, a także ujawnianie przestępstw i wykroczeń oraz ściganie ich sprawców. W jej zakresie leży zapewnienie porządku w komunikacji międzynarodowej i na terenie przejścia granicznego, prawidłowe oznaczenie granic państwa, jego pilnowanie oraz nadzór i obserwacja statków powietrznych i morskich przekraczających granicę. Straż Graniczna zapobiega również nielegalnemu przemieszczaniu się środków zabronionych, np. broni, narkotyków, i kontroluje legalność pracy wykonywanej przez cudzoziemców[50]. Przełożonym funkcjonariuszy Straży Granicznej jest Komendant Główny Straży Granicznej[51] podlegający ministrowi spraw wewnętrznych. W skład organów terenowych Straży Granicznej wchodzą oddziały, placówki i dywizjony, którymi zarządza odpowiedni miejscowo komendant[52]. Wykonując swe zadania, „funkcjonariusze Straży Granicznej pełnią służbę graniczną, prowadzą działania graniczne, wykonują czynności operacyjno-rozpoznawcze i administracyjno-porządkowe oraz prowadzą postępowania przygotowawcze według przepisów Kodeksu postępowania karnego, a także wykonują czynności na polecenie sądu i prokuratury oraz innych właściwych organów państwowych w zakresie, w jakim obowiązek ten został określony w odrębnych przepisach"[53].

Służba Celno-Skarbowa jest to jednolita i umundurowana formacja utworzona na mocy ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej[54]. Realizuje część zadań Krajowej Administracji Skarbowej, do których należą m.in. „prowadzenie kontroli celno-skarbowej w zakresie przestrzegania przepisów prawa celnego oraz innych przepisów związanych z przywozem i wywozem towarów w obrocie między obszarem celnym Unii Europejskiej a państwami trzecimi, w szczególności przepisów dotyczących towarów objętych ograniczeniami lub zakazami – jeżeli jest wykonywana w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; prowadzenie kontroli celno-skarbowej w innym zakresie, o ile przepisy ustawy o Krajowej Administracji Skarbowej tak stanowią; przeprowadzanie czynności operacyjno-rozpoznawczych; wymiar należności celnych i podatkowych oraz innych opłat związanych z przywozem i wywozem towarów w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; obejmowanie towarów procedurami celnymi i regulowanie sytuacji towarów związanych z przywozem i wywozem towarów w oddziałach celnych urzędów celno-skarbowych; zadania wynikające z zakazu obejmowania procedurą celną dopuszczenia do obrotu paliw stałych niespełniających wymagań określonych w ustawie o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw"[55].

Do kontroli ruchu drogowego są uprawnione również osoby działające w imieniu zarządcy drogi. Mogą wykonywać swoje czynności w obecności policjanta lub inspektora Inspekcji Transportu Drogowego na podstawie stosownego upoważnienia. Zarządcami dróg, w imieniu których ww. osoby wykonują czynności, są Generalny Inspektor Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych, zarząd województwa – dla dróg wojewódzkich, zarząd powiatu – dla dróg powiatowych i wójt, burmistrz, prezydent miasta – dla dróg gminnych[56].

Policja

Policja jest organem posiadającym najwięcej uprawnień w zakresie kontroli ruchu drogowego. Określa je przede wszystkim ustawa – Prawo o ruchu drogowym[57]. Pionem specjalizującym się w tym obszarze są komórki ruchu drogowego[58]. W celu dokonania kontroli drogowej policjant daje sygnał do zatrzymania pojazdu – podczas dobrej widoczności za pomocą ręki lub tarczy do zatrzymywania pojazdów, natomiast w warunkach złej widoczności – latarką lub tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem czerwonym. Sygnały powinny być dawane w sposób widoczny i zrozumiały dla osoby zatrzymywanej i mogą być wysyłane również z wykorzystaniem pojazdu służbowego, tj. za pomocą sygnałów świetlnych i dźwiękowych. Policjant nieumundurowany może zatrzymać pojazd tylko na

terenie obszaru zabudowanego. Kontrola drogowa powinna się odbywać w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Szczegółowe warunki kontroli drogowej określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego[59]. Policja jest odpowiedzialna za zapewnienie porządku i bezpieczeństwa na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolę[60]. W związku z powyższym policjant w zakresie kontroli ruchu drogowego posiada m.in. uprawnienia do: legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu poleceń, sprawdzania dokumentów dotyczących kierowania pojazdem, badania stanu trzeźwości osób kierujących i przebywających podczas kierowania pojazdem pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu oraz w określonych przypadkach do usuwania i przemieszczania pojazdów. Policjant ma prawo kontroli stanu technicznego i innych parametrów pojazdu; sprawdzania zapisów urządzenia rejestrującego czas pracy kierowcy, obowiązkowy odpoczynek i prędkość pojazdu; zatrzymywania w uzasadnionych przypadkach dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem, w tym karty kierowcy; używania przyrządów kontrolno-pomiarowych; pilotowania pojazdów oraz występowania z wnioskiem o badanie lekarskie kierującego[61]. Policjant dokonuje legitymowania osoby w przypadkach określonych w art. 14 ustawy o Policji[62], do których należy m.in. identyfikacja sprawcy wykroczenia lub przestępstwa. Podstawę prawną legitymowania stanowi ustawa o Policji[63] i rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów[64], które jest aktem wykonawczym ustawy. Do dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej zaliczamy dokument uprawniający do kierowania pojazdem, dopuszczający pojazd do ruchu, stwierdzający zawarcie umowy lub opłacenie składki obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu[65]. Do wymaganych dokumentów należy również zaświadczenie do kierowania tramwajem lub pojazdem uprzywilejowanym[66] oraz dokumenty wynikające z innych ustaw, np. ustawy o transporcie drogowym[67]. Policjant, wykonując czynności na drodze, jest zobowiązany do ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu u kierowcy lub osoby podejrzanej o prowadzenie pojazdu w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym[68] lub kierowania pojazdem[69]. Przepisem precyzującym badanie stanu trzeźwości przez policjantów jest zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu[70]. W art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym ustawodawca zezwala Policji na usuwanie pojazdu, gdy m.in. utrudnia ruch drogowy i zagraża jego bezpieczeństwu, przekroczone są parametry pojazdu, a jego stan techniczny zagraża bezpieczeństwu bądź też kierowała nim osoba znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub nieposiadająca podczas kontroli wymaganych dokumentów i nie ma możliwości innego zabezpieczenia pojazdu[71]. Tryb usuwania pojazdów jest określony również w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej[72] oraz w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane[73]. Kontrola stanu technicznego pojazdu, ładunku, wyposażenia, masy, wymiarów i nacisków następuje na mocy uprawnień określonych w art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[74]. Parametry te są określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia[75]. Funkcjonariusz Policji, wykonując czynności służbowe, może także dokonywać kontroli w zakresie wykonywania transportu drogowego[76], sprawdzać zapisy tachografu samoczynnie rejestrującego m.in. aktywności kierowcy, czyli okresy pracy, dyżuru czy odpoczynku oraz przejechaną odległość i prędkość chwilową pojazdu[77], kontrolować przewóz towarów niebezpiecznych i przestrzeganie wymagań z tym związanych, co precyzuje ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych[78]. Policjant ponadto posiada uprawnienia dotyczące zatrzymywania dokumentów. Przypadki zatrzymania dowodów rejestracyjnych zostały określone w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[79]. Zatrzymanie dokumentu następuje m.in. w przypadku stwierdzenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu, porządkowi w ruchu i narusza wymagania związane z ochroną środowiska, czy zniszczenia dokumentu, braku aktualnych badań technicznych pojazdu, przypuszczenia przerobienia lub podrobienia. Natomiast procedura zatrzymywania praw jazdy jest zawarta w art. 135 ustawy[80], który stanowi, że zatrzymanie dokumentu nastąpi m.in. w chwili podejrzenia kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Przesłanką do zatrzymania dokumentu jest jego zniszczenie, podejrzenie podrobienia lub przerobienia, wydanie decyzji o cofnięciu uprawnień bądź orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów, a także przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h i przewożenie nadmiernej liczby osób w pojeździe. Funkcjonariusze posiadają prawo pilotowania określonych grup pojazdów, których np. wymiary, masa lub naciski osi przekraczają nakazane prawem wielkości[81]. W celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz ujawniania czynów zabronionych korzystają z urządzeń kontrolno-pomiarowych, w których skład wchodzą np. wideorejestratory – urządzenia przeznaczone do rejestracji zachowania kierowcy na drodze, zainstalowane na pokładach oznakowanych i nieoznakowanych pojazdów służbowych[82], oraz przyrządy radarowe służące do pomiaru prędkości pojazdów w ruchu drogowym emitujące wiązkę fal elektromagnetycznych, czy przyrządy laserowe mierzące prędkość pojazdów w ruchu drogowym poprzez emitowanie wiązki laserowej. Metody pracy z wykorzystaniem ręcznych mierników prędkości reguluje zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie pełnienia służby na drogach przez policjantów[83].

Policja jako organ kontroli ruchu drogowego może wystąpić z wnioskiem o badanie lekarskie osoby, np. gdy kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem innego środka działającego podobnie do alkoholu bądź też uczestniczyła w wypadku drogowym[84]. Badania kierowców w sposób szczegółowy określa ustawa o kierujących pojazdami[85]. Policjant jest obarczony koniecznością odmiennego postępowania w przypadku zatrzymania do kontroli drogowej kierowcy posiadającego immunitet krajowy (np. marszałek sejmu, marszałek senatu, poseł) lub zakrajowy (np. ambasador obcego państwa, konsul)[86].

Żandarmeria Wojskowa

Zgodnie z zapisem zawartym w art. 129 ustawy – Prawo o ruchu drogowym „kontrola ruchu drogowego w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami, pilotowanie pojazdów, a także kierowanie ruchem drogowym w związku z pilotowaniem pojazdów wojskowych należy do Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organów porządkowych"[87]. Żołnierze ww. służb posiadają uprawnienia nadane policjantom w zakresie wykonywania zadań związanych z ruchem drogowym[88]. Umundurowany żołnierz służb porządkowych lub Żandarmerii Wojskowej powinien dawać sygnał nakazujący zatrzymanie się do kontroli w sposób widoczny i zrozumiały dla kierującego. W warunkach dobrej widoczności sygnały powinny być dawane ręką lub tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w czasie słabej widoczności – tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub latarką z czerwonym światłem[89]. Żołnierze Żandarmerii Wojskowej i organów porządkowych mogą kierować ruchem w przypadku pilotowania kolumn wojskowych lub w przypadku prowadzenia akcji mającej na celu ratowanie życia lub mienia ludzkiego. Kierując ruchem, są uprawnieni do krótkotrwałego zamykania i otwierania ruchu drogowego podczas przejazdu pojazdów wojskowych[90]. Żołnierze formacji odpowiedzialnych za porządek przed rozpoczęciem regulacji ruchem drogowym powinni w miarę możliwości powiadomić najbliższą jednostkę Policji. W zakresie kierowania ruchem drogowym mają również obowiązek stosowania się do zapisów rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym[91]. Zgodnie z art. 18 ustawy o Policji w przypadku gdy jest zagrożony porządek publiczny, a siły Policji są niewystarczające do opanowania zagrożenia, można zarządzić użycie Żandarmerii Wojskowej i może ona stosować swoje zadania w stosunku do wszystkich osób, posiadając uprawnienia Policji[92]. W ostatnim czasie żołnierze żandarmerii byli wykorzystywani m.in. do zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym podczas trwania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012[93].

Straż Graniczna

Na polskich drogach coraz częściej można spotkać funkcjonariuszy Straży Granicznej kontrolujących kierowców. Zadania związane z kontrolą ruchu drogowego wynikają z ustawy o Straży Granicznej[94] i należy do nich m.in. organizowanie i dokonywanie kontroli ruchu granicznego, wykrywanie i ściganie sprawców przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, zapewnienie bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i ochrona szlaków komunikacyjnych. O uprawnieniach funkcjonariuszy Straży Granicznej w tym zakresie mówi ustawa – Prawo o ruchu drogowym[95] i niewiele różnią się one od praw Policji. Zaliczamy do nich m.in. prawo do legitymowania osób i wydawania im poleceń, sprawdzania dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej, sprawdzania stanu trzeźwości kierujących oraz stanu technicznego pojazdów. Funkcjonariusze Straży Granicznej posiadają także uprawnienia w zakresie sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy kierowcy i jego odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, usuwania i przemieszczania pojazdów, występowania z wnioskiem o dokonanie badań lekarskich kierowcy oraz kontrolowania przewożonego ładunku[96]. O sposobie pełnienia służby na drogach przez funkcjonariuszy Straży Granicznej mówi rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego[97]. Zgodnie z nim kontrolę może przeprowadzić umundurowany funkcjonariusz, w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Sygnał do zatrzymania powinien być dawany w sposób widoczny i zrozumiały dla kierowcy. W dobrych warunkach atmosferycznych zatrzymanie do kontroli jest wykonywane ręką bądź tarczą do zatrzymywania pojazdów, w warunkach słabej widoczności – latarką ze światłem czerwonym lub tarczą ze światłem czerwonym[98]. Strażnik Graniczny w uzasadnionych przypadkach, np. prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, może odmówić kierującemu wjazdu na terytorium Polski[99]. Prawo do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu daje funkcjonariuszom Straży Granicznej ustawa – Prawo o ruchu drogowym[100], natomiast zasady kierowania ruchem są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[101].

Inspekcja Transportu Drogowego

Inspekcja Transportu Drogowego jest to wyspecjalizowana formacja, której celem jest zapewnienie uczciwej konkurencji w ramach wykonywania transportu drogowego, polepszenie bezpieczeństwa w ruchu i ochrona środowiska. W ramach jej głównych zadań określonych w art. 50 ustawy o transporcie drogowym[102] znajdują się m.in.: kontrola przestrzegania obowiązków lub warunków przewozu drogowego, nadzór nad stosowaniem się do przepisów ruchu drogowego zawartych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym[103], kontrola przestrzegania zasad dotyczących przewozu zwierząt, rodzaju używanego paliwa i dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz prawidłowości uiszczania opłat elektronicznych za korzystanie z dróg. Do jej obowiązków należy prowadzenie i wydawanie decyzji administracyjnych oraz wykonywanie czynności dotyczących zezwoleń zagranicznych i ministra właściwego do spraw transportu. Zadania Inspekcji Transportu Drogowego precyzuje także art. 129a ustawy – Prawo o ruchu drogowym[104], określając, że Inspekcja przeprowadza kontrolę drogową wobec kierującego wykonującego przewóz drogowy, o którym mówi ustawa o transporcie drogowym[105] oraz wobec którego istnieje podejrzenie kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości albo pod wpływem środka działającego podobnie do alkoholu. Inspekcja Transportu Drogowego kontroluje kierujących pojazdami, którzy naruszyli przepisy ruchu drogowego, a fakt ten został zarejestrowany z użyciem urządzeń kontrolno-pomiarowych lub rejestrujących zamontowanych w pojeździe bądź statku powietrznym. Do zadań Inspekcji Transportu Drogowego ustawodawca zaliczył kontrolę kierowców rażąco naruszających przepisy ruchu drogowego lub stwarzających zagrożenie w ruchu oraz tych, którzy wykonują przewóz drogowy zgodnie z ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych[106]. W zarządzeniu nr 92 Prezesa Rady Ministrów[107] jako komórki organizacyjne Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wyszczególniono m.in. Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANRD) oraz Biuro ds. Elektronicznego Poboru Opłat (BEPO). Działalność Centrum polega na realizacji zadań związanych z wykrywaniem – za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących – wykroczeń dotyczących niestosowania się do sygnalizacji świetlnej lub przekraczania dopuszczalnej prędkości. Biuro prowadzi nadzór nad drogami, które objęte są elektronicznym poborem opłat za korzystanie z nich.

W ramach realizacji zadań inspektorom przysługują takie same prawa jak policjantom, o czym mówi art. 129a ust. 2

ustawy – Prawo o ruchu drogowym[108]. Funkcjonariusze Inspekcji Transportu Drogowego są uprawnieni przede wszystkim do legitymowania osób i wydawania im wiążących poleceń, sprawdzania dokumentów, badania stanu trzeźwości kierowców i stanu technicznego pojazdów, sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy i obowiązkowego odpoczynku kierowcy. Posiadają prawo do zatrzymywania w uzasadnionych przypadkach dokumentów, np. praw jazdy, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, kontroli przewozów materiałów niebezpiecznych, występowania z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierowcy i pilotowania określonych grup pojazdów. Inspektorom przysługuje prawo do kierowania ruchem drogowym, co zostało określone w ustawie – Prawo o ruchu drogowym[109]. Zasady regulacji ruchem zawiera rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[110].

Straż gminna (miejska)

Zgodnie z ustawą o strażach gminnych jednym z zadań straży gminnych i miejskich jest „czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego – w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym”[111]. Zapis ten precyzuje art. 129b ustawy Prawo o ruchu drogowym, stanowiący, że strażnicy gminni (miejscy) mogą dokonywać kontroli w stosunku do kierujących naruszających zakaz ruchu w obu kierunkach (znak B-1). Mogą także wykonywać czynności służbowe wobec osób niestosujących się do przepisów o zatrzymaniu i postoju pojazdów, ruchu pieszych, a także ruchu motorowerów, pojazdów zaprzęgowych, rowerów, jazdy wierzchem i pędzenia zwierząt[112]. Strażnik gminny (miejski) może przystąpić do przeprowadzenia kontroli drogowej, posiadając stosowne upoważnienie, które może uzyskać po odbyciu szkolenia prowadzonego przez przełożonego, w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji. Zatrzymanie do kontroli na obszarze zabudowanym może się odbywać przez całą dobę, a poza obszarem zabudowanym – tylko w dzień. Sygnał do zatrzymania powinien być wydany w sposób widoczny i zrozumiały dla prowadzącego pojazd, ręką lub tarczą do zatrzymywania podczas dobrych warunków atmosferycznych, a w warunkach słabej widoczności – latarką albo tarczą ze światłem czerwonym[113]. Wykonując swe zadania, strażnicy mają prawo m.in. zatrzymywać pojazdy i jadących wierzchem. Są uprawnieni do sprawdzenia dokumentów wymaganych przy kontroli drogowej, legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu poleceń.

Prawo do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze daje strażnikom art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[114], mówi o tym również rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[115].

Służba Celno-Skarbowa

Funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, realizując zadania związane z polityką celną, posiadają uprawnienia w zakresie kontroli ruchu drogowego, które ściślej określa ustawa – Prawo o ruchu drogowym[116]. Są one takie same, jak w przypadku Straży Granicznej i należą do nich m.in.: prawo do legitymowania osób i wydawania im poleceń, sprawdzania dokumentów wymaganych podczas kontroli drogowej, sprawdzania stanu trzeźwości kierujących oraz stanu technicznego pojazdów. Funkcjonariusze Służby Celnej posiadają także uprawnienia w zakresie sprawdzania zapisów urządzeń rejestrujących prędkość jazdy, czas pracy kierowcy i jego odpoczynku, używania przyrządów kontrolno-pomiarowych, usuwania i przemieszczania pojazdów, występowania z wnioskiem o dokonanie badań lekarskich kierowcy oraz kontrolowania przewożonego ładunku. Sposób pełnienia służby na drodze przez funkcjonariuszy Służby Celnej precyzuje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego[117]. Stanowi ono m.in., że kontrola drogowa powinna być przeprowadzana przez umundurowanego funkcjonariusza poruszającego się pojazdem oznakowanym, w miejscu bezpiecznym, nieutrudniającym ruchu. Zatrzymanie do kontroli drogowej podczas dobrej widoczności może nastąpić za pomocą ręki lub tarczy do zatrzymywania pojazdów, a w czasie niedostatecznej widoczności – latarką lub tarczą ze światłem czerwonym. Funkcjonariusze mają obowiązek powiadomić Policję w przypadku, gdy zaistnieje konieczność zatrzymania uprawnień do kierowania lub użytkowania pojazdu. Zgodnie z art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[118] umundurowany funkcjonariusz celny jest uprawniony do wydawania poleceń i sygnałów uczestnikom ruchu, o czym stanowi także rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[119].

Straż Leśna (Parku)

Kontrola ruchu odbywającego się na terenie lasów i parków narodowych należy m.in. do funkcjonariuszy Służby Leśnej lub Straży Parku. Zgodnie z ustawą o lasach[120] i ustawy o ochronie przyrody[121] jednym z uprawnień funkcjonariuszy ww. służb jest prawo zatrzymywania pojazdów, dokonywania ich kontroli oraz sprawdzenie przewożonego ładunku i bagażu w przypadku podejrzenia popełnienia czynu zabronionego. Zadania i uprawnienia funkcjonariuszy dotyczące kontroli ruchu precyzuje ustawa – Prawo o ruchu drogowym[122]. Zgodnie z nią funkcjonariusze leśni i służby parku posiadają prawo do kontroli kierowców niestosujących się do przepisów i znaków drogowych (np. do zakazu wjazdu, zatrzymywania się i postoju) na terenach im podległych. Wykonując swe zadania, są uprawnieni do zatrzymania pojazdu, legitymowania osób i wydawania poleceń dotyczących zachowania się na drodze. Do przeprowadzania kontroli drogowej strażników uprawnia stosowne upoważnienie, które uzyskują po zaliczeniu szkolenia przeprowadzanego przez przełożonego działającego w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji. Strażnicy powinni poruszać się pojazdem oznakowanym, a sygnał nakazujący zatrzymanie się do kontroli powinien być widoczny i zrozumiały. Szczegółowy sposób pełnienia służby na drogach przez strażników określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego[123]. Do kierowania ruchem drogowym na terenie lasu uprawnienie posiada strażnik leśny, natomiast na terenie parku narodowego – funkcjonariusz Straży Parku, o czym mówi art. 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym[124], oraz rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[125]. Strażnicy, wydając uczestnikom ruchu polecenia i sygnały, powinni być łatwo rozpoznawalni i widoczni.

Osoby działające w imieniu zarządcy drogi

Czynności związane z kontrolą ruchu drogowego wykonują nie tylko znane formacje, takie jak Policja, Żandarmeria Wojskowa czy Inspekcja Transportu Drogowego, ale również osoby działające w imieniu zarządcy drogi, tj. zarządu wojewódz-

twa, powiatu lub gminy (miasta). Zadania tych osób ograniczają się do kontroli pojazdów w zakresie przestrzegania przepisów o masie, wymiarach lub nacisku osi, niszczących i zanieczyszczających drogi[126]. Czynności kontrolne powinny być prowadzone w obecności funkcjonariusza Policji lub Inspekcji Transportu Drogowego przez osobę posiadającą stosowne upoważnienie wydane przez komendanta powiatowego (miejskiego) Policji, potwierdzające odbycie szkolenia w tym zakresie. Osoby działające w imieniu zarządcy drogi podczas wykonywanych czynności powinny być łatwo rozpoznawalne i widoczne. Sposób wykonywania czynności przez nie na drodze określa rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie kontroli ruchu drogowego[127]. Posiadają one prawo do zatrzymywania pojazdu, legitymowania osób i wydawania im wiążących poleceń dotyczących korzystania z drogi, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu oraz sprawdzania stanu technicznego i parametrów pojazdu (np. masa, wymiary). Są uprawnione do używania przyrządów kontrolno-pomiarowych służących głównie do badania pojazdu i uniemożliwienia dalszej jazdy, gdy pojazd przekracza dopuszczalną masę, nacisk osi lub uszkadza drogę[128]. Prawo do wydawania sygnałów i poleceń użytkownikom dróg daje osobom działającym w imieniu zarządcy drogi ustawa – Prawo o ruchu drogowym[129], a czynności te precyzuje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kierowania ruchem drogowym[130].

NADZÓR NAD DZIAŁALNOŚCIĄ ORGANÓW KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

Organy, przedmiot oraz kryteria nadzoru

W celu zapewnienia prawidłowości działania oprócz kontroli stosuje się także nadzór, który ma szerszy zasięg niż kontrola. Istnieje kilka definicji nadzoru. Zdaniem E. Ochendowskiego „nadzór obejmuje zawsze kontrolę, natomiast wykonywanie kontroli nie musi się łączyć z prawem stosowania środków nadzorczych. O nadzorze mówi się wówczas, gdy w grę wchodzi prawo wydawania poleceń, wiążących dyrektyw co do zmiany kierunków działania. Nadzór nie ogranicza się zatem do obserwacji i ustaleń stanu faktycznego, ale łączy się z możliwością stosowania środków nadzoru”[131]. Pod pojęciem nadzoru rozumie się również „kontrolę połączoną z uprawnieniami do podjęcia prawem przewidzianych środków wiążących nadzorowanego lub możność bezpośredniego wzruszenia jego aktów. Jeżeli środki prawa nie określają środków nadzorczej ingerencji, określenie nadzór traktuje się jako wyłącznie kontrolę”[132]. Natomiast J. Hausner pisze, że „(…) nadzór charakteryzuje się władczym charakterem form jego realizacji. Oznacza to, że organ nadzoru może ingerować bezpośrednio w działanie organu nadzorowanego, wydając mu dyrektywy do podjęcia stosownych działań korygujących czy naprawczych. Wynika to często z faktu ponoszenia odpowiedzialności przez nadzorującego za wynik i jakość działań nadzorowanego. Tych cech nie ma kontrola. Oczywiście, rozróżnienie pomiędzy kontrolą i nadzorem często ulega zatarciu, jeśli zwiększone są uprawnienia pokontrolne organów uprawnionych do kontroli (…)”[133]. Przedmiotem nadzoru nad działalnością organów kontroli ruchu drogowego jest kontrolowanie efektywności, skuteczności oraz prawidłowości ich działania, a także monitorowanie realizacji wniosków i zaleceń pokontrolnych. Instytucje odpowiedzialne za kontrolę ruchu drogowego wchodzą w skład organów administracji centralnej, które są podległe lub nadzorowane przez właściwego ministra (centralne organy resortowe). „Resort w znaczeniu podmiotowym oznacza hierarchiczny układ organów i jednostek organizacyjnych (centralnych i terenowych), podporządkowanych określonemu centralnemu organowi administracji państwowej”[134]. W podległości hierarchicznej spotykamy się z podległością służbową, która w zakresie spraw służbowych daje możliwość wydawania rozkazów i poleceń służbowych, oraz podległością osobową umożliwiającą w odniesieniu do spraw pracowniczych dawanie awansów, kar lub pociąganie do odpowiedzialności dyscyplinarnej. W obszarze kontroli ruchu drogowego system hierarchiczny na przykładzie Policji przedstawia się w następujący sposób: na szczeblu centralnym Komendant Główny Policji nadzoruje I Zastępcę Komendanta Głównego, któremu podlega Biuro Ruchu Drogowego. Na szczeblu wojewódzkim Komendant Wojewódzki, którego zwierzchnikiem jest Komendant Główny Policji, nadzoruje pracę I Zastępcy Komendanta Wojewódzkiego, któremu podlega Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego, a pracę funkcjonariuszy Wydziału Ruchu Drogowego nadzoruje naczelnik. Na szczeblu powiatu Komendant Powiatowy Policji podległy Komendantowi Wojewódzkiemu, nadzoruje pracę Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego, który jest zwierzchnikiem pracujących w nim funkcjonariuszy. Należy podkreślić, że właściwy nadzór ma bardzo duży wpływ na prawidłowe funkcjonowanie organów kontroli ruchu drogowego. Do kryteriów prawidłowego nadzoru zaliczamy kryterium legalności (zgodność działań z prawem), celowości (zgodność ze standardami należytego działania w danej dziedzinie), rzetelności (ocena działania co do prowadzenia działalności oraz prowadzonych działań merytorycznych) i gospodarności (dotyczy prawidłowego dysponowania środkami materialnymi i finansowymi).

Środki nadzoru

W celu skutecznego nadzorowania podległej jednostki są stosowane różne środki nadzoru. Przy systemie hierarchicznym funkcjonującym w instytucji organ wyższy stopniem wydaje polecenia organowi niżej usytuowanemu w hierarchii. Zasada legalności, praworządności nakazuje organom nadzorującym, aby wydawane decyzje i polecenia były zgodne z prawem. W przypadku braku prawnych uregulowań nadzoru organ nadzorujący może tylko sugerować nadzorowanemu działanie prawidłowe. Środki nadzoru możemy podzielić na prewencyjne i represyjne. Prewencyjne środki nadzoru służą doradzaniu jednostce nadzorowanej i opiekowaniu się nią, co ma na celu wyeliminowanie nieprawidłowości. Należy do nich m.in. uzgodnienie treści aktu utworzonego przez organ nadzorowany z organem nadzorującym lub zatwierdzenie takiego aktu przez organ nadzorujący. Represyjne środki nadzoru są stosowane w przypadku stwierdzenia naruszenia prawa. Ich przykładem jest żądanie przez organ nadzorujący informacji dotyczących nadzorowanego zakresu działań czy nakazanie wykonania określonych zadań. Uprawnienia organu nadzorującego dzieli się na środki oddziaływania merytorycznego (np. uchylanie, zawieszanie rozstrzygnięć organów nadzorowanych) i personalne (np. prawo do zawieszania pracowników w czynnościach).

KONTROLA DROGOWA PRZEPROWADZANA PRZEZ POLICJĘ JAKO JEDEN Z CZYNNIKÓW BEZPIECZEŃSTWA W RUCHU DROGOWYM

Policja jako organ kontroli ruchu drogowego czuwa nad bezpieczeństwem i porządkiem na drogach. Rejestruje dane statystyczne dotyczące czynności wykonywanych na drogach – m.in. liczby zdarzeń drogowych i ich przyczyn czy liczby ujawnionych wykroczeń oraz przestępstw drogowych. Informacje te pomagają w zobrazowaniu stanu bezpieczeństwa na drogach. W niniejszej części artykułu dokonano analizy danych statystycznych odnoszących się do stanu bezpieczeństwa na drogach. Autor spróbuje odpowiedzieć na pytanie, czy i w jakim zakresie kontrole drogowe Policji przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa.

Analiza danych statystycznych publikowanych przez Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce, pozwala zaobserwować ich systematyczny wzrost, co przedstawia tabela nr 1.

Można zauważyć, że liczba nowo zarejestrowanych pojazdów pomiędzy rokiem 2010 i 2016 wzrosła o 355 594, a między rokiem 2013 i 2016 o 442 497. Według danych statystycznych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji nastąpił również wzrost ogólnej liczby pojazdów silnikowych (patrz tabela nr 2).

Wzrost ogólnej liczby samochodów poruszających się po polskich drogach między rokiem 2010 i 2015 wynosił 4 371 149, a pomiędzy rokiem 2012 i 2015 – 2 533 389. Szybko rosnąca liczba pojazdów wymusza budowę nowych i remont starych dróg. Dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa wpływa przede wszystkim na bezpieczeństwo uczestników ruchu, ale również umożliwia szybkie przemieszczanie się czy rozwój gospodarczy kraju. Wzrost liczby pojazdów może wynikać z łatwo dostępnego i rozwiniętego rynku aut nowych oraz – zwłaszcza – używanych. Samochód przestał być dobrem luksusowym, ale powszechnym, wykorzystywanym do pracy. Można zaobserwować, że w wielu gospodarstwach domowych jest więcej niż jeden samochód. Widząc to, możemy stwierdzić, że samochody są nie tylko dobrem powszechnym, ale poprawiła się również sytuacja materialna społeczeństwa. Na zwiększoną liczbę pojazdów na drogach może mieć wpływ fakt, że większość młodych ludzi z chwilą osiągnięcia pełnoletności zyskuje prawo jazdy i dąży do zakupu pojazdu. Niestety, większość aut poruszających się po drogach stanowią pojazdy starsze. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego w „Raporcie branży motoryzacyjnej 2016”[135] opublikował, że średni wiek samochodu w 2015 r. wynosił 13,4 roku, natomiast samochody czteroletnie lub młodsze stanowiły pod koniec 2015 r. 10% wszystkich aut, tj. 1562,6. Możemy wnioskować, że przewaga pojazdów używanych, kilkunastoletnich wynika z rozwiniętego importu aut z zagranicy. Pojazdy poruszające się obecnie po drogach są w coraz lepszym stanie technicznym. Decyduje o tym świadomość kierujących, dbających o swoje auta, oraz systematyczny nadzór organów kontroli ruchu drogowego. W samochodach znajdują zastosowanie coraz nowocześniejsze układy i systemy mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Z każdym rokiem przybywa nowoczesnych dróg i autostrad. Według danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad „sieć dróg szybkiego ruchu na koniec 2016 r. wynosiła w Polsce łącznie 3163,4 km. Z tego 1631,7 km stanowiły autostrady, a 1531,7 km drogi ekspresowe. Przez ostatni rok wzbogaciliśmy się o nieco ponad 100 km tego typu tras”[136].

Tabela nr 3 prezentuje liczbę wypadków oraz osób zabitych i rannych. W ostatnim dziesięcioleciu największą liczbę wypadków drogowych odnotowano w 2007 r. Spadek nastąpił w latach 2008–2010, po czym w 2011 r. nastąpił wzrost. Od 2012 r. ponownie odnotowano spadek liczby wypadków i osób, które w nich ucierpiały, aż do roku 2016, kiedy to nastąpił niewielki wzrost (patrz tabela nr 3).

W 2016 r. najwięcej wypadków miało miejsce w sierpniu (10%), w lipcu (9,8%) oraz w czerwcu (9,6%). Największa liczba zabitych została odnotowana w sierpniu (10,3%), we wrześniu (10,2%) i październiku (10,1%). W 2015 r. do największej liczby wypadków doszło również w sierpniu (9,9%), w grudniu (9,3%) i lipcu (9,2%). Najwięcej osób zginęło w grudniu (11,1%). Można wnioskować, że zwiększona liczba wypadków w miesiącach letnich była wywołana dużym natężeniem ruchu na drogach, co było spowodowane wakacyjnymi wyjazdami. W 2016 r. w lipcu w Warszawie odbył się Szczyt NATO, w którym uczestniczyło wielu przedstawicieli państw. Ponadto w Krakowie zorganizowano Światowe Dni Młodzieży, w których brało udział 3 868 000 pielgrzymów. Wydarzenia te powodowały m.in. utrudnienia na drogach, zwiększały natężenie ruchu oraz wymuszały zaangażowanie dużej liczby policjantów z całego kraju. Natomiast duży procent wypadków w okresie jesienno-zimowym może wynikać z trudnych warunków atmosferycznych oraz wcześnie zapadającego zmroku.

Dniem tygodnia, w którym ginęło i zostało rannych w wypadkach drogowych najwięcej osób, był piątek. W 2015 r. było to 16,7% zabitych i 16,5% rannych, a w 2016 r. 16,9% zabitych oraz 16,6% rannych osób. Do największej liczby wypadków dochodziło w godz. 14.00–19.00, na co również miało wpływ duże natężenie ruchu spowodowane m.in. powrotami z pracy. W piątki natomiast ludzie nie tylko wracają z pracy, ale także wyjeżdżają na weekendowy odpoczynek. Najmniej wypadków odnotowano w godzinach 24.00–5.00, gdy natężenie ruchu jest małe, ponadto w tym czasie najmniejsza liczba ludzi odniosła obrażenia.

W 2016 r. i poprzednich latach stwierdzono, że do największej liczby wypadków dochodzi w ciągu dnia, na prostym odcinku drogi. Możemy przypuszczać, że w tym okresie kierujący odczuwają większy komfort jazdy i czują się pewniej, poprzez co poruszają się z dużymi prędkościami, co sprzyja powstawaniu zdarzeń drogowych. Mimo to większy wskaźnik zabitych jest odnotowywany w porze nocnej na drogach nieoświetlonych. W 2015 r. najwięcej wypadków miało miejsce w obszarze zabudowanym − 23 658 (71,8%), zabitych 1248 (42,5%), rannych 27 431 osób (69%). W 2016 r. odnotowano 23 869 (70,9%) wypadków, w których zginęło 1275 osób (42,1%), a obrażenia ciała odniosło 27 696 osób (67,9%). Natomiast liczba wypadków, do których doszło poza obszarem zabudowanym, w 2015 r. wyniosła 9309 (28,2%). Zginęło w nich 1690 osób (57,5%), a rannych zostało 12 347 (31%). W roku 2016 miało miejsce 9795 (29,1%) wypadków poza obszarem zabudowanym, zginęło w nich 1751 osób (57,9%), a rany odniosło 13 070 osób (32,1%). Obserwujemy tutaj wzrost liczby wypadków i ich ofiar w porównaniu z rokiem 2015, tj. wypadki + 5,2%, zabici + 3,6%, ranni +5,9%. Przedstawione wartości doskonale obrazują, że do większej liczby wypadków dochodzi na obszarze zabudowanym, ale w zda-

Tabela nr 1. Liczba pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce

	Rok						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Liczba pojazdów	1 466 455	1 368 145	1 314 476	1 379 552	1 326 563	1 584 552	1 822 049

Źródło: Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

Tabela nr 2. Ogólna liczba pojazdów

	Rok					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba pojazdów	23 037149	24 189 370	24 875 717	25 683 575	26 472 274	27 409 106

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Tabela nr 3. Liczba wypadków oraz osób zabitych i rannych w Polsce w latach 2007–2016

Lata	Wypadki		Zabici		Ranni	
	Ogółem	2007 = 100%	Ogółem	2007 = 100%	Ogółem	2007 = 100%
2007	49 536	100,0	5583	100,0	63 224	100,0
2008	49 054	99,0	5437	97,4	62 097	98,2
2009	44 196	89,2	4572	81,9	56 046	88,6
2010	38 832	78,4	3907	70,0	48 952	77,4
2011	40 065	80,9	4189	75,0	49 501	78,3
2012	37 046	74,8	3571	64,0	45 792	72,4
2013	35 847	72,4	3357	60,1	44 059	69,7
2014	34 970	70,6	3202	57,4	42 545	67,3
2015	32 967	66,5	2938	52,6	39 778	62,9
2016	33 664	67,9	3026	54,2	40 766	64,5

Źródło: Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2017.

Tabela nr 4. Wypadki drogowe i ich skutki wg geometrii drogi

Miejsce	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Prosty odcinek	18 004	18 271	1912	1922	20 979	21 495
Zakręt, łuk	3790	3986	477	513	5077	5213
Spadek	508	537	58	54	636	631
Wzniesienie	390	418	50	62	509	527
Wierzchołek	26	19	4	1	39	34
Skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem	9450	9745	427	468	11 612	12 043
Skrzyżowanie o ruchu okrężnym	500	531	7	7	592	660
Skrzyżowanie dróg równorzędnych	171	162	4	8	199	199

Źródło: Raport KGP dotyczący wypadków drogowych w latach 2015 i 2016.

rzeniach występujących poza obszarem zabudowanym ginie więcej ludzi. Przyczyną mogą być trudne warunki jazdy, np. ograniczona widoczność, oraz nadmierna prędkość. Często w jednym samochodzie umiera więcej niż jedna osoba, a pomoc lekarska dociera do poszkodowanych zbyt późno.

Miejscem, w którym dochodzi do największej liczby wypadków, są m.in. proste odcinki drogi, zakręty i łuki, spadki, wzniesienia oraz skrzyżowania, co przedstawia tabela nr 4. Do głównych przyczyn wypadków drogowych można zaliczyć niedostosowanie prędkości do warunków jazdy, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami, nieprawidłowe wyprzedzanie oraz zachowanie wobec pieszych.

Miejscem, w którym odnotowano największą liczbę wypadków drogowych w 2015 i 2016 r., była jezdnia, następnie – przejście dla pieszych, pobocze, chodnik, droga dla rowerów oraz skarpa i rów.

W 2015 r. zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych. Odnotowano 26 713 wypadków (81% ogółu), zginęło 2600 osób (88,5%), a rannych zostało 32 116 osób (80,7%). Podobnie było w 2016 r., z tym że wypadków odnotowano 27 270 (81% ogółu), śmierć poniosło 2665 osób (88,1%), a rannych zostało 32 857 osób (80,6%). Do najmniejszej liczby wypadków doszło na drogach ekspresowych (2015 r. – 258, 2016 r. – 273) oraz autostradach (2015 r. – 380, 2016 r. – 415). Na tych drogach ucierpiało najmniej osób. Liczby te w znakomity sposób obrazują, jak duże znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym ma nowoczesna i rozbudowana infrastruktura drogowa.

Spośród wszystkich wypadków najwięcej było zakwalifikowanych jako „zderzenie pojazdów w ruchu". W 2015 r. było ich 16 802, co dało 50,9% ogółu, natomiast w 2016 r. 17 484, co stanowiło 51,9% ogółu wypadków. Drugim najczęściej występującym rodzajem wypadków było „najechanie na pieszego" − w 2015 r. było ich 8436, tj. 25,6% ogółu, oraz w 2016 r. − 8255 (24,5% ogółu wypadków). Widzimy zatem, jak bardzo zagrożoną grupą są niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, m.in. piesi i rowerzyści.

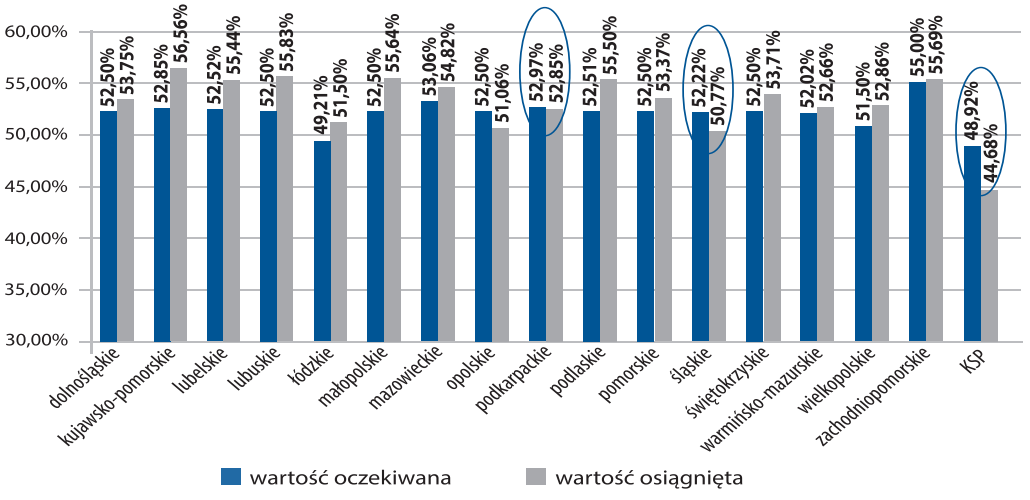
Decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego ma człowiek. W 2015 r. z winy kierujących doszło do 82,8% wypadków, a w 2016 r. − do 86,4%. Wśród sprawców zdarzeń drogowych najliczniejszą grupę stanowili mężczyźni, bo aż 73,7% w 2015 r. i 73,2% w 2016 r. Szczególną uwagę należy zwrócić na „młodych kierowców" w wieku 18−24 lata. W 2016 r. byli sprawcami 5823 wypadków, tj. 20%, co daje wzrost − w porównaniu z rokiem 2015 − o 240 wypadki, czyli 4,3%. Może to wynikać z braku doświadczenia i nieodpowiedzialności młodych ludzi.

Inną, dość liczną grupę sprawców wypadków drogowych stanowili piesi. W 2016 r. spowodowali 2449 wypadków (7,3%), w których zginęło 399 osób (13,2%), a rany odniosły 2093 osoby (5,1%). W większości przypadków ofiarami byli piesi. W porównaniu z 2015 r. piesi spowodowali o 170 (-6,5%) wypadków mniej. Zginęło w nich 51 osób mniej (-11,3%), a liczba rannych zmniejszyła się o 245 (-10,9%). Można zauważyć, że jest to znaczący spadek w tej grupie uczestników ruchu. Mogą mieć na to wpływ kampanie edukacyjne, działania kontrolno-prewencyjne, ale również zwiększone represje wobec osób popełniających wykroczenia. Wśród pieszych największą grupę, tak jak w przypadku kierujących, stanowią mężczyźni (2015 r. – 67,5%, 2016 r. – 67%), z tym że głównie w wieku 40−59 lat. Szczególnie zagrożone są osoby starsze, powyżej 60. roku życia. Do największej liczby wypadków z udziałem pieszych dochodzi w listopadzie i grudniu, kiedy warunki atmosferyczne są trudne oraz szybko zapada zmrok. Dlatego policjanci prowadzą szczególnie w okresie jesienno-zimowym działania mające na celu zwiększenie widoczności pieszych i rowerzystów. Przykładem takich działań są akcje: „Odblask", czy „Postaw na odblask", podczas których uczestnikom ruchu drogowego są rozdawane m.in. elementy odblaskowe oraz światła[137].

Jako jeden ze sposobów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komenda Główna Policji obrała sobie za cel zwiększenie liczby etatów policyjnych w komórkach ruchu drogowego do wartości minimum 10% w stosunku do całego stanu etatowego komend wojewódzkich i komendy stołecznej Policji. Realizacja tego zadania nastąpiła zgodnie z poleceniem Komendanta Głównego Policji z dnia 24 kwietnia 2013 r. Miało to prowadzić do zwiększenia liczby policjantów ruchu drogowego pełniących służbę na drogach. Procentowy udział policjantów pionu ruchu drogowego, pełniących służbę na drogach w 2016 r., prezentuje wykres nr 1. Widzimy, że tylko trzy województwa nie osiągnęły oczekiwanej wartości.

Wraz ze wzrostem liczby etatów funkcjonariuszy pełniących służbę w komórkach ruchu drogowego zwiększyła się liczba policjantów pełniących służbę na drogach. Pozwoliło to na wzrost liczby m.in. legitymowań, przeprowadzenie większej liczby działań kontrolno-prewencyjnych czy zwiększenie represji wobec kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego (patrz tabela nr 3). Porównując rok 2013 z 2016, możemy zaobserwować wzrost liczby legitymowanych osób o 871 371. W tym okresie odnotowano ogólny wzrost zasto-

Wykres nr 1. Procentowy udział policjantów pionu ruchu drogowego, pełniących służbę na drogach w 2016 r.



Źródło: Prezentacja z odprawy rocznej kierownictwa Policji, 2017 r. Komenda Główna Policji.

Tabela nr 5. Liczba osób legitymowanych, środków karnych i zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami w latach 2006–2016

Rok	Liczba legitymowanych osób	Środki prawne za naruszenia			Zatrzymane uprawnienia do kierowania pojazdami
		pouczenia	mandaty karne	wnioski o ukaranie	
2006	5 004 286	1 093 032	1 953 921	112 433	57 026
2007	4 913 246	943 486	2 062 524	106 246	40 192
2008	5 201 088	961 447	2 206 042	102 092	39 990
2009	5 890 466	857 814	2 502 183	107 578	43 096
2010	6 038 537	545 317	2 527 872	109 944	45 187
2011	6 438 157	352 344	2 803 003	89 749	50 751
2012	6 307 282	389 994	2 861 659	75 994	49 131
2013	6 367 523	466 202	2 920 405	97 515	49 113
2014	7 352 711	408 180	3 466 616	141 191	62 034
2015	7 448 021	358 576	3 578 207	164 524	78 572
2016	7 238 894	351 393	3 489 845	160 402	80 771

Źródło: Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Tabela nr 6. Najczęściej popełniane wykroczenia przez kierujących pojazdami

Wykroczenie	Rok	
	2015	2016
Przekroczenie dopuszczalnej prędkości	1 590 959	1 647 420
Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu	401 758	335 462
Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych	84 869	79 021
Nieprawidłowa zmiana pasa ruchu lub kierunku jazdy	221 448	304 824
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	102 617	98 101
Nieprawidłowe wyprzedzanie	55 107	61 074

Źródło: Karta STM za rok 2015 i 2016. Komenda Główna Policji.

Tabela nr 7. Najczęściej popełniane wykroczenia przez pieszych

Wykroczenie	Rok	
	2015	2016
Nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi	2639	2526
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej	74 197	63 857
Przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym	331 602	2 897 770
Chodzenie po niewłaściwej stronie jezdni, leżenie na jezdni	39 558	31 705

Źródło: Karta STM za rok 2015 i 2016. Komenda Główna Policji.

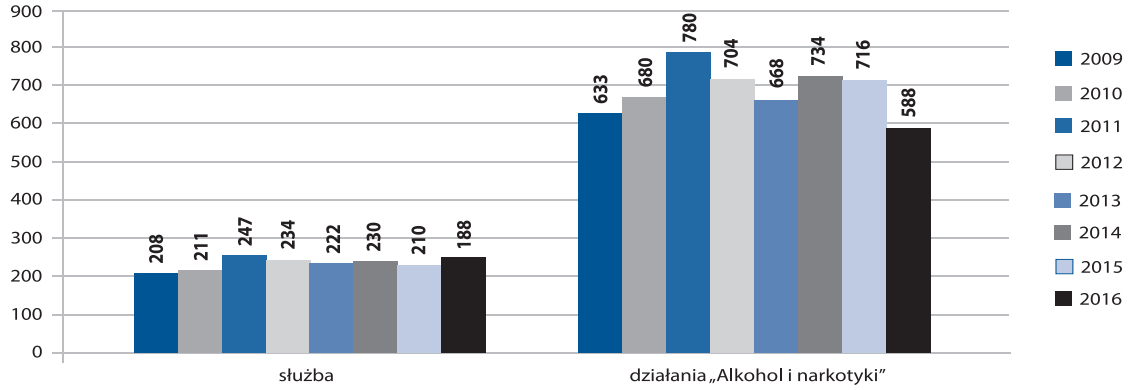
sowanych środków karnych (pouczeń, mandatów, wniosków o ukaranie) o 517 518. W latach 2015–2016 nastąpił gwałtowny wzrost zatrzymanych uprawnień do kierowania pojazdami, tj. z 78 572 do 80 771 (wzrost o 2199), co może wynikać z wprowadzenia w 2015 r. art. 135 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, nakazującego zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym o ponad 50 km/h lub za przewożenie osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) albo wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji.

Do najczęściej popełnianych wykroczeń przez kierujących należą m.in.: przekroczenie dopuszczalnej prędkości, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu czy nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych (patrz tabela nr 6).

Piesi popełniają najczęściej następujące wykroczenia: nieustąpienie pierwszeństwa pojazdowi, niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej oraz przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym (patrz tabela nr 7).

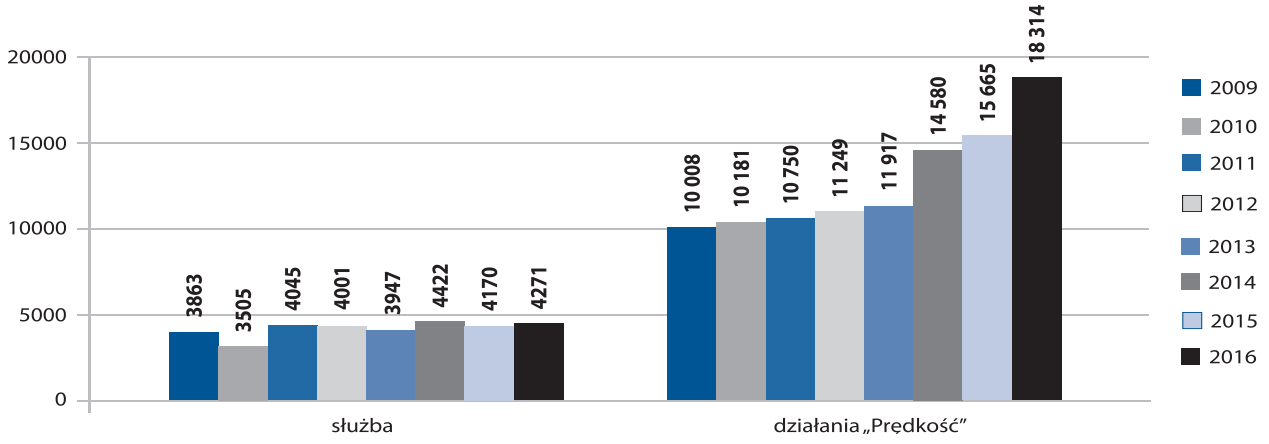
Analizując powyższe dane, można zauważyć wzrost ujawnionych wykroczeń wśród kierujących, związanych m.in. z przekroczeniem dopuszczalnej prędkości (+56 461), nie-

Wykres nr 2. Liczba ujawnionych na dobę przypadków kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu (art. 87 kw + art. 178a kk)



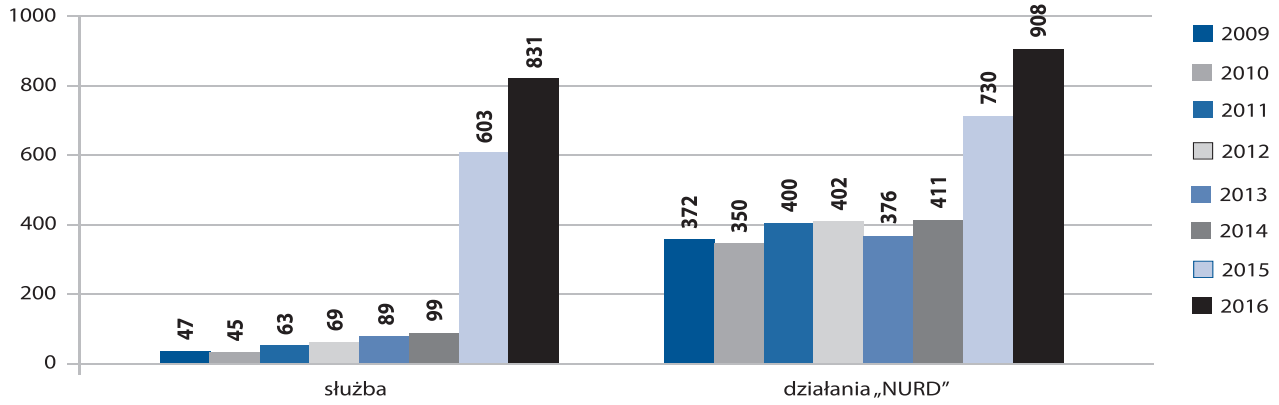
Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Wykres nr 3. Dobowa liczba ujawnionych wykroczeń przekroczenia prędkości



Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Wykres nr 4. Dobowa liczba nałożonych mandatów karnych na kierujących za naruszenie przepisów o zachowaniu się wobec pieszych



Źródło: Sprawozdanie z działań kontrolno-prewencyjnych na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym realizowanych w 2016 r. Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

prawidłową zmianą pasa ruchu lub kierunku jazdy (+83 376) i nieprawidłowym wyprzedzaniem (+5967). Wśród ujawnionych wykroczeń popełnianych przez pieszych bardzo duży wzrost − bo aż o 2 897 770 − zanotowano w związku z przechodzeniem przez jezdnię w miejscu niedozwolonym. Można więc wysnuć wniosek, że Policja w sposób szczególny objęła troską niechronionych uczestników ruchu.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym Policja prowadzi wiele działań kontrolno-prewencyjnych, do których należą m.in. „Alkohol i Narkotyki", „Prędkość" czy „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego". Dokonując analizy wybranych wyników działań kontrolno-prewencyjnych, postaram się udowodnić skuteczność Policji w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i zwalczaniu negatywnych zachowań uczestników ruchu.

Akcja „Alkohol i Narkotyki" ma na celu eliminowanie z ruchu kierujących w stanie po użyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości bądź pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. Skuteczność tych działań obrazuje wykres nr 2, z którego wynika, że na skutek prowadzonej akcji zostaje zbadana i ujawniona znacznie większa liczba kierujących znajdujących się pod wpływem alkoholu. Analizując okres od 2009 r. do 2016 r., można zauważyć, że w zeszłym roku ujawniono najmniej, bo tylko 588 osób kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu. Może to świadczyć o rosnącej świadomości i odpowiedzialności wśród kierujących, którzy rezygnują z kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu, a także o skuteczności działań prewencyjnych i edukacyjnych prowadzonych m.in. przez Policję.

Policja realizuje także działania „Prędkość" polegające na egzekwowaniu od kierujących stosowania się do ograniczeń prędkości (patrz wykres nr 3). Analiza wyników tych czynności wykonanych w latach 2009–2016 pozwala zaobserwować wzrost liczby ujawnionych wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości. Istotne różnice są widoczne w latach 2013–2016, czyli w okresie, gdy do służby na drogach skierowano większą liczbę policjantów ruchu drogowego.

Policja prowadzi również działania mające na celu dbanie o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz egzekwowanie stosowania przez nich przepisów ruchu drogowego, pod nazwą: „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego" (patrz wykres nr 4). Rowerzyści i piesi to grupa uczestników ruchu szczególnie narażona na niebezpieczeństwo. Analizując poniższe dane z lat 2009–2016, można zauważyć znaczny wzrost wykroczeń ujawnionych podczas prowadzonych działań, a w szczególności w czasie codziennej służby. Świadczy to o dużej liczbie wykroczeń popełnianych wobec „niechronionych" uczestników ruchu oraz o wyjątkowym zaangażowaniu policjantów w ich zwalczanie.

Dokonując analizy powyższych danych statystycznych, można stwierdzić, że na polskich drogach z każdym rokiem przybywa samochodów, co przy istniejącej infrastrukturze drogowej nie wpływa na bezpieczeństwo, szczególnie gdy są to samochody kilkuletnie lub kilkunastoletnie. Do 2015 r. obserwowano systematyczny spadek liczby wypadków drogowych, osób zabitych i rannych, jednakże w 2016 r. nastąpił niewielki wzrost tego wskaźnika. Przyczyn tego zjawiska może być wiele. Niektóre są zależne od człowieka, np. nadmierna prędkość, nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych czy nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu. Są też czynniki niezależne od człowieka, a mające duży wpływ na powstawanie wypadków, do których zaliczamy m.in.: stan zdrowia kierowcy, złe warunki atmosferyczne lub zwierzęta na drogach.

Aby zmniejszyć liczbę wypadków, należy także systematycznie rozbudowywać i modernizować infrastrukturę drogową, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo. Świadczą o tym statystyki dotyczące miejsc powstawania zdarzeń drogowych, mówiące o tym, że najmniej wypadków miało miejsce na drogach ekspresowych i autostradach, a najwięcej − na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych, których w Polsce jest dużo.

Kolejnym czynnikiem wpływającym znacząco na zmniejszenie zdarzeń drogowych są stały nadzór i kontrola nad uczestnikami ruchu. W celu poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym Komenda Główna Policji zwiększyła liczbę policjantów skierowanych do służby na drogach, co przyczyniło się m.in. do częstszych legitymowań, ujawnionych przestępstw i wykroczeń drogowych oraz nałożonych środków karnych. Dążąc do efektywnej realizacji zadań, należy przeprowadzać częstsze szkolenia policjantów ruchu drogowego, tak aby mogli w sposób skuteczny i zgodny z prawem zwalczać negatywne zachowania na drogach. Niezbędne jest też wyposażenie funkcjonariuszy w nowoczesny sprzęt techniczny służący do ujawniania przestępstw i wykroczeń oraz uchwalanie aktów prawnych dających policjantom możliwość ich zwalczania. Ważne jest też, aby przepisy prawa nadążały za nowościami technicznymi, z których korzystają uczestnicy ruchu. W celu zmniejszenia liczby wypadków należy po przeanalizowaniu danych statystycznych dotyczących czasu, przyczyn i miejsca ich powstania, kierować siły i środki policyjne w punkty ich występowania. Ważnym orężem w zwalczaniu negatywnych zachowań są m.in. fotoradary i odcinkowe pomiary prędkości, które nie tylko odciążają policjantów w ich codziennych obowiązkach, ale również pełnią funkcję prewencyjno-kontrolną.

Duże znaczenie ma także edukacja młodych uczestników ruchu z zakresu przepisów i umiejętności praktycznych. Trzeba ją rozpocząć już w wieku szkolnym i kontynuować również po otrzymaniu prawa jazdy. Konieczność tę potwierdza fakt powodowania dużej liczby zdarzeń przez kierujących w wieku 18−24 lat. Aby uświadomić uczestnikom ruchu niebezpieczeństwa czyhające na drodze, Policja oraz inne organy prowadzą wiele kampanii edukacyjnych skierowanych do różnych grup osób, np. „Odblask", „Prędkość zabija" czy „Nie jedź na kacu" oraz działania działania prewencyjno-kontrolne, do których należą m.in. „Niechronieni Uczestnicy Ruchu Drogowego", „Prędkość", „Truck". Kampanie i akcje tego rodzaju powinny być nadal realizowane oraz trafiać do jak największej liczby odbiorców.

ZAKOŃCZENIE

Na bezpieczeństwo i porządek w ruchu drogowym składają się takie czynniki, jak: edukacja uczestników ruchu, ich zdolność psychofizyczna, akty prawne regulujące sposób i zasady korzystania z dróg, znajomość przepisów ruchu drogowego, umiejętności praktyczne kierowcy oraz rozbudowana infrastruktura drogowa i nadzór służb kontrolnych. Edukacja dzieci i młodzieży służy przyswojeniu przepisów ruchu drogowego, kształtowaniu właściwych zachowań na drodze i uświadomieniu najmłodszym uczestnikom ruchu zagrożeń, jakie niesie nieprawidłowe korzystanie z dróg. W tym celu funkcjonariusze Policji uczestniczą w spotkaniach z dziećmi, podczas których jest poruszana tematyka bezpieczeństwa w ruchu drogowym

i zagrożeń występujących na drodze. Policjanci prowadzą także egzaminy teoretyczne i praktyczne na kartę rowerową, w czasie których dzieci uzyskują swoje pierwsze uprawnienia do kierowania pojazdami.

Ponadto na bezpieczeństwo uczestników ruchu ma również wpływ stan psychofizyczny kierującego. Kandydaci do uzyskania prawa jazdy są poddawani obowiązkowym badaniom lekarskim mającym na celu stwierdzenie ich predyspozycji do kierowania pojazdami. Z upływem wieku kierowcy powinni poddawać się samokontroli i w przypadku wystąpienia chorób lub zażywania lekarstw mogących upośledzać zdolność do prowadzenia pojazdu – zrezygnować z kierowania. Powinni również odstąpić od kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu. Prowadzonych jest wiele kampanii społecznych mających na celu uświadomienie konsekwencji wynikających z kierowania pod wpływem środków zabronionych, m.in. „Prowadzę, jestem trzeźwy". W celu wyeliminowania z ruchu kierujących pod wpływem alkoholu lub narkotyków Policja realizuje m.in. działania „Trzeźwość", „Trzeźwy poranek."

Podstawowym aktem prawnym regulującym przepisy ruchu drogowego jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym[138] oraz akty wykonawcze. Uczestnik ruchu, poruszając się po drodze publicznej, musi znać obowiązujące go przepisy. Dlatego przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego uprawniającego do kierowania pojazdem (samochodem czy rowerem) kandydat ma obowiązek przystąpić do egzaminu sprawdzającego wiedzę teoretyczną. Kierowca − bez względu na staż posiadania uprawnień do kierowania − powinien systematycznie odnawiać swoją wiedzę, gdyż akty prawne regulujące korzystanie z dróg ulegają zmianom.

Należy podkreślić, że nie bez znaczenia pozostają zdolności praktyczne kierującego. Ich posiadanie pozwala na prawidłową reakcję w sytuacjach ekstremalnych (np. utrata przyczepności) oraz ekonomiczne korzystanie z samochodu, tzw. eco drive. Istnieje wiele ośrodków oferujących kursy w zakresie techniki jazdy samochodem.

Na bezpieczeństwo oraz prawidłowe funkcjonowanie państwa i różnych gałęzi bezpieczeństwa ma także znaczący wpływ rozbudowana infrastruktura drogowa. Każdego roku powstaje coraz więcej szlaków komunikacyjnych, w tym również autostrad i dróg ekspresowych. Rozwój i budowa tras szybkiego ruchu, bezkolizyjnych skrzyżowań i obwodnic miast pozwalają na usprawnienie ruchu, co ma szczególne znaczenie w zakresie przewozu towarów między wschodnią i zachodnią Europą oraz wpływa na zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych. Porządek i płynność ruchu są również gwarantowane przez prawidłowe oraz czytelne oznakowanie dróg znakami pionowymi oraz poziomymi. Za rozbudowę, utrzymanie i oznakowanie ciągów komunikacyjnych odpowiadają organy administracji drogowej. Ich podział i kompetencje są uzależnione od kategorii drogi, za którą odpowiadają, np. drogi krajowe – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Pojazdy poruszające się po drogach publicznych muszą spełniać wymagania wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych i obowiązkowego wyposażenia pojazdów[139] i innych aktów prawnych. Zgodnie z ww. rozporządzeniem pojazd dopuszczony do ruchu po drodze publicznej musi spełniać wymagania w zakresie bezpieczeństwa (np. prawidłowe oświetlenie), ochrony środowiska (np. brak wycieków płynów eksploatacyjnych), porządku (np. posiadanie tablic rejestracyjnych) oraz posiadać odpowiednie wyposażenie, w zależności od rodzaju pojazdu. W celu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym stworzono organy kontroli, m.in. Policję, Inspekcję Transportu Drogowego czy straż gminną (miejską), którym nadano wiele uprawnień. W ramach ujawniania nieprawidłowości mają one prawo m.in. stosować urządzenia kontrolno-pomiarowe służące np. do badania stanu trzeźwości lub dokonywania pomiarów prędkości, a także kontrolować stan techniczny i parametry pojazdów. Zadania i uprawnienia organów kontroli są uregulowane w stosownych aktach prawnych. Za ujawnione nieprawidłowości wobec osoby kontrolowanej są stosowane sankcje przewidziane prawem, a od ustaleń organu kontrolnego przysługuje odwołanie. Nad prawidłowym i zgodnym z prawem funkcjonowaniem organów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na drogach czuwają odpowiednie instytucje, np. Najwyższa Izba Kontroli.

Nie podlega wątpliwości, że kontrola drogowa jest bardzo ważnym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zwiększona liczba policjantów na drogach skutkuje intensywnym nadzorem i kontrolą, a co za tym idzie – zmniejszeniem negatywnych zachowań kierujących na drogach. Istotne jest, aby służbę w komórkach ruchu drogowego pełnili policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie w tym zakresie. Dzięki temu są w stanie w profesjonalny sposób przeprowadzić kontrolę w zakresie stanu technicznego pojazdu, a także transportu drogowego.

Słowa kluczowe: kontrola, organy kontroli, nadzór, administracja drogowa, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, droga, znaki drogowe, pojazd, kierujący

Keywords: control, control authorities, supervision, road administration, traffic safety, road, road signs, vehicle, driver

1 E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*, s. 418.
2 *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, red. Z. Duniewska, B. Jaworska-Dębska, R. Michalska-Badziak, E. Olejniczak-Szałowska, M. Stahl, Warszawa 2002, s. 195.
3 Dz. U. Nr 185, poz. 1092.
4 Art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).
5 E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.
6 Dział IV „Udział prokuratora" ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.).
7 Art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2016 r. poz. 178, z późn. zm.).
8 E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.
9 Art. 6 ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).
10 E. Ochendowski, *Prawo administracyjne*.
11 Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524, z późn. zm.).
12 Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2014 r. poz. 1648).
13 *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 223.
14 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).
15 Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

[16] Art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[17] *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku*, red. J. Wojnarowski, W. Kitler, J. Marczak, H. Królikowski, A. Skrabacz, K. Gąsiorek, M. Kaliński, W. Moczulski, Z. Piątek, Z. Skwarek, H. Szafran, R. Radziejewski, R. Jakubczak, Warszawa 2008, s. 322.
[18] Art. 16 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[19] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej przez policjantów oraz zasad użycia broni palnej przez oddziały i pododdziały zwarte Policji (Dz. U. Nr 135, poz. 1132) – nie obowiązuje od dnia 5 czerwca 2013 r.
[20] Art. 95 § 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).
[21] Art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[22] *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku*, s. 322.
[23] Art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[24] Art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[25] Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).
[26] Art. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
[27] Art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
[28] Art. 5 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.
[29] Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706, z późn. zm.).
[30] Art. 7 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
[31] Art. 11 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
[32] Art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
[33] Zadania straży gminnych (miejskich) określa m.in. ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych, rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 1997 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży gminnych (miejskich) upoważnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. z 2015 r. poz. 2341), a także rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lipca 1998 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej krótkiej przez strażników gminnych (Dz. U. z 2004 r. poz. 215, z późn. zm.).
[34] Art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.).
[35] Art. 45 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
[36] Art. 47 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
[37] Zob. art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
[38] Art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.).
[39] Art. 108 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
[40] Art. 108 ust. 5 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
[41] § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie funkcjonowania Straży Parku w parkach narodowych (Dz. U. Nr 30, poz. 138).
[42] Art. 48 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.).
[43] Art. 50 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
[44] Rozdział 5 „Kontrola ruchu drogowego" ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[45] Zob. art. 53 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
[46] Art. 54 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
[47] Art. 55 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
[48] Art. 56 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
[49] Art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, z późn. zm.).
[50] Art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
[51] Art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
[52] Art. 5 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
[53] Art. 9 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
[54] Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1947).
[55] www.kis.gov.pl/documents/6609173/6751991/broszura+KAS.pdf. [dostęp: 11.05.2017 r.].
[56] Art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.).
[57] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[58] Zob. zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).
[59] Zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).
[60] Art. 129 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[61] Zob. art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[62] Zob. art. 14 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[63] Art. 15 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[64] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).
[65] Art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[66] Zob. art. 95 i 95a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[67] Zob. art. 87 ustawy z 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
[68] Art. 128 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[69] Art. 129 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[70] Zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.).
[71] Zob. art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[72] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846, z późn. zm).
[73] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane (Dz. U. Nr 143, poz. 845, z późn. zm.).
[74] Art. 129 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[75] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
[76] Zob. ustawa z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
[77] Zapisy tego typu urządzeń reguluje m.in. rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. z UE.L Nr 102, s. 1) oraz ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).
[78] Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.).
[79] Art. 132 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

[80] Art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[81] Zob. rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz. U. z 2004 r. Nr 7, poz. 62) – nie obowiązuje od dnia 19 października 2012 r.
[82] Zob. zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 41, z późn. zm.).
[83] Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).
[84] Art. 122 ust. 1 pkt. 3 lit. a, b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[85] Rozdział 12 „Badania lekarskie" ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
[86] Zob. wytyczne nr 1 Komendanta Głównego Policji z dnia 3 stycznia 2006 r. w sprawie postępowania policjantów wobec uczestników ruchu drogowego korzystających z immunitetów i przywilejów dyplomatycznych lub konsularnych oraz korzystających z immunitetów krajowych (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 17, z późn. zm.).
[87] Art. 129 ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[88] Art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[89] Zob. § 4 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Nr 40, poz. 364).
[90] Zob. § 11 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.
[91] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[92] Art. 18 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.
[93] Prawo do udziału w zabezpieczeniu EURO 2012 dawało zarządzenie nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 maja 2012 r. w sprawie użycia żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji (M.P. poz. 294) – nie obowiązuje od 6 lipca 2012 r.
[94] Zob. art. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.
[95] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[96] Art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[97] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[98] § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[99] Zob. art. 4b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[100] Art. 6 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[101] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[102] Zob. art. 50 ustawy z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
[103] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[104] Art. 129a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[105] Ustawa z dnia 6 kwietnia 2001 r. o transporcie drogowym.
[106] Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.
[107] Zarządzenie nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (M.P. poz. 820).
[108] Art. 129a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[109] Art. 6 ust. 1 pkt. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[110] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[111] Art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych.
[112] Art. 129b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[113] Zob. rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[114] Art. 6 ust. 1 pkt. 3c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[115] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[116] Art. 129 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[117] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[118] Art. 6 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[119] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[120] Art. 47 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach.
[121] Art. 108 ust. 5 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
[122] Zob. art. 129c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[123] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[124] Art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[125] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[126] Zob. art. 129d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[127] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.
[128] Art. 129d ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[129] Art. 6 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[130] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym.
[131] E. Ochendowski, *Prawo administracyjne. Część ogólna*, s. 419.
[132] *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 389.
[133] J. Hausner, *Administracja publiczna*, s. 258.
[134] *Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie*, s. 420.
[135] www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Roczniki-i-raporty/Raport-branzy-motoryzacyjnej-2016 [dostęp: 11.05.2017 r.].
[136] www.onet.biznes [dostęp: 12.04.2017 r.].
[137] Dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych pochodzą z raportów Komendy Głównej Policji dotyczących wypadków drogowych za rok 2015 i 2016.
[138] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
[139] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305).

Bibliografia

Hausner J., *Administracja publiczna*, Warszawa 2003.
Misiuk A., *Historia policji w Polsce. Od X wieku do współczesności*, Warszawa 2008.

Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa Polski w XXI wieku, red. J. Wojnarowski, W. Kitler, J. Marczak, H. Królikowski, A. Skrabacz, K. Gąsiorek, M. Kaliński, W. Moczuski, Z. Piątek, Z. Skwarek, H. Szafran, R. Radziejewski, R. Jakubczak, Warszawa 2008.

Ochendowski E., *Prawo administracyjne. Część ogólna*, wyd. 8, Toruń 2009.

Prawo administracyjne, red. K. Duda, B. Kozłowska, A. Krawczyk, Ł. Moczułko, M. Namczyńska, E. Oklińska, B. Orlik, A. Puczko, M. Rojek, P. Tarkowski, Warszawa 2011.

Prawo administracyjne. Pojęcia, instytucje, zasady w teorii i orzecznictwie, red. Z. Duniewska, B. Jaworska-Dębska, R. Michalska-Badziak, E. Olejniczak-Szałowska, M. Stahl, Warszawa 2002.

Akty prawne

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 13 listopada 1956 r. o zmianie organizacji naczelnych organów administracji publicznej w zakresie bezpieczeństwa publicznego (Dz. U. Nr 54, poz. 241) – nie obowiązuje od dnia 19 lipca 1983 r.

Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1449, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1985 r. o prokuraturze (Dz. U. z 2016 r. poz. 178, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2014 r. poz. 1648, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1643, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2017 r. poz. 788, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli (Dz. U. z 2017 r. poz. 524, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 poz. 128, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1483, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 1713, z późn. zm.).

Ustawa z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 22 lipca 2010 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 152, poz. 1018, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli administracji rządowej (Dz. U. Nr 185, poz. 1092).

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1947).

Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) 3820/85 (Dz. Urz. UE.L Nr 102, s. 1).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 1993 r. w sprawie funkcjonowania Straży Parku w parkach narodowych (Dz. U. Nr 30, poz. 138).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 września 1997 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży gminnych (miejskich) upoważnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień (Dz. U. z 2015 r. poz. 2341).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 lipca 1998 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej krótkiej przez strażników gminnych (Dz. U. z 2004 r. poz. 215, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2016 r. poz. 1038, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2009 r. Nr 97, poz. 809).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 grudnia 2003 r. w sprawie warunków i sposobu pilotowania pojazdów oraz wysokości opłat (Dz. Urz. z 2004 r. Nr 7, poz. 62) – nie obowiązuje od 19 października 2012 r.

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Nr 40, poz. 364).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. z 2015 r. poz. 1763).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. Nr 67, poz. 582).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2005 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu postępowania przy użyciu broni palnej przez policjantów oraz zasad użycia broni palnej przez oddziały i pododdziały zwarte Policji (Dz. U. Nr 135, poz. 1132) – nie obowiązuje od dnia 5 czerwca 2013 r.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 143, z późn. zm.).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 1666).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 124, poz. 705).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów pozostawionych bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane (Dz. U. Nr 143, poz. 845, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 czerwca 2011 r. w sprawie usuwania pojazdów, których używanie może zagrażać bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, albo utrudniających prowadzenie akcji ratowniczej (Dz. U. Nr 143, poz. 846, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 września 2011 r. w sprawie rejestracji pojazdów Biura Ochrony Rządu, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, kontroli skarbowej i Służby Celnej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1652, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. w sprawie obrazów i danych utrwalonych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych (Dz. U. poz. 565, z późn. zm.) – nie obowiązuje od 25 kwietnia 2016 r.

Rozporządzenie Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 17 października 2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. poz. 1421) – nie obowiązuje od 1 marca 2017 r.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 września 2015 r. w sprawie sposobu postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. poz. 1565).

Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z 7 października 1944 r. o Milicji Obywatelskiej (Dz. U. Nr 7, poz. 33) – nie obowiązuje od 21 lipca 1954 r.

Zarządzenie nr 5 Ministra Infrastruktury z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie nadania statutu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (Dz. Urz. M.I. Nr 3, poz. 8, z późn. zm.) – nie obowiązuje od 1 marca 2017 r.

Zarządzenie nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 497 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie pełnienia służby przez policjantów wykorzystujących przyrządy kontrolno-pomiarowe służące do rejestracji zachowań uczestników ruchu drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 41, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. U. M.I. Nr 15, poz. 78, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 74 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 grudnia 2008 r. w sprawie nadania numerów drogom wojewódzkim (Dz. Urz. M.I. Nr 15, poz. 79, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 92 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 listopada 2012 r. w sprawie nadania statutu Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego (M.P. poz. 820)

Zarządzenie nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 maja 2012 r. w sprawie użycia żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji (M.P. poz. 294) – nie obowiązuje od 6 lipca 2012 r.

Wytyczne nr 1 Komendanta Głównego Policji z dnia 3 stycznia 2006 r. w sprawie postępowania policjantów wobec uczestników ruchu drogowego korzystających z immunitetów i przywilejów dyplomatycznych lub konsularnych oraz korzystających z immunitetów krajowych (Dz. Urz. KGP Nr 4, poz. 17, z późn. zm.).

Rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojska Polskiego nr 0245/org. z dnia 13 września 1945 r. o powołaniu Departamentu Wojsk Ochrony Pogranicza i oddziałów Wojsk Ochrony Pogranicza w okręgach wojskowych (CAW, III-1-62, s. 75 oraz III-446-18).

Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 14 lipca 2015 r., sygn. akt K-2/13 (Dz. U. poz. 1038).

Netografia

https://www.nik.gov.pl/plik/id,7572,vp,9503.pdf [dostęp: 21 czerwca 2016 r.].

http://statystyka.policja.pl/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html [dostęp: 11.05.2017 r.].

www.onet.biznes [dostęp: 12.04.2017 r.].

www.safege.pl [dostęp: 24.04.2017 r.].

Summary

Traffic control of drivers and vehicles

The above article presents the purpose of controlling drivers and vehicles with special regard to the category of public roads, rules of the roads, a role and tasks of road administration, roads order and safety due to controls and supervision, or preventive activities. It also describes remedies that help control authorities disclose irregularities, sanctions imposed for committing them and ways to appeal against arrangements made during the control. The article was written on the basis of an analysis of mandatory provisions of law, primary sources and labour regulations of traffic safety services.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

OŚWIETLENIE POJAZDÓW

podkom. Dariusz Szymanik
młodszy wykładowca
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

mł. asp. Adam Sobecki
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Rozwój motoryzacji w nieoceniony sposób przekłada się na tworzenie nowej technologii oświetleniowej w pojazdach. Dzisiejsze oświetlenie ledowe lub laserowe powoli wypiera standardowe dotychczas, halogenowe źródła światła, tj. żarówki typu np. H7, H4. O ile laserowe światła mijania i drogowe nadal stanowią wyposażenie klasy premium, o tyle oświetlenie ledowe jest stosowane już w samochodach kompaktowych, takich jak np. Opel Astra czy Seat Leon.

Postęp technologiczny spowodował, że nikogo już nie dziwią skrętne wyładowcze światła mijania lub drogowe czy też wydłużające słup światła podczas jazdy z dużą prędkością. Znaczna różnica przy stosowaniu palników ksenonowych do żarówek halogenowych to przede wszystkim jasność światła określana temperaturą barwową w kelwinach oraz idealne, równomierne oświetlenie drogi przed pojazdem. Oświetlenie ledowe i laserowe jako źródło świateł mijania i drogowych daje większe możliwości adaptacji świateł do istniejących warunków drogowych poprzez „wycinanie" części światła celem uniknięcia oślepiania innych uczestników ruchu przy automatycznych światłach drogowych.

Producent marki BMW wskazuje, że zasięg świateł laserowych w modelu 7 wynosi nawet 600 metrów. Tak olbrzymi zasięg w sposób istotny poprawia bezpieczeństwo jazdy nocnej, dając możliwość odpowiednio wczesnego dostrzeżenia przeszkody i prawidłowego reagowania.

Niestety, chęć zwiększenia sprawności naszych reflektorów i poprawienia jakości świecenia powoduje dość często nieprawidłowe modyfikacje, które skutkują niezgodnością z obowiązującymi przepisami.

W starszych modelach samochodów można zaobserwować zmatowienie powierzchni reflektora lub korozję odbłyśnika, uszkodzone mocowanie reflektorów, a także uszkodzone gniazdo źródła światła. Powyższe nieprawidłowości powodują znaczny spadek wydajności świateł poprzez brak granicy światła i cienia, rozproszenie światła, brak możliwości właściwej regulacji wysokości świateł, a co za tym idzie – oślepianie innych uczestników ruchu lub za mały zasięg świateł. Wszystkie usterki w sposób oczywisty przekładają się negatywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Użytkownicy pojazdów, chcąc poprawić stan oświetlenia, często decydują się na nieprawidłowe modyfikacje – częściowo pochodzące z niewiedzy, częściowo z celowego „upiększania" samochodu.

Głównym zjawiskiem jest montowanie wyładowczych źródeł światła w reflektorach, które nie są do tego przeznaczone. Przypomnijmy, że oznaczenie halogenowego źródła światła mijania to „HC", a drogowego – „HR". Wyładowcze źródła światła mijania i drogowe to odpowiednio „DC" i „DR". Dla policjanta kontrolującego stan techniczny pierwszą cechą sugerującą usterkę będzie kolor światła. Zamontowane zestawy palników wyładowczych z reguły osiągają temperaturę barwową 1000–1500 kelwinów. Jest to niebieska barwa – nieprawidłowa (fot. 4).

Należy podkreślić, że kolor tego światła – zarówno w reflektorze, jak i na jezdni – jest niebieski. W oryginalnym oświetleniu ksenonowym lub ledowym pod odpowiednim kątem patrzenia również widoczna jest niebieska barwa, jednak światło padające na drogę jest zbliżone do światła dziennego (białego).

Największym zagrożeniem nieoryginalnego zestawu świateł ksenonowych jest ich montaż w reflektorach o szkle ryflowanym. Wówczas rozproszenie światła w każdym przypadku będzie powodowało oślepienie innych uczestników ruchu drogowego. Montaż takiego zestawu będzie widoczny po podniesieniu pokrywy komory silnika (fot. 5).

W dużej części przypadków przetwornica wysokiego napięcia jest widoczna w okolicy reflektora. Zdarza się, że osoby mające świadomość niezgodności homologacji reflektora ze źródłem światła montują zestawy w taki sposób, aby ukryć przetwornicę i dodatkowe przewody pod plastikowymi obudowami lub bezpośrednio pod reflektorem albo obok niego.

Fot. 1. Reflektor Opla Insignii – źródło światła mijania – lampa wyładowcza (ksenonowa)
Źródło: www.hella.pl.

Fot. 2. Oświetlenie pojazdu VW Passat – światła mijania i drogowe w technologii LED
Źródło: www.volkswagen.pl.

Fot. 3. Oświetlenie pojazdu BMW 7 – światła laserowe
Źródło: www.bmw.pl.

Fot. 4. Temperatura barwowa świateł
Źródło: http://www.motcars.pl/view.php?id=55&mode=news.

Fot. 5. Sposób instalacji przetwornicy wysokiego napięcia w samochodzie Mercedes klasy C oraz temperatura barwowa takiego oświetlenia
Źródło: dokumentacja własna.

Fot. 6. Palnik przystosowany do gniazda H7, żarówka H7
Źródło: http://swiatla.arbiter.pl/zdjecie/15153.Xenon.H7.vs.Halogen.H7.bulb.

Fot. 7. Nieprawidłowe uruchomienie świateł do jazdy dziennej – BMW 3
Źródło: http://www.bmw-sport.pl/viewtopic.php?f=25&t=73650.

Fot. 8. Nieprawidłowe uruchomienie świateł do jazdy dziennej – Volvo V40
Źródło: http://v40.info.pl/wiat-a-do-jazdy-dziennej-t862-20.html.

Należy podkreślić, że w reflektorze o homologacji „HC", „HR" gniazdo mocowania żarówki jest typowe np. dla H7, a montaż oryginalnego palnika ksenonowego, np. D2, nie jest możliwy. Z uwagi na różne sposoby mocowania palników i żarówek producenci oświetlenia wykonują przerobione źródła światła, w którym podstawę od żarówki H7 łączy się z palnikiem ksenonowym (fot. 6).

Warto przypomnieć, że rynek motoryzacyjny oferuje również żarówki o podniesionej mocy i żarówki barwione w różnych kolorach. Spośród nich najczęściej używane są żarówki barwione na niebiesko. Oczywiście nieprawidłowością jest stosowanie żarówek nieposiadających odpowiedniej homologacji, która to znajduje się na produkcie. Oferowane są również żarówki homologowane o niebieskim zabarwieniu, jednak te dają na drodze białą lub dzienną barwę światła. Zwiększona moc żarówek powoduje wzrost temperatury w reflektorze, a następstwem tego jest zniszczenie odbłyśnika.

Omawiając nieprawidłowe modyfikacje, warto wskazać, że na rynku występują żarówki reklamowane jako o zwiększonej mocy i lepszym zasięgu. Żarówki renomowanych firm są oznaczane m.in. jako +50%, +120%. Są to żarówki homologowane, o tej samej mocy znamionowej co standardowe, jednak zmodyfikowany układ włókien wolframowych i samej szklanej bańki daje możliwość uzyskania większej ilości światła przy tej samej mocy. Żarówki te w sposób oczywisty mają krótszą żywotność, ale są dobrym sposobem na legalne poprawienie jakości światła.

Problematyczny wydaje się brak dbałości użytkowników pojazdów o regulację reflektorów oraz o ustawienie wysokości świateł. Taką czynność należy wykonać po każdorazowej wymianie żarówek. W pojazdach, które są widoczne z dużej odległości, najprawdopodobniej zamontowano żarówki niezgodne z kształtem gniazda. Zainstalowana w ten sposób żarówka powoduje oślepienie innych uczestników ruchu i niemal wcale nie przyczynia się do oświetlenia drogi przed takim pojazdem. Jest to niezmiernie istotne podczas jazdy po zmierzchu, wpływa na zdolność zauważenia i rozpoznania przeszkody na drodze.

Warte uwagi są również coraz powszechniejsze modyfikacje świateł do jazdy dziennej. Te niesprawności raczej trudno zakwalifikować jako zagrażające bezpieczeństwu w ruchu drogowym, ale zagrażające porządkowi już z pewnością tak. O ile są to zestawy homologowane i zamontowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, o tyle policjant nie może mieć zastrzeżeń do takiego oświetlenia. Problem pojawia się, jeśli do kontroli drogowej zatrzymujemy pojazd z włączonymi światłami, tak jak zostało to przedstawione na fotografiach 7 i 8.

Pokazano tu pojazdy, w których światła drogowe są oddzielone i niezależne od świateł mijania. To rozwiązanie występuje w różnych pojazdach. Za takie zastosowanie świateł drogowych jako świateł do jazdy dziennej odpowiada elektronika. W starszych modelach stosuje się montaż oddzielnego sterownika. Dzięki zastosowaniu odpowiednich ustawień w pojeździe jest wyłączane oświetlenie pojazdu, a pozostawione są jedynie dwa źródła światła w postaci świateł drogowych, co zmniejsza ich moc o ok. 50%. Oczywiście takie światła nie spełniają warunków światła do jazdy dziennej, bowiem homologacja wymaga oznaczeń „RL". Ustawienie świateł drogowych w taki sposób powoduje, że te pojazdy „rzucają się" w oczy z dużej odległości innym uczestnikom i niepotrzebnie zwracają na siebie ich uwagę. Należy też pamiętać o występowaniu oryginalnych świateł do jazdy dziennej w kloszu odpowiedzialnym za światła drogowe, np. w Skodzie Octavii czy VW Golfie (w zależności od wersji wyposażenia), jednak w tych przypadkach za światło do jazdy dziennej odpowiada oddzielne źródło światła, tj. oddzielna żarówka.

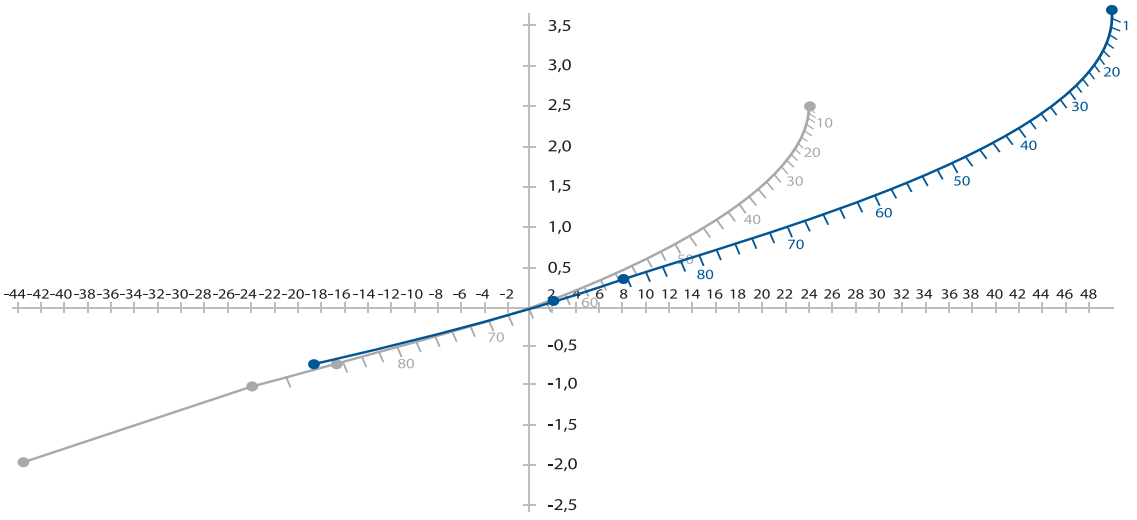
Przykładem stosowania świateł do jazdy dziennej w sposób niewłaściwy są też dostępne od jakiegoś czasu żarówki kierunkowskazów, pełniących funkcję właśnie świateł do jazdy dziennej. Takie żarówki dają silne białe lub zbliżone do białego światło, a w chwili włączenia kierunkowskazu zmieniają barwę białą na żółtą, pełniąc wtedy funkcję kierunkowskazu. Jest to nieprawidłowe, z uwagi na brak odpowiedniej homologacji reflektora.

Wizualizacje, grafiki oraz oferty oświetlenia samochodowego łatwo znajdziemy w sieci internetowej czy sklepach stacjonarnych. Problem polega na tym, że sprzedawcy nie informują o faktycznym niedopuszczeniu większości produktów do używania w ruchu drogowym.

Przedstawione powyżej nieprawidłowości można zakwalifikować w różny sposób. Każda modyfikacja jest oceniana indywidualnie na miejscu przez policjanta. W każdym przypadku istnieje podstawa do zatrzymania dowodu rejestracyjnego.

Wydaje się, że oświetlenie pojazdów pozostaje nieco w zapomnieniu przez policjantów ruchu drogowego, a jest to przecież

Rozpoznawanie przeszkody przez kierującego w zależności od zasięgu świateł. Analiza programu Cybid Titan



Źródło: opracowanie własne.

istotny aspekt bezpieczeństwa na drogach. Rzadko spotykaną praktyką jest też zabezpieczanie po wypadku drogowym żarówek czy też sama kontrola – nie tyle sprawności działania świateł – co ich jakości i efektywności. Ustawienie świateł mijania, drogowych lub sprawność świateł hamowania są często jednym z ważniejszych dowodów dla biegłego opiniującego w sprawie wypadku drogowego.

Prawidłowość montażu i jakość oświetlenia spełniające wszystkie wymagania nie daje nam bezgranicznej wiary w idealną widoczność. Poniżej przedstawiono metody obliczania widoczności i rozpoznawania przeszkody.

Aby człowiek rozpoznał przeszkodę, należy ją oświetlić na wysokość około 25–30 cm, zatem możemy wskazać, że:

$$L = L_0 \frac{H - h}{H} = 70 \frac{0{,}8 - 0{,}3}{0{,}8} = 43{,}75 \text{ m}$$

gdzie:
zasięg świateł mijania – 70 metrów,
wysokość reflektora – 0,8 metra,
oświetlenie pieszego na wysokość 0,3 metra.

Zatem pomimo zasięgu świateł mijania na odległość 70 metrów jesteśmy w stanie rozpoznać przeszkodę z odległości około 44 metrów.

Przy ustawieniu świateł mijania na odległość niezgodną z przepisami, tj. 30 metrów, otrzymujemy:

$$L = L_0 \frac{H - h}{H} = 30 \frac{0{,}8 - 0{,}3}{0{,}8} = 18{,}75 \text{ m}$$

Przeszkodę w tych warunkach rozpoznajemy zaledwie z odległości około 19 metrów.

Przedstawiając analizę czasoprzestrzenną, przy założeniu że pojazd porusza się z prędkością dopuszczalną 90 km/h, otrzymujemy zależności ukazane na wykresie.

Szary wykres wskazuje zasięg świateł na 70 metrów, rozpoznanie przeszkody z odległości około 44 metrów. Pomimo reakcji kierowcy, zadziałania układu hamulcowego i efektywnego hamowania uderzamy w przeszkodę z prędkością około 67 km/h, czyli kierowca nie ma możliwości zatrzymania pojazdu przed przeszkodą, a zatrzymanie takie nastąpiłoby 24 metry za nią.

Niebieski wykres wskazuje zasięg świateł mijania 30 metrów, rozpoznanie przeszkody z odległości około 19 metrów. Średniostatystyczny czas reakcji kierowcy to 0,8–1 sekunda, czas na zadziałanie hydraulicznego układu hamulcowego to 0,2–0,3 sekundy. Wykres ukazuje, że pomimo zauważenia przeszkody czas reakcji jest na tyle długi, że uderzymy w przeszkodę z prędkością 90 km/h, a pojazd zatrzyma się około 49 metrów za przeszkodą.

Przedstawiona analiza wskazuje, jak ważne jest zadbanie o prawidłowe oświetlenie w pojazdach. Wykorzystujmy naszą wiedzę w celu poprawy bezpieczeństwa.

Summary

Vehicle lighting

In accordance with statutory tasks, traffic policemen are responsible for safety and order on the roads. Only the knowledge of both regulatory provisions and the latest technologies guarantee the efficiency of actions. Lightning is one of many elements of technical condition of the vehicles to be checked. Relatively negligible elements of lightning can pose serious threats in road traffic. Inoperable vehicle lighting contributes to various traffic events but it is difficult to verify. The article presents basic irregularities and defects of lighting and illustrates the impacts of visibility on driver's reaction.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

KONTROLA DROGOWA ŚWIATEŁ DO JAZDY DZIENNEJ

sierż. Łukasz Michalski

policjant
Wydziału Ruchu Drogowego
KMP w Kielcach

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym każda osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, jest obowiązana używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. W czasie od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza zamiast świateł mijania kierujący pojazdem może używać świateł do jazdy dziennej [1].

Włączanie świateł mijania jest obowiązkowe zawsze od zmierzchu do świtu, a także w tunelach, w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (mgła, opady deszczu lub śniegu, zadymienie itp.) oraz podczas holowania. Występowanie opadów atmosferycznych lub innych niesprzyjających zjawisk możemy potraktować jako wystarczający powód do zrezygnowania z używania świateł do jazdy dziennej, ponieważ obowiązek używania świateł został wprowadzony po to, aby polepszyć bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Głównym przeznaczeniem świateł do jazdy dziennej jest zapewnienie lepszej widoczności poruszającego się pojazdu dla innych uczestników ruchu. Należy podkreślić, że nie spełniają one takiej funkcji oświetlenia drogi przed pojazdem, jak światła mijania. Miliony kierowców na polskich drogach podczas jazdy codziennie korzysta ze świateł do jazdy dziennej, lecz nie zwracają oni uwagi na zmienne warunki atmosferyczne, które mogą ulec pogorszeniu. Jest to poważny błąd, a nawet wykroczenie, które wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Dokonując kontroli drogowej, której przyczyną jest nadużywanie świateł do jazdy dziennej w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza przez kierującego zobowiązanego używać świateł mijania, policjant może nałożyć mandat karny w wysokości 200 zł oraz 2 punkty karne za wykroczenie z art. 88 kw [2], gdyż jest to naruszenie art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Dodatkowo, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [3], dopuszcza się wyposażenie w światła do jazdy dziennej pojazdu samochodowego, co oznacza, że nie może w nie zostać wyposażony pojazd wolnobieżny, ciągnik rolniczy, motorower oraz przyczepy. Motocykl może zostać wyposażony w jedno lub dwa światła do jazdy dziennej, natomiast inne pojazdy samochodowe muszą posiadać dwa światła do jazdy dziennej. W motocyklu światła pojedyncze powinny być umieszczone w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu. Światła występujące parami powinny być symetryczne względem osi pojazdu na równej wysokości. Lampy świateł do jazdy dziennej muszą być rozmieszczone na pojeździe z przodu w taki sposób, aby wysyłane światła nie olśniewały kierującego bezpośrednio lub przez odbicie od elementów pojazdów. Barwa świateł do jazdy dziennej musi być koloru białego.

W samochodach odległość między światłami nie może być mniejsza niż 600 mm, dodatkowo światła muszą zostać zamontowane na pojeździe na wysokości od 250 mm do 1500 mm. Dopuszcza się również, aby w pojeździe znajdował się sygnał kontrolny włączenia świateł do jazdy dziennej. Światła powinny się automatycznie włączać, kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym uruchomienie silnika. Wyjątkiem są pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2009 r., w których dopuszcza się stosowanie przełącznika aktywującego lub dezaktywującego te funkcje.

Światła do jazdy dziennej mogą być włączone:

- gdy automatyczna skrzynia biegów jest w pozycji P,
- gdy hamulec postojowy jest uruchomiony,
- przed ruszeniem pojazdu po raz pierwszy po każdym ręcznym uruchomieniu urządzenia zapłonowego.

Ponadto światła do jazdy dziennej mogą być wyłączone ręcznie, gdy prędkość pojazdu nie przekracza 10 km/h pod warunkiem automatycznego włączenia po przekroczeniu prędkości 10 km/h lub gdy pojazd przejechał odległość większą niż

100 m i światła pozostają włączone do czasu ich ponownego rozmyślnego wyłączenia.
Światła do jazdy dziennej powinny wyłączać się automatycznie, gdy:
- urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika,
- podczas włączenia przednich świateł mijania, drogowych lub przeciwmgłowych z wyjątkiem sytuacji, gdy światła te są wykorzystywane do wysyłania przerwanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu.

Zgodnie z warunkami technicznymi dopuszcza się, aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączały się:
- przednie i tylne światła pozycyjne,
- górne światło obrysowe, jeżeli występuje,
- boczne światła obrysowe, jeżeli występują,
- oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej,
- lub tylko światła pozycyjne tylne.

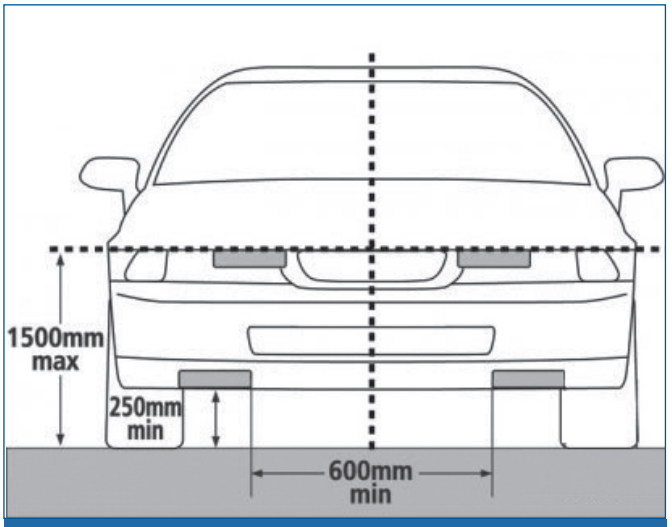
W związku z powyższym nastąpiła zmiana (Dz. U. z 2009 r. Nr 75, poz. 639), która zabraniała w samochodach zarejestrowanych po raz pierwszy po 31 grudnia 2009 r., aby światła pozycyjne tylne, światła obrysowe przednie, boczne i tylne oraz oświetlenie tablicy rejestracyjnej nie mogły włączać się razem ze światłami dziennymi.
W § 10 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia określono, że przedmioty wyposażenia i części pojazdów związane z bezpieczeństwem ich użytkowania i ochroną środowiska mogą być stosowane w pojazdach, jeżeli spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:
- oznakowane są znakami homologacji międzynarodowej stosowanymi w homologacji Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – „E" lub Unii Europejskiej – „e";
- oznakowane są cechami producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; ocechowanie to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;
- oznakowane są cechami dostawcy producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; ocechowanie to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;
- oznakowane są znakiem zgodności zgodnie z przepisami o systemie oceny zgodności i akredytacji; przepisu nie stosuje się do przedmiotów wyposażenia i części oznakowanych znakiem bezpieczeństwa na podstawie dotychczasowych przepisów o badaniach i certyfikacji.

Szczegóły powyższych obostrzeń są określone przez obowiązujące w Unii Europejskiej przepisy, tj. regulamin nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ [4], który precyzuje specyficzne wymagania dotyczące świateł do jazdy dziennej oraz Regulamin nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ [5] (ECE), który określa wymagania techniczne dla pojazdów i pozwala między innymi na montowanie świateł do jazdy dziennej bez potrzeby ich współdziałania z tylnymi światłami pozycyjnymi.
Zgodnie z regulaminem nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej światła do jazdy dziennej powinny mieć znak homologacji, który składa się z międzynarodowego oznakowania homologacyjnego złożonego z:
- okręgu otaczającego literę „E", po której następuje numer wskazujący kraj, który udzielił homologacji;
- numeru homologacji;
- dodatkowego symbolu „RL".

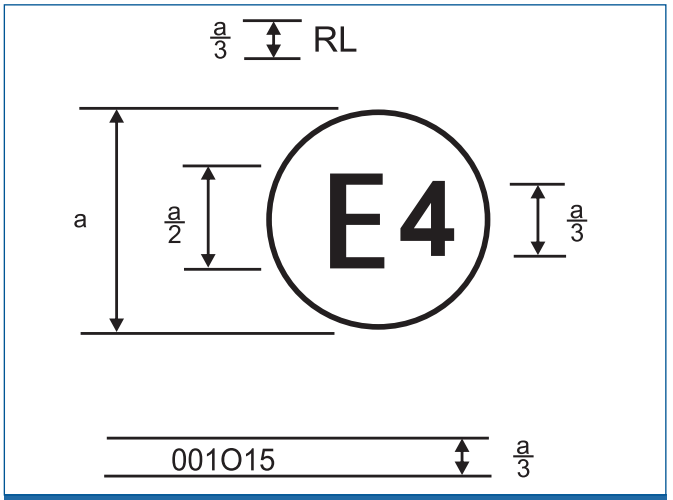
Ponadto w pobliżu wyżej wymienionych symboli dodatkowych mogą być umieszczone dwie cyfry numeru homologacji oznaczające serię poprawek obowiązujących w czasie udzielania homologacji. Oznaczenia nie mogą być zmywalne lub łatwo usuwalne i powinny być widoczne po zamontowaniu świateł. Numer homologacji oraz symbole dodatkowe muszą się znajdować blisko okręgu, poniżej lub powyżej litery „E" bądź z jej prawej lub lewej strony. Cyfry numeru homologacji muszą być umieszczone po tej samej stronie litery „E" oraz muszą być zwrócone w tym samym kierunku (rys. 2) [4]. W celu wykluczenia pomyłki z innymi symbolami należy unikać stosowania w numerze cyfr rzymskich.
Należy również przypomnieć, że istnieją podobne oznaczenia np. – „DRL" (*Daytime Running Lights*), lecz jest to wytwór marketingowy zwracający przede wszystkim uwagę, że są to światła diodowe do jazdy dziennej. Można również się spotkać ze światłami opisanymi symbolem „A RL", co oznacza, że reflektor posiada źródło światła do jazdy dziennej, ale przy wyłączeniu tego światła świeci jak światło pozycyjne przednie.
Trzeba także pamiętać, że intensywność światła reflektora do jazdy dziennej musi wynosić od 400 do 1200 kandeli. W przypadku świateł zbudowanych z diod LED uszkodzenie choćby jednej diody powoduje, że całe światło powinno zostać wymienione na nowe. Powierzchnia świetlna każdej lampy nie może być mniejsza niż 25 cm^2 i większa niż 200 cm^2.
Podczas kontroli drogowej możemy się spotkać z przypadkami, kiedy niektórzy kierowcy dokonują samowolnych przeróbek oświetlenia w swoich pojazdach, montując w nich regulatory mocy świateł drogowych, które powodują, że po włączeniu zapłonu automatycznie włączają światła drogowe z przodu na 30% swej mocy nominalnej i mają na celu imitować światła do jazdy dziennej (fot. 3).
Niektórzy kierowcy za pomocą zmiany programu komputera w pojazdach (np. BMW), uzyskują podobny efekt imitacji, gdyż wraz z włączeniem pozycji „zapłon" włączają się światła drogowe na 20% swojej mocy. Innym przykładem samowolnej zmiany oświetlenia pojazdu jest montaż taśm LED przy reflektorach, które mają imitować światła do jazdy dziennej na pojeździe (fot. 4). Takie ingerencja w oświetlenie jest również nielegalna, a poza tym światła nie posiadają odpowiedniego oznaczenia homologacyjnego na reflektorze.
Pamiętajmy, że jeśli światła do jazdy dziennej nie odpowiadają ww. warunkom, policjant może nałożyć mandat karny w wysokości od 20 zł do 500 zł za wykroczenie z art. 97 kw [2], gdyż stanowi to naruszenie przepisów art. 66 ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [1], dookreślonych w przepisach szczegółowych, tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
Jeśli liczba świateł do jazdy dziennej jest niezgodna z wymaganymi przepisami ww. rozporządzenia, barwa światła jest inna niż biała, nieodpowiednia jest powierzchnia świetlna lampy, światła do jazdy dziennej nie posiadają homologacji (fot. 5), obudowa świateł jazdy dziennej jest nieprawidłowo zamocowana do pojazdu i ich rozmieszczenie nie spełnia odpowiednich warunków (fot. 6), wtedy powyższe naruszenia należy potraktować jako usterki istotne [8] i zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 1b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym [1] funkcjonariusz jest obowiązany zatrzymać dowód rejestracyjny pojazdu za pokwitowaniem ważnym do 7 dni.

Fot. 1. Nieprawidłowe korzystanie ze świateł do jazdy dziennej podczas jazdy [7]

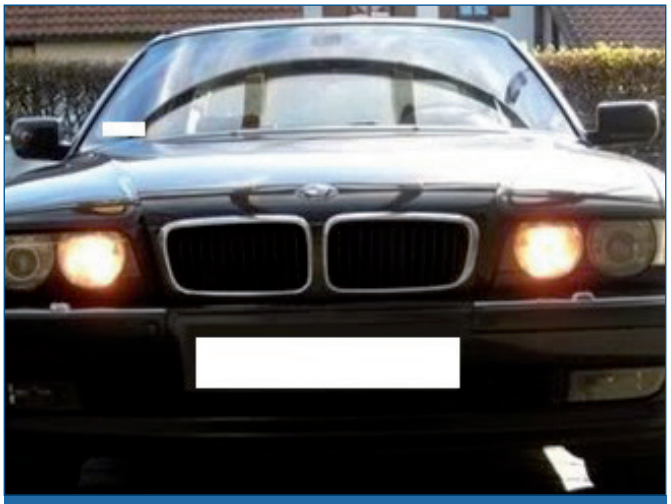
Fot. 2. Przykład światła do jazdy dziennej z oznaczeniem marketingowym DRL oraz homologacją europejską [11]



Rys. 1. Rozmieszczenie świateł do jazdy dziennej wraz z odległościami na pojeździe [6]



Rys. 2. Przykładowy wzór homologacji. Oznacza, że światło do jazdy dziennej uzyskało homologację o numerze 001015 w Królestwie Niderlandów (E4). Numer homologacji wskazuje, że udzielono jej zgodnie z wymaganiami niniejszego regulaminu w wersji pierwotnej (bez uwzględnienia poprawek) [4]



Fot. 3. Przykład samowolnej ingerencji w oświetlenie pojazdu, poprzez montaż regulatora mocy świateł drogowych celem imitacji światła do jazdy dziennej, naruszającej przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów [10]

Fot. 4. Przykład samowolnej ingerencji w oświetlenie pojazdu, montażu taśmy LED przy reflektorze pojazdu imitującego światło do jazdy dziennej, naruszającej przepisy dotyczące warunków technicznych pojazdów [9]

Fot. 5. Przykład światła do jazdy dziennej nieposiadającego międzynarodowego oznakowania homologacyjnego [11]

Fot. 6. Przykład nieprawidłowego rozmieszczenia świateł do jazdy dziennej na pojeździe – niewłaściwa odległość między światłami [11]

Zakończenie

Niniejszy artykuł ma na celu pomóc ocenić funkcjonariuszom, którzy dokonują kontroli drogowej pojazdów, jak prawidłowo powinny być rozmieszczone i oznakowane światła do jazdy dziennej. Dodatkową intencją jest przypomnienie, aby reagować na kierowców, którzy w gęstej mgle, deszczu, a nawet w nocy używają świateł do jazdy dziennej, gdyż nie wszyscy kierujący wiedzą, w jakich warunkach atmosferycznych powinni korzystać z ww. świateł, a jest to niedopuszczalne i może zagrażać bezpieczeństwu innych uczestników ruchu drogowego. Musimy przypominać – często nieświadomym – kierowcom, jak działa oświetlenie w samochodzie i jakie spełnia funkcje oraz że wszelkie jego samowolne przeróbki mogą mieć ogromny wpływ na bezpieczeństwo użytkowników naszych dróg.

Bibliografia

[1] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).
[2] Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.).
[3] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).
[4] Regulamin nr 87 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Jednolite przepisy dotyczące homologacji świateł jazdy dziennej przeznaczonych dla pojazdów o napędzie silnikowym.
[5] Regulamin nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej.
[6] https://forum.fordclubpolska.org/archive.
[7] http://www.auto-swiat.pl/prawo/jak-uzywac-swiatel-przepisy-kontra-praktyka/xt35h4.
[8] Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).
[9] http://joemonster.org/art/35465.
[10] http://fotoradary.net/swiatla-dzienne-w-starym-aucie-czy-to-legalne-vt3204.html.
[11] Zdjęcia – Ł. Michalski.

Summary

Road check of lights for driving in the daylight

The article moves closer the subject matter of the lights for driving in the daylight in vehicles, including applicable legal regulations, adequate technical conditions and their appropriate application in appropriate weather conditions. It describes how to mark and arrange lights for driving in the daylight correctly and what conditions should be fulfilled by the vehicle equipped with them. Additionally there are presented examples of the incorrectness police officers, who conduct traffic control of vehicles driving on public roads, can meet and what the consequences of not-obeying applicable regulations are. The article also pays attention to the fact that disregarding and non-observance of regulations concerning lights for driving in the daylight can have a significant impact on safety of road users.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

Kontrola stanu technicznego pojazdów z użyciem urządzeń do pomiaru hałasu

asp. Łukasz Gębski
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

mł. asp. Jakub Wojtaś
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Kontrola stanu technicznego pojazdów zazwyczaj jest kojarzona ze sprawdzeniem wyposażenia i układów mających wpływ na bezpieczeństwo pojazdów oraz ich prawidłową eksploatację. Coraz częściej jednak policjanci wykorzystują w służbie urządzenia specjalistyczne służące do diagnostyki, za pomocą których mogą określić poziom hałasu emitowanego przez pojazdy. Działania te są ukierunkowane na eliminowanie z ruchu pojazdów, których eksploatacja staje się uciążliwa dla środowiska.

Aby jednak przeprowadzić kontrolę w sposób prawidłowy, jest niezbędna znajomość przepisów prawnych regulujących omawiane zagadnienie. W przypadku kontroli pojazdów w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) wskazuje w załączniku nr 1 poziom dopuszczalnego hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazdy (patrz tabela).

W zależności od rodzaju jednostki napędowej obowiązują różne normy hałasu, różny jest też moment obrotowy, który musi być utrzymywany podczas badania.

Sposób wykonywania kontroli określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

Obejmuje ona dwa etapy – pierwszy to kontrola organoleptyczna układu wydechowego, natomiast drugi – pomiar poziomu hałasu miernikiem poziomu dźwięku, przy czym przeprowadzenie drugiego etapu jest uzależnione od wyników pierwszego.

Kontrola organoleptyczna polega na oględzinach układu wydechowego pojazdu i ocenie jego stanu technicznego. Niedopuszczalne są wyraźnie zauważalne nieszczelności układu wydechowego, jego niekompletność i uszkodzenia mechaniczne mające wpływ na swobodny przepływ spalin.

W przypadku stwierdzenia takich nieprawidłowości należy poddać pojazd drugiemu etapowi kontroli, tj. pomiarowi poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju.

Właściwy pomiar jest obwarowany rygorystycznymi warunkami, które muszą zostać spełnione, aby badanie zostało wykonane prawidłowo, tj. pomiaru hałasu zewnętrznego pojazdu nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik kontroli. W celu ograniczenia szumów wiatru oraz ochrony przed kurzem i spalinami jest wskazane stosowanie osłony przeciwwietrznej mikrofonu. Następnie poziom hałasu otoczenia, z uwzględnieniem wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mikrofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazd. Poziom hałasu otoczenia powinien być zmierzony przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy wyłączonym silniku.

Bardzo ważną kwestią jest ustawienie samego mikrofonu urządzenia pomiarowego. Powinien on być ustawiony tak, aby:

- jego wysokość nad powierzchnią obszaru pomiarowego była równa wysokości końcówki wylotu rury wydechowej pojazdu, jednak nie mniejsza niż 0,2 m;

Poziom dopuszczalnego hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazdy

Lp.	Pojazd	Rodzaj silnika	
		O zapłonie iskrowym	O zapłonie samoczynnym
1	Motocykl z silnikiem o pojemności skokowej:		
	– nieprzekraczającej 125 cm^3	94 [dB]	–
	– większej niż 125 cm^3	96	–
2	Samochód osobowy	93	96
3	Pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego	93	102
4	Inny pojazd samochodowy	98	108

- był skierowany w stronę końcówki wylotu rury wydechowej i znajdował się w odległości od niej o 0,5±0,01 m;
- oś jego maksymalnej czułości była równoległa do powierzchni obszaru pomiarowego i tworzyła kąt 45±10°, z płaszczyzną pionową przechodzącą przez oś kierunku wylotu wydechu;
- w przypadku układu wydechowego o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości mniejszej niż 0,3 m od siebie i połączonych z tym samym tłumikiem należy wykonać pomiar tylko przy ustawieniu mikrofonu w pobliżu końcówki wylotu znajdującego się bliżej zewnętrznej strony pojazdu;
- w przypadku pojazdu mającego układ wydechowy o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości większej niż 0,3 m od siebie należy wykonać pomiar oddzielnie dla każdego wylotu, zgodnie z metodyką dotyczącą pojedynczego wylotu, a jako wynik pomiaru należy przyjąć największą wartość zmierzonego poziomu;
- w pojazdach o końcówce wylotu układu wydechowego skierowanej pionowo w górę mikrofon powinien być umieszczony na wysokości tego wylotu, w odległości 0,5±0,01 m po stronie pojazdu, w której znajduje się rura wydechowa; mikrofon należy skierować osią maksymalnej czułości pionowo w górę.

Jeżeli końcówka wylotu układu wydechowego pojazdu znajduje się w miejscu uniemożliwiającym umieszczenie mikrofonu w odległości 0,5 m od niej ze względu na obecność przeszkód będących częściami pojazdu (np. koła, zbiornik paliwa itp.), mikrofon należy umieścić w odległości nie większej niż 0,5 m od zewnętrznej krawędzi obrysu pojazdu, znajdującej się najbliżej końcówki wydechu.

Pomiar urządzeniem do badania poziomu hałasu polega na odczytaniu wartości poziomu hałasu w dB w krótkim okresie pracy silnika przy ustalonej prędkości obrotowej, odpowiadającej 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej (dla motocykli, których prędkość obrotowa mocy maksymalnej jest większa od 5000 obrotów na minutę, należy do pomiarów przyjmować 50% prędkości obrotowej mocy maksymalnej) oraz w czasie jej zmniejszania do prędkości obrotowej biegu jałowego (po szybkim zwolnieniu pedału przyspieszenia). Dopuszcza się określanie prędkości obrotowej silnika z wykorzystaniem sprawnego wskaźnika obrotów zamontowanego na pojeździe.

Trzeba jednak wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie. Pod uwagę bierze się tylko te wartości, które zostały uzyskane z trzech kolejnych pomiarów, nieróżniących się od siebie o więcej niż 2 dB.

Pomiary należy prowadzić aż do uzyskania trzech wartości spełniających powyższy warunek. W celu ustalenia końcowej wartości pomiaru trzeba wybrać największą wartość z trzech wykonanych pomiarów, zaokrąglając ją do liczby całkowitej, a następnie wartość zmniejszoną o 1 dB (uwzględnienie ewentualnych błędów pomiarowych) przyjmuje się jako końcową wartość pomiaru.

Podsumowując, warto podkreślić, że Prawo o ruchu drogowym w art. 60 ust. 2 pkt 2 zabrania kierującemu używania pojazdu w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem.

Akty prawne

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

Summary

Technical roadside inspection with use of noise measurement devices

The article presents the issues of technical roadside inspection with use of noise measurement devices. The introduction indicates legal regulations on the mentioned issues and limits on noise levels. Then, the article describes conditions necessary to acquire continuous data and a detailed manner of the inspection with reference to the characteristics of various exhaust systems. The last part concerns regulations on the prohibition of using cars that do not comply with the noise standards.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

ANALIZA SPALIN POJAZDÓW SILNIKOWYCH

st. sierż. Rafał Bloch
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

st. sierż. Marcin Gąsior
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Zgodnie z ustawą policjanci są zobowiązani m.in. do sprawdzania stanu technicznego pojazdów, a w przypadku, gdy zagrażają one bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu albo naruszają wymagania ochrony środowiska, do uniemożliwienia korzystania z takiego pojazdu. Jednym ze zjawisk wpływających na skażenie środowiska jest emisja spalin samochodowych do atmosfery. Spaliny samochodowe stanowią około 11% ogólnych zanieczyszczeń powietrza.

Według zarządzenia nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100), do przeprowadzania kontroli stanu technicznego pojazdów silnikowych są uprawnieni jedynie policjanci ruchu drogowego, którzy zostali przeszkoleni w ramach kursu specjalistycznego.

Weryfikowaniu uchybień z zakresu przedostawania się spalin samochodowych do otoczenia służą urządzenia: analizator spalin – przeznaczony do kontroli silników benzynowych i zasilanych gazem oraz dymomierz – sprawdzający pojazdy z silnikiem wysokoprężnym. W polskiej Policji do dyspozycji jest 77 tego typu urządzeń. Najczęściej spotykane są takie analizatory, jak: Auto Kane 4, ATAL AT501 i AT502, Olivier K4500, CAPELAC CAP-3201, a także dymomierze – najpopularniejsze: DS-2, ATAL LCS 2000, OLIVIER D60 i D65.

Szacuje się, że w Polsce zarejestrowanych jest ok. 27 mln pojazdów[1], a w roku 2016 funkcjonariusze skontrolowali ponad 6 mln z nich. Nieprawidłowości związane ze stanem technicznym ujawniono w prawie 130 tys. pojazdów. Sprawdzenie w zakresie wydzielania szkodliwych substancji do otoczenia zostało wykonane jednak tylko w przypadku niespełna 5 tys. pojazdów. Badanie to dla ponad 26% z nich zakończyło się wynikiem negatywnym i zatrzymaniem dowodu rejestracyjnego.

Warto podkreślić, że badanie mające na celu zanalizowanie spalin oraz zadymienie jest czasochłonne, uwarunkowane odpowiednimi warunkami atmosferycznymi, tj. powinno być wykonane przy temperaturze powietrza powyżej 5°C, a na przeprowadzenie szczegółowej analizy potrzeba około 30 minut. Szczegółowy algorytm wykonania tych badań określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm). Jednak biorąc pod uwagę, że po naszych drogach znaczna większość poruszających się pojazdów silnikowych ma powyżej 10 lat (około 80%), powinno się poświęcić temu zagadnieniu zdecydowanie więcej uwagi oraz spowodować, aby do jednostek Policji zostało zakupionych więcej analizatorów oraz dymomierzy.

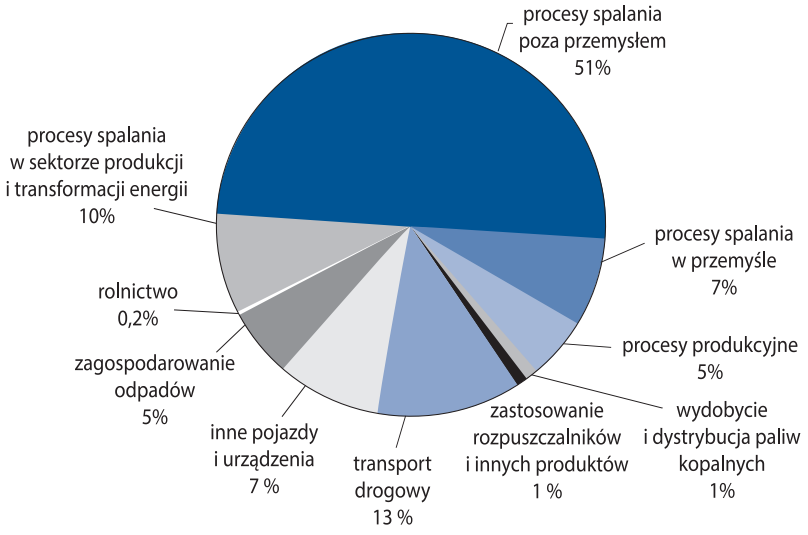
Zwiększenie liczby badań poprzez cykliczne akcje, podobne do „Niechronionych Uczestników Ruchu Drogowego" czy też „Trzeźwego poranka", zmobilizuje użytkowników do zadbania o pojazdy, co proporcjonalnie wpłynie na jakość powietrza, którym oddychamy.

Analiza spalin pojazdów silnikowych

Lp.	Wyniki pracy z wykorzystaniem urządzeń	Liczba wykonanych badań	Liczba ujawnionych niesprawnych pojazdów	% udział niesprawnych pojazdów
1	Analizator spalin	2338	831	36
2	Dymomierz	2401	415	17
3	Razem	4739	1246	26

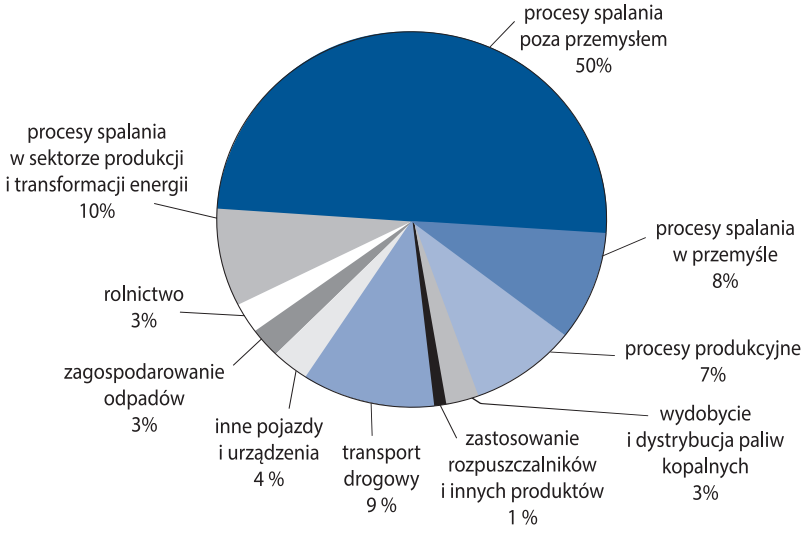
Źródło: materiały zebrane przez KGP, opracowanie własne.

Wykres nr 1. Udział poszczególnych sektorów w emisji pyłu PM2,5 w Polsce w roku 2013



Źródło: opracowanie GIOŚ.

Wykres nr 2. Udział poszczególnych sektorów w emisji pyłu PM10 w Polsce w roku 2013



Źródło: opracowanie GIOŚ.

Akty prawne

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

Zarządzenie nr 609 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 czerwca 2007 r. w sprawie sposobu pełnienia służby na drogach przez policjantów (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 100, z późn. zm.).

Literatura

Pyły drobne w atmosferze. Kompendium wiedzy o zanieczyszczeniu powietrza pyłem zawieszonym w Polsce, Biblioteka Monitoringu Środowiska, Warszawa 2016.

Transport. Wyniki działalności w 2015 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2016.

[1] Opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, http://www.cepik.gov.pl/statystyki [dostęp: 18.05.2017].

Summary

Exhaust gas analysis of the motor vehicles

The article concerns the exhaust gas analysis of the motor vehicles. It presents statistical data on tests carried out by Police with use of the exhaust fumes analyzer and the opacimeter in 2016. The article is an attempt to pay attention to the issue of technical inspection of the vehicles in this area and its impact on reduction of pollution.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

PODEST RUCHOMY ZAŁADOWCZY

(tzw. winda samochodowa) na pojazdach

mł. asp. Sylwia Sokół
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

mł. asp. Aneta Śliz
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Według art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z późn. zm.), dozorowi technicznemu podlegają urządzenia techniczne w toku ich projektowania, wytwarzania, naprawy i modernizacji, obrotu oraz eksploatacji. Zgodnie z art. 5 ust. 2 ustawy Rada Ministrów określiła, w drodze rozporządzenia, rodzaje urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu – Dz. U. poz. 1468).

Zgodnie z ww. rozporządzeniem do urządzeń transportu bliskiego podlegających dozorowi technicznemu należą m.in.:
- urządzenie do przemieszczania osób niepełnosprawnych,
- dźwig towarowy mały; dźwig towarowy bez prawa wstępu osób do kabiny,
- dźwig budowlany,
- podest ruchomy przejezdny,
- suwnice, wciągniki, wciągarki, żuraw stacjonarny,
- dźwignica linotorowa,
- dźwignik o ruchu prostoliniowym, stacjonarny,
- żuraw samojezdny,
- dźwignik o ruchu nieprostoliniowym,
- podest ruchomy wiszący, podest ruchomy masztowy,
- wyciąg towarowy,
- przenośnik w wesołym miasteczku (karuzela),
- wózek jezdniowy podnośnikowy,
- układnica magazynowa,
- żuraw wieżowy, żuraw szybkomontujący,
- podest ruchomy załadowczy na pojeździe,
- schody ruchome, chodniki ruchome,
- dźwig osobowy,
- żuraw przenośny,
- dźwignik o ruchu prostoliniowym przenośny.

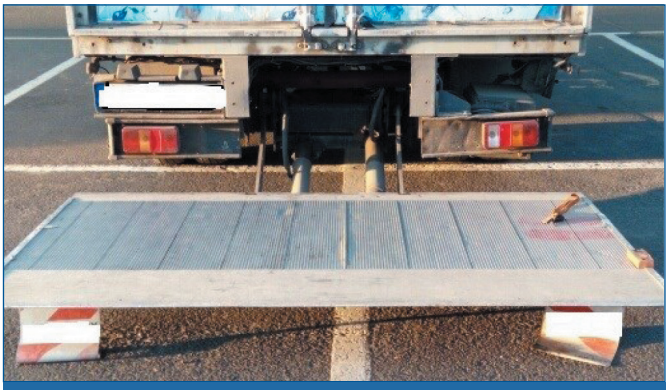
Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego (Dz. U. Nr 193, poz. 1890) określa, że dozór techniczny może mieć formę pełną, ograniczoną lub uproszczoną:
- dozór techniczny pełny (urządzenia wymagają uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację oraz wykonywanie badań okresowych),
- dozór techniczny ograniczony (urządzenia wymagają uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację oraz wykonywanie badań doraźnych kontrolnych),
- dozór techniczny uproszczony (urządzenia nie wymagają uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację).

Podest ruchomy załadowczy UTB (tzw. winda samochodowa) zamontowany na pojeździe staje się jego integralną częścią. W celu ograniczenia zagrożeń wynikających z eksploatacji urządzenia podest ruchomy załadowczy objęty jest dozorem technicznym, a co za tym idzie – podlega rejestracji w Urzędzie Dozoru Technicznego i uzyskaniu decyzji zezwalającej na jego eksploatację. Jednocześnie należy wskazać, że ww. urządzenie wymaga bieżącej konserwacji wykonywanej jedynie przez osoby posiadające odpowiednie zaświadczenia kwalifikacyjne wydane przez organ właściwej jednostki dozoru technicznego (zgodnie z art. 22 ust. 3 ustawy o dozorze technicznym).

Rodzaje urządzeń, przy których obsłudze i konserwacji wymaga się odpowiednich zaświadczeń kwalifikacyjnych, określa rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych (Dz. U. Nr 79, poz. 849), zmienione rozporządzeniem z dnia 20 lutego 2003 r. (Dz. U. Nr 50, poz. 426). Zgodnie z ww. rozporządzeniem do obsługi podestu ruchomego załadowczego nie są wymagane zaświadczenia kwalifikacyjne wydane przez UDT. Pracodawca jest zobowiązany do przeprowadzenia szkolenia stanowiskowego, co kontroluje Państwowa Inspekcja Pracy.

Podest ruchomy załadowczy podlega ograniczonej formie dozoru technicznego i badaniom doraźnym kontrolnym co 2 lata. Termin przedstawia się w formacie: miesiąc i rok, a wyznacza się go, licząc od daty wydania decyzji zezwalającej na eksploatację urządzenia. Natomiast na właściciela jest nałożony

Fot. 1. Zamknięty podest załadowczy



Fot. 2. Otwarty podest załadowczy

Fot. S. Sokół.

Fot. 3. Tablica rozdzielcza podestu załadowczego

obowiązek dokonywania przeglądów konserwacyjnych co 180 dni (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego), o ile wytwórca nie mówi inaczej.

Jednocześnie w przypadku nieprawidłowości związanych ze stanem technicznym mającym wpływ na bezpieczeństwo, w tym również na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, terminy badań mogą zostać skrócone na podstawie odrębnej decyzji Urzędu Dozoru Technicznego.

Z kolei, jeśli pojazd, na którym zamontowany jest podest ruchomy, uczestniczył w zdarzeniu drogowym, w którym mogło dojść do uszkodzenia urządzenia lub wypadku związanego z eksploatacją danego urządzenia, właściciel obowiązkowo poddaje urządzenie badaniu powypadkowemu lub poawaryjnemu. Zakres tego badania ustala właściwa jednostka dozoru technicznego. Za niesprawność techniczną ujawnioną w trakcie kontroli drogowej należy uznać również np. wyciek płynów eksploatacyjnych z elementów podestu ruchomego (siłowników hydraulicznych, przewodów hydraulicznych bądź zbiornika z płynem hydraulicznym), uszkodzoną platformę (ostre, wystające krawędzie).

Decyzja Urzędu Dozoru Technicznego o dopuszczeniu do eksploatacji podestu ruchomego jest dokumentem wymaganym w trakcie kontroli ruchu drogowego. Do decyzji zezwalającej na eksploatację dołączany jest protokół lub raport zawierający podstawowe informacje o urządzeniu, takie jak nr fabryczny urządzenia, którego dotyczy, i nr VIN pojazdu, na którym jest zainstalowany; powyższe dane należy zweryfikować ze stanem faktycznym w trakcie kontroli drogowej.

W przypadku zmiany miejsca zainstalowania podestu wymagającej demontażu, a następnie montażu na inny pojazd, należy ponownie uzyskać decyzję zezwalającą na eksploatację. Warto podkreślić, że każda ingerencja osób nieuprawnionych w instalację podestów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym i bezpieczeństwo eksploatacji tych urządzeń.

Akty prawne

Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z późn. zm.).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 października 2003 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie eksploatacji niektórych urządzeń transportu bliskiego (Dz. U. Nr 193, poz. 1890).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2012 r. w sprawie rodzajów urządzeń technicznych podlegających dozorowi technicznemu (Dz. U. poz. 1468).

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 18 lipca 2001 r. w sprawie trybu sprawdzania kwalifikacji wymaganych przy obsłudze i konserwacji urządzeń technicznych (Dz. U. Nr 79, poz. 849, z późn. zm.).

Netografia

www.udt.gov.pl

Summary

Mobile lift platform (so-called car lift) on vehicles

The article refers to so-called car lifts assembled on vehicles. It discuses legal issues concerning the safety of using mobile lift platforms installed on vehicles and irregularities connected with the technical condition of mobile lift platforms, being an integral part of the vehicle, from the point of view of traffic control.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP

BEZPIECZEŃSTWO kierujących rowerami

st. asp. Marcin Ogonek
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

st. asp. Rafał Pasteczka
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

W 2016 r. rowerzyści brali udział w 4547 wypadkach, w których zginęło 271 osób, a 4276 z nich odniosło obrażenia (dane wg BRD KGP „Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.”). Poniższy artykuł odnosi się do zasad obowiązujących rowerzystów poruszających się w ruchu na drogach.

W okresie wiosenno-letnim na drogach można zaobserwować wzmożony ruch rowerów. Kierujący rowerem, jak każdy inny użytkownik drogi, jest zobowiązany do przestrzegania zasad ujętych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.) i innych aktach prawnych. Należy pamiętać, że zgodnie z ustawą osoba poruszająca się na rowerze jest kierującym. Przysługują jej pewne prawa, ale także spoczywają na niej określone obowiązki, zwłaszcza wtedy, gdy porusza się po drodze publicznej. Przyjrzyjmy się najważniejszym z nich.

MIEJSCA NA DRODZE PRZEWIDZIANE DLA ROWERZYSTÓW

Zgodnie z zapisami ustawy kierujący rowerem powinien poruszać się po drodze dla rowerów, gdy takiej drogi nie ma, powinien korzystać z pobocza, jeżeli nadaje się ono do jazdy i ruch roweru nie utrudni ruchu pieszych. Kierujący rowerem może korzystać z jezdni dopiero wtedy, gdy nie ma drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić (art. 33 ust. 1 Pord). Podczas korzystania z jezdni kierujący rowerem jest obowiązany poruszać się możliwie blisko prawej krawędzi (art. 16 ust. 4 Pord). Przepisy nie regulują jednoznacznie, w jakiej odległości od prawej krawędzi powinien poruszać się kierujący rowerem. Należy zaznaczyć, że kierujący rowerem powinien poruszać się zgodnie z kierunkiem przewidzianym na drodze.

W wyjątkowych sytuacjach cyklista może się poruszać po chodniku lub drodze dla pieszych – aby było to zgodne z obowiązującymi przepisami, muszą być spełnione określone ustawą warunki. Jednym z nich jest sprawowanie opieki nad osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem (art. 33 ust. 5 pkt 1 Pord). Taka osoba jest uważana za pieszego (art. 2 pkt 18 Pord). Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych jest też dopuszczalne, gdy cyklista porusza się po chodniku, którego szerokość przekracza 2 m i znajduje się wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h (art. 33 ust. 5 pkt 2 Pord). Warto zauważyć, że pomiędzy godziną 23:00 a 5:00 w obszarze zabudowanym obowiązuje dopuszczalna prędkość 60 km/h. Zatem w tym czasie wystarczające jest spełnienie warunku dotyczącego szerokości chodnika. Kolejnym przypadkiem umożliwiającym rowerzyście korzystanie z chodnika jest występowanie złych warunków atmosferycznych, takich jak: śnieg, silny wiatr, ulewny deszcz, gęsta mgła czy gołoledź (art. 33 ust. 5 pkt 3 Pord). Mając na uwadze fakt, że rowerzysta na chodniku jest gościem, należy przypomnieć, że ma on obowiązek jechać powoli, zachować szczególną ostrożność oraz ustępować pierwszeństwa pieszym (art. 33 ust. 6 Pord).

DZIECKO NA ROWERZE

Kierujący rowerem może przewozić dziecko w wieku do 7 lat na rowerze pod warunkiem, że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym mu bezpieczną jazdę (art. 33 ust. 2 Pord). W sytuacji gdy kierujący rowerem opiekuje się osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem, poruszając się po drodze, na której nie ma chodnika, drogi dla rowerów lub pobocza, może on się poruszać przy lewej krawędzi jezdni, tak jak osoba piesza (art. 33 ust. 7 Pord).

ZACHOWANIA ZABRONIONE

Kierującemu rowerem zabrania się pewnych zachowań na drodze. Niedopuszczalna jest jazda po jezdni obok innego uczestnika ruchu, chyba że nie utrudnia to poruszania się innym uczestnikom ruchu lub w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego (art. 33 ust. 3 pkt 1 i 3a). Kierujący rowerem jest też obowiązany trzymać co najmniej jedną rękę na kierownicy oraz nogi na pedałach lub podnóżkach (art. 33 ust. 3 pkt 2 Pord). Zabronione jest też czepianie się pojazdów (art. 33 ust. 3 pkt 3 Pord) oraz jazda wzdłuż po przejściu dla pieszych, rower należy przeprowadzić przez przejście (art. 26 ust. 3 pkt 3 Pord).

OBOWIĄZKI ROWERZYSTY

Kierujący rowerem, tak jak inni uczestnicy ruchu, ma obowiązek stosować się do poleceń osoby uprawnionej do kierowania ruchem, do sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych oraz przepisów ruchu drogowego (art. 5 ust. 1 Pord). Jednym z takich przepisów jest zakaz kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu (art. 45 ust. 1 pkt 1 Pord). W myśl ustawy rowerzysta jest kierującym i jako kierującego pojazdem obowiązuje go zakaz korzystania z telefonu w czasie jazdy (art. 45 ust. 2 pkt 1 Pord).

ZACHOWANIE INNYCH KIERUJĄCYCH WZGLĘDEM ROWERZYSTÓW

Zmienność pór roku powoduje, że wzmożony ruch rowerów po drogach jest w pewnym sensie okresowy. Sprawia to, że inni użytkownicy dróg, po zimie, nie są przyzwyczajeni do uczestnictwa rowerzystów w ruchu. Ruch rowerów po drogach, zwłaszcza po jezdni, nie zyskał pełnej akceptacji części uczestników ruchu, przede wszystkim kierowców pojazdów samochodowych. Należy przypomnieć, że w pewnych sytuacjach kierujący rowerem na drodze ma pierwszeństwo, którego należy mu udzielić. Takim przypadkiem jest zbliżanie się do przejazdu dla rowerzystów. Kierujący pojazdem jest zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności oraz do ustąpienia pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe (art. 27 ust. 1 Pord). W sytuacji, gdy kierujący pojazdem skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa rowerzyście jadącemu na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów, drodze dla rowerów lub innej części drogi, np. chodniku, którą kierujący rowerem zamierza opuścić (art. 27 ust. 1a Pord).

Przepisy dotyczące zachowania się na drodze w stosunku do rowerzystów są bardzo podobne do przepisów odnoszących się do pieszych uczestników ruchu. Dlatego też jest zabronione wyprzedzanie pojazdu bezpośrednio przed przejazdem dla rowerów i na przejeździe dla rowerów. Zakaz ten nie dotyczy przejazdów, na których ruch jest kierowany (art. 27 ust. 4 Pord). Kolejnym, często ignorowanym przez kierujących obowiązkiem jest wymóg zachowania odstępu od wyprzedzanego roweru. Zgodnie z zapisem w ustawie odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m (art. 24 ust. 2 Pord).

WYPOSAŻENIE ROWERU

Na bezpieczeństwo rowerzystów ma też znaczny wpływ ich widoczność na drodze, zwłaszcza w porze od zmierzchu do świtu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami rower powinien być wyposażony z przodu w co najmniej jedno światło pozycyjne barwy białej lub żółtej selektywnej, z tyłu co najmniej w jedno światło odblaskowe barwy czerwonej o kształcie innym niż trójkąt oraz co najmniej w jedno światło pozycyjne barwy czerwonej. Dopuszczalne jest zdemontowanie oświetlenia w warunkach, w których używanie świateł nie jest wymagane. Dopuszczalne są również światła pozycyjne migające, zarówno z przodu, jak i z tyłu pojazdu. Na widoczność roweru i rowerzysty mają też wpływ dodatkowe światła odblaskowe barwy żółtej, które można umieścić na kołach i pedałach roweru. Dopuszczalne jest również zamontowanie z przodu światła odblaskowego barwy białej oraz odblaskowego pierścienia umieszczonego na bokach opony lub na bocznych płaszczyznach kół. Ponadto rower musi by wyposażony w co najmniej jeden skutecznie działający hamulec oraz dzwonek lub sygnał ostrzegawczy o nieprzeraźliwym dźwięku (§ 53 ust. 1 i 1a oraz § 56 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

PODSUMOWANIE

Dla każdego uczestnika ruchu priorytetem powinno być bezpieczeństwo własne oraz innych użytkowników drogi. Każdy z uczestników ruchu powinien – w zależności od sytuacji – podjąć działanie lub zaniechać działania, jeżeli mogłoby ono spowodować zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wzajemna życzliwość na drodze oraz poszanowanie praw innych uczestników ruchu z pewnością wpłyną pozytywnie na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Summary

Safety of cyclists

In 2016 cyclists were involved in 4547 road accidents, which killed 271 people and affected 4276 others (according to data of the Traffic Bureau of the National Police Headquarters "Traffic accidents in Poland in 2016"). The article refers to the rules applicable to cyclists in road traffic. The authors recall regulations concerning places where cyclists can ride, their obligations and prohibitions. The authors also recall duties of other participants of the road towards cyclists, especially if their roads are crossing, and the rules of proper overtaking. Moreover, the article includes issues concerning obligatory equipment of bicycles.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

MONITOROWANIE
drogowego przewozu towarów

kom. Mariusz Jackowski

wykładowca
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Brak kontroli nad obrotem towarami, w tym wyrobami akcyzowymi, prowadzi do osłabienia gospodarki oraz wpływa negatywnie na jej stabilność i bezpieczeństwo obywateli. Nowa ustawa o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów ułatwi walkę z nieuczciwym handlem towarami, co spowoduje ograniczenie poziomu uszczupleń w podatkach ważnych dla budżetu państwa. Wprowadzenie systemu monitorowania drogowego ma na celu zapewnienie bardziej skutecznego funkcjonowania i lepszej kontroli przewozu towarów.

W dniu 18 kwietnia 2017 r. weszła w życie ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708, z późn. zm.), zwana dalej ustawą. Jest ona kolejnym narzędziem do walki z nieuczciwymi podmiotami dokonującymi nielegalnego obrotu paliwami płynnymi, alkoholem etylowym oraz suszem tytoniowym, bez odprowadzania do budżetu państwa należnych podatków. Jak wynika z ustawy i aktów wykonawczych, przedmiotem rejestracji i monitorowania są objęte m.in. paliwa silnikowe i pochodne, w tym biodiesel, dodatki do paliw, oleje smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych, środki zapobiegające zamarzaniu i gotowe płyny przeciwoblodzeniowe, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki, alkohol etylowy oraz susz tytoniowy. Niniejsze towary zostały określone jako „wrażliwe", należące do grupy najwyższego ryzyka w kraju ze względu na naruszenia przepisów prawa podatkowego.

ZAKRES OBOWIĄZYWANIA I OKREŚLENIA USTAWOWE

W art. 1 ustawy określono zasady funkcjonowania systemu monitorowania drogowego przewozu towarów na terytorium kraju i zakres odpowiedzialności za naruszenie obowiązków związanych z ich przewozem, tj. podmiotu wysyłającego, podmiotu odbierającego, przewoźnika i kierującego środkiem transportu. Użyte w ustawie określenia zdefiniowano w art. 2 (datę zakończenia przewozu towaru, kierującego, numer referencyjny, nadawcę towaru, odbiorcę towaru, podmiot odbierający, podmiot wysyłający, przewoźnika, przewóz towarów, rodzaj towaru, środek transportu, terytorium kraju, terytorium państwa członkowskiego, terytorium państwa trzeciego, wyznaczone miejsce oraz zgłoszenie).

TOWARY PODLEGAJĄCE ZGŁOSZENIU

Art. 3 ustawy przedstawia katalog towarów, które podlegają systemowi monitorowania, określone podkategoriami PKWiU, wynikającymi z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 września 2015 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Towarów i Usług (PKWiU) (Dz. U. poz. 1676) oraz pozycjami Nomenklatury Scalonej (CN), wynikającej z rozporządzenia Rady (EWG) nr 2658/87 z dnia 23 lipca 1987 r. w sprawie nomenklatury taryfowej i statystycznej oraz w sprawie Wspólnej Taryfy Celnej (Dz. Urz. nr L 256/1, z późn. zm.).

Katalog ten zawiera:

- paliwa silnikowe i ich pochodne, paliwa opałowe, oleje smarowe i preparaty smarowe, które mogą być wykorzystane jako dodatki do paliw silnikowych;
- wyroby zawierające alkohol etylowy (odmrażacze na bazie alkoholu etylowego, rozcieńczalniki i rozpuszczalniki);
- alkohol etylowy całkowicie skażony;
- susz tytoniowy.

Szczegółowy wykaz towarów objętych systemem monitorowania znajduje się na s. 94–95 (źródło: https://puesc.gov.pl/web/puesc/e-przewoz).

Paliwo silnikowe, wyroby zawierające alkohol etylowy i alkohol etylowy całkowicie skażony podlegają systemowi monitorowania, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi podkate-

goriami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów. Natomiast susz tytoniowy, nieoznaczony znakami akcyzy, podlega systemowi monitorowania bez względu na jego ilość w przesyłce. Przesyłka to określona ilość towarów tego samego rodzaju przewożonych jednym środkiem transportu, od jednego nadawcy do jednego odbiorcy i do jednego miejsca dostarczenia towaru. Ponadto, ze względu na skalę lub częstotliwość obrotu, systemem monitorowania mogą być objęte inne towary, w stosunku do których istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo naruszenia przepisów ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 43, z późn. zm.). Powyższe ma uzasadnienie w dyspozycji wynikającej z art. 3 ust. 11 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów, gdzie zawarta jest delegacja dla ministra właściwego do spraw finansów publicznych, który w drodze rozporządzenia może określić wykaz innych towarów wraz ze wskazaniem masy, ilości, objętości lub ich wartości oraz przypadki, w których przewóz tych towarów nie będzie podlegał systemowi.

WYŁĄCZENIA

Art. 3 ust. 4–10 ustawy o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów przewiduje wyłączenia z systemu monitorowania, dotyczące przewozu:

- towarów objętych podkategoriami PKWiU i pozycjami CN w ramach limitów na opakowanie jednostkowe (od 5 do 16 litrów);
- alkoholu całkowicie skażonego w opakowaniach jednostkowych nie większych niż 5 litrów;
- paliwa silnikowego, wyrobów zawierających alkohol etylowy i alkohol etylowy całkowicie skażony przez operatorów pocztowych w paczkach pocztowych o masie do 20 kg;
- towarów objętych procedurą celną tranzytu, składowania, odprawy czasowej, przetwarzania lub wywozu bądź wywozem powrotnym[1];
- towarów przemieszczanych w ramach procedury zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem systemu EMCS[2];
- towarów, które nie są związane z wykonaniem czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, jeżeli przewożonym towarom towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe wystawiony przez nadawcę towaru, z zastrzeżeniem przewozów międzynarodowych (art. 3 ust. 8 i art. 7 ust. 1 ustawy)[3];
- towarów dokonywanego środkami transportu, używanymi przez służby, instytucje Unii Europejskiej i przedstawicielstwa dyplomatycznego lub urzędy konsularne.

Zakres obowiązków podmiotów uczestniczących w przewozie towarów – zgłoszenie do rejestru SENT

1. Rozpoczęcie przewozu na terenie kraju

Zgodnie z art. 5 ustawy, w przypadku przewozu towaru rozpoczynającego się na terenie kraju podmiot wysyłający ma obowiązek, przed rozpoczęciem przewozu, przesłać do rejestru zgłoszenie, uzyskać numer referencyjny dla tego zgłoszenia, a następnie przekazać uzyskany numer przewoźnikowi i podmiotowi odbierającemu, jeżeli przewóz towarów kończy się na terenie Polski. W ust. 2 i 3, w zależności od okoliczności, tj. czy przedmiotem jest dostawa towarów na terenie kraju, wewnątrzwspólnotowa bądź eksport (poza państwa członkowskie), wskazano dane, jakie musi podać w zgłoszeniu podmiot wysyłający. Następnie przewoźnik, po otrzymaniu unikatowego numeru od podmiotu wysyłającego, jest obowiązany, przed rozpoczęciem przewozu, uzupełnić zgłoszenie dokonane przez ten podmiot o kolejne informacje, m.in. podać swoje dane, numer rejestracyjny środka transportu, datę faktycznego rozpoczęcia i zakończenia przewozu, miejsce zakończenia przewozu na terytorium kraju oraz numer dokumentu przewozowego towarzyszącego przewożonemu towarowi. W sytuacji, gdy przewóz kończy się na terenie kraju, odbiorca towaru ma obowiązek uzupełnić zgłoszenie o informację o odbiorze towarów lub odmowie jego przyjęcia w całości lub części. Uzupełnienie to powinno być dokonane nie później niż w następnym dniu roboczym po dniu dostarczenia towaru.

2. Rozpoczęcie przewozu w państwie członkowskim lub państwie trzecim

Stosownie do art. 6 ustawy, jeżeli na teren kraju jest przywożony towar z państwa członkowskiego bądź państwa trzeciego, obowiązek dokonania zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego, a następnie przekazania go przewoźnikowi ciąży na podmiocie odbierającym. Przed rozpoczęciem przewozu towarów na trenie kraju przewoźnik powinien otrzymać numer referencyjny oraz uzupełnić zgłoszenie. Określone obowiązki ciążą także na przewoźniku, który przed wjazdem na terytorium kraju powinien uzupełnić zgłoszenie o dane wymagane przez ustawę.

3. Tranzyt towaru przez terytorium kraju

Natomiast art. 7 ustawy narzuca obowiązek dokonania zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego przez przewoźnika, przed rozpoczęciem przewozu na terenie kraju, w sytuacji, gdy jest wykonywany przewóz z jednego państwa członkowskiego do drugiego bądź do państwa trzeciego.

AKTUALIZACJA DANYCH

Wypełniając dyspozycję art. 8 ustawy, zgodnie z obowiązkami przewidzianymi w art. 5–7 ustawy, podmiot wysyłający, odbierający oraz przewoźnik są zobowiązani aktualizować dane zawarte w zgłoszeniu. Aktualizacji dokonują w takim zakresie, w jakim są zobligowani do ich podawania w zgłoszeniu, jeżeli po dokonaniu zgłoszenia nastąpiła zmiana danych, np. środka transportu bądź miejsca zakończenia przewozu. Jeśli nastąpiło zgłoszenie, a okaże się, że przewóz się nie odbędzie, odpowiednio podmiot wysyłający, odbierający albo przewoźnik dokonują aktualizacji zgłoszenia, podając informację o odstąpieniu od przewozu towaru. Dane są przesyłane, uzupełniane i aktualizowane za pośrednictwem Platformy Usług Elektronicznych Skarbowo-Celnych (SENT). Poszczególne czynności mogą być wykonane po wcześniejszym zarejestrowaniu i uwierzytelnieniu.

Ważne! Aktualizacji nie podlegają dane dotyczące towaru będącego przedmiotem przewozu w zakresie jego ilości, masy brutto lub objętości. Każda zmiana danych dotyczących towaru skutkuje koniecznością dokonania nowego zgłoszenia.

NUMER REFERENCYJNY

W myśl art. 4 ustawy środkiem technicznym służącym do monitorowania przewozu towarów jest rejestr zgłoszeń prowadzony w systemie teleinformatycznym przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, który również jest administratorem danych w nim przetwarzanych, w rozumieniu ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 922, z późn. zm.). W rejestrze są gromadzone dane zawarte w przesłanych zgłoszeniach, ich uzupełnienia i aktualizacje oraz informacje dotyczące przeprowadzonych kontroli. Niniejsze dane przechowuje się przez 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym dokonano zgłoszenia. Przewóz towarów „wrażliwych" podlega obowiązkowi zgłoszenia, które polega na wprowadzeniu danych dotyczących przesyłki do systemu monitorowania drogowego. W przypadku dokonywania przewozów towarów od jednego podmiotu wysyłającego do kilku odbiorców każda przesyłka wymaga złożenia nowego zgłoszenia i uzyskania odrębnego numeru referencyjnego. Określony sposób postępowania wynika z przyjętej definicji „zgłoszenia". Ustawodawca nałożył więc na podmiot wysyłający, odbierający oraz przewoźnika obowiązek dokonywania zgłoszenia i uzyskania numeru referencyjnego, a następnie przekazania go, przed rozpoczęciem przewozu – odpowiednio przez podmiot odbierający lub wysyłający – przewoźnikowi albo przez przewoźnika kierującemu. Biorąc pod uwagę definicję podmiotu wysyłającego i obierającego, z których wynika, że są podmioty prowadzące działalność gospodarczą, obowiązkowi zgłoszenia podlega przewóz towarów realizowany między tymi podmiotami. Numer referencyjny stanowi unikatowy identyfikator nadawany przy zgłoszeniu. Zachowuje ważność przez 10 dni od dnia jego nadania. Po tym terminie wygasa i posługiwanie się nim nie jest możliwe. Jeżeli numer wygaśnie w trakcie realizacji przewozu, dalszy przewóz towaru może być kontynuowany po dokonaniu nowego zgłoszenia i uzyskaniu kolejnego numeru referencyjnego. Zgodnie z art. 10 ustawy przewoźnik ma prawo odmówić przyjęcia do przewozu towarów podlegających zgłoszeniu, a kierujący rozpoczęcia przewozu w przypadku nieotrzymania numeru referencyjnego, dokumentu zastępującego zgłoszenie albo dokumentu potwierdzającego przesunięcie międzymagazynowe. W momencie rozpoczęcia przewozu towarów kierujący jest obowiązany posiadać numer referencyjny, dokument zastępujący zgłoszenie albo dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe.

PROCEDURA AWARYJNA

W przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń polegającej na awarii lub przerwie technicznej odpowiednio podmiot wysyłający, odbierający albo przewoźnik, w zakresie zgłaszanych przez siebie danych, dokonuje zgłoszenia, przesyłając dokument zastępujący zgłoszenie na adres awaria.sent@mf.gov.pl. Podmiot wysyłający i odbierający są obowiązane przekazać przewoźnikowi dokument zastępujący zgłoszenie i potwierdzenie jego przyjęcia. Sposób postępowania w trybie awaryjnym oraz wzór dokumentu zastępującego zgłoszenie jest określony w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 12 kwietnia 2017 r. w sprawie zgłoszeń przewozu towarów i sposobu postępowania w przypadku niedostępności rejestru zgłoszeń (Dz. U. poz. 787).

KONTROLA PRZEWOZU TOWARÓW

W celu wykonywania kontroli przewozu towarów podmiotami uprawnionymi do korzystania z danych zgromadzonych w rejestrze oraz ich przetwarzania są: funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej, Policja, Straż Graniczna oraz Inspekcja Transportu Drogowego (art. 12 ustawy). Szef Krajowej Administracji Skarbowej może wyrazić zgodę na udostępnienie tych danych w innych przypadkach niż kontrola drogowa, jeśli są one niezbędne do realizacji ustawowych zadań uprawnionych podmiotów. Kontrola drogowa polega na sprawdzeniu przestrzegania obowiązków przez podmiot wysyłający, odbierający, przewoźnika oraz kierującego w zakresie dokonywania zgłoszenia przewozu towarów, uzupełniania i aktualizacji tego zgłoszenia, zgodności danych zawartych w zgłoszeniu ze stanem faktycznym oraz posiadania numeru referencyjnego lub zastępujących go dokumentów (art. 13 ust. 1 ustawy). Obejmuje także weryfikację danych zawartych w dokumentach okazanych przez kierującego oraz oględziny pojazdu, w tym pobranie próbki towaru, które jest zasadne w sytuacji, gdy w dokumentacji przewozowej są stosowane nazwy handlowe i zachodzi podejrzenie przewozu towaru „wrażliwego" bez zgłoszenia. Co do zasady kontrolę przestrzegania obowiązków wynikających z ustawy przeprowadzają funkcjonariusze Służby Celno-Skarbowej. Dodatkowo uprawnienia takie zostały powierzone funkcjonariuszom Policji, Straży Granicznej oraz inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego. Według zapisów art. 13 ust. 6 ustawy uprawnienia poszczególnych organów i służb wynikają z przepisów określających zakres ich działania. Stosowne porozumienia będą określały zakres i warunki współpracy pomiędzy poszczególnymi służbami.

OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO

W art. 13 ust. 5 ustawy zostały określone obowiązki kierującego w trakcie przeprowadzanej kontroli. Jest on zobowiązany okazać wymagane dokumenty związane z przewozem towaru, podać numer referencyjny właściwy dla dokonywanego przewozu towaru albo udostępnić dokument zastępujący zgłoszenie z potwierdzeniem jego przyjęcia bądź dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe, umożliwienia sprawdzenia zgodności przewożonego towaru z informacjami podanymi w zgłoszeniu, w tym pobierania próbek towaru.

PROTOKÓŁ KONTROLI

Z przeprowadzonej kontroli przewozu towarów kontrolujący sporządza protokół w przypadku:

- stwierdzenia nieprawidłowości w toku kontroli lub na żądanie kontrolowanego,
- pobrania próbki towaru,
- nałożenia zamknięć urzędowych.

Uprawnienia w zakresie pobrania próbki towaru bądź nałożenia zamknięć urzędowych zostały nadane tylko funkcjonariuszom służby celno-skarbowej.

Zgodnie z dyspozycją zawartą w art. 13 ust. 8 ustawy sposób dokumentowania przeprowadzonej kontroli przewozu towarów oraz wzory dokumentów stosowanych w toku kontroli (protokół kontroli, protokół pobrania próbki towaru, pokwitowanie pobrania kaucji w formie gotówkowej, pokwitowanie zatrzymania środka transportu, pokwitowanie zatrzymania towaru oraz potwierdzenie usunięcia zamknięć urzędowych) zostały określone w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli drogowego przewozu towarów oraz wzorów dokumentów (Dz. U. poz. 789). Określony w rozporządzeniu wzór protokołu kontroli zamieszczono na s. 93–94. W myśl art. 29 ustawy wprowadzono tryb postępowania, z którego wynika, że w przypadku ujawnienia naruszenia, za które przewidziana jest kara pieniężna, funkcjonariusze Policji, Straży Granicznej oraz inspektorzy Transportu Drogowego przekazują dokumenty z przeprowadzonej kontroli właściwemu miejscowo naczelnikowi urzędu celno-skarbowego.

NARUSZENIA OBOWIĄZKÓW I SPOSÓB POSTĘPOWANIA

Przypadek 1. Brak zgłoszenia – zgoda na kontynuowanie przewozu

Art. 14 ustawy wskazuje sposób postępowania w przypadku ujawnienia niedokonania zgłoszenia w trakcie kontroli przewozu towarów. W takiej sytuacji przewóz towarów może być kontynuowany po przesłaniu zgłoszenia odpowiednio przez podmiot wysyłający, odbierający albo przewoźnika i uzyskanie numeru referencyjnego, z wyjątkiem sytuacji opisanej w art. 16 ust. 1 ustawy, gdy środek transportu lub towar będzie zatrzymany.

Przypadek 2. Nałożenie zamknięć urzędowych

Art. 15 ust. 1 ustawy wskazuje sposób postępowania w sytuacji, gdy towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu albo przewóz towarów wiąże się ze zwiększonym ryzykiem, na środek transportu lub towar mogą zostać nałożone zamknięcia urzędowe. W przypadku stwierdzenia przez funkcjonariuszy Policji, Straży Granicznej czy inspektora Inspekcji Transportu Drogowego konieczności pobrania próbki lub nałożenia zamknięć urzędowych mogą oni wezwać do dokonania tych czynności funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej. Udzielenie przez nich wsparcia nie będzie polegało na przejęciu czynności, a jedynie na wykonaniu konkretnych uprawnień, które są nadane tym służbom. Czynność ta wiąże się z obowiązkiem pobrania kaucji. W celu usunięcia zamknięć urzędowych przewoźnik jest zobowiązany przedstawić środek transportu do oddziału celnego urzędu celno-skarbowego zlokalizowanego najbliżej miejsca zakończenia przewozu towaru.

Przypadek 3. Zarządzenie konwoju

Zarządzenie konwoju jest uprawnieniem naczelnika urzędu celno-skarbowego wynikające z art. 67 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o Krajowej Administracji Skarbowej (Dz. U. poz. 1947, z późn. zm.). Konwój towarów może być zarządzony na terenie kraju w sytuacji, gdy m.in. jest niemożliwe nałożenie zamknięć urzędowych, a zachowanie tożsamości towaru jest niezbędne do przestrzegania warunków procedury celnej, procedury zawieszenia poboru podatku akcyzowego lub istnieje uzasadnione podejrzenie, że towar może zostać usunięty spod dozoru celnego, przewożone są towary, których przewóz jest związany ze zwiększonym ryzykiem. Naczelnik urzędu celno-skarbowego może zobowiązać przewoźnika, aby konwój lub określone czynności w ramach konwoju wykonywały wyspecjalizowane jednostki działające w zakresie ochrony osób lub mienia. Decyzję o zarządzeniu konwoju, która posiada rygor natychmiastowej wykonalności, doręcza się kierowcy. Koszty konwoju ponoszą odpowiednio przewoźnik lub nadawca towarów.

KAUCJA

Kaucja jest pobierana w formie gotówkowej, za pokwitowaniem na druku ścisłego zarachowania lub za pomocą instrumentu płatniczego, a następnie przechowywana na nieoprocentowanym wyodrębnionym rachunku bankowym Urzędu Skarbowego w Nowym Targu. Powyższe jest uregulowane w rozporządzeniu Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 12 kwietnia 2017 r. w sprawie wyznaczenia urzędu skarbowego, na którego rachunek bankowy dokonuje się wpłaty kaucji (Dz. U. poz. 780).
Jeśli kaucja będzie pobrana w formie gotówkowej, przekazuje się ją na rachunek bankowy wyznaczonego urzędu skarbowego, w terminie 3 dni roboczych od dnia jej pobrania. Pobrana kaucja podlega zwrotowi w terminie 7 dni od dnia usunięcia zamknięć urzędowych odpowiednio na rachunek bankowy wskazany przez przewoźnika, jeśli była pobrana w formie gotówkowej, bądź na rachunek bankowy instrumentu płatniczego, jeśli była pobrana w taki sposób. Nałożenie zamknięć urzędowych wiąże się z obowiązkiem – ciążącym na funkcjonariuszach wykonujących czynności kontrolne – pobrania od przewoźnika kaucji w wysokości 1000 zł. Kaucja nie podlega zwrotowi w przypadku niedopełnienia przez przewoźnika powyższego obowiązku w terminie 30 dni od daty kontroli. Stanowi ona wówczas dochód budżetu państwa. Kaucja jest pobierana również w trybie art. 31 ust. 1 ustawy, jeżeli dotyczy to przewoźnika pochodzącego z państwa, z którym Polska nie jest związana umową lub porozumieniem o współpracy o wzajemnym dochodzeniu należności bądź jeśli egzekucja należności nie wynika wprost z przepisów międzynarodowych oraz przepisów tego państwa. Kontrolujący pobiera kaucję w wysokości odpowiadającej przyszłej karze pieniężnej. W przypadku nieuiszczenia kaucji środek transportu wraz z towarem jest skierowany lub usuwany na najbliższy wyznaczony parking, zgodnie z opisem w części „zatrzymanie środka transportu wraz z towarem”.

ZATRZYMANIE ŚRODKA TRANSPORTU LUB TOWARU

W art. 16 ustawy jest określony katalog sytuacji, w których środek transportu lub towar może być zatrzymany do wyjaśnienia. Będzie to miało miejsce w przypadku, gdy w trakcie kontroli zostanie ujawnione niedokonanie zgłoszenia lub nie zostanie przedstawiony przez kierującego numer referencyj-

ny albo dokument zastępujący zgłoszenie z potwierdzeniem jego przyjęcia bądź dokument potwierdzający przesunięcie międzymagazynowe. Natomiast ust. 2 wspomnianego artykułu wskazuje, że zatrzymany, w tych okolicznościach, pojazd wraz z towarem jest kierowany lub usuwany do najbliższego wyznaczonego miejsca spełniającego warunki do jego przechowywania. Zatrzymanie towaru następuje do czasu ustalenia jego właściciela, który będzie obowiązany do złożenia zgłoszenia. W przeciwnym razie właściwy miejscowo naczelnik urzędu celno-skarbowego, w terminie 60 dni od dnia zatrzymania towaru, wystąpi do sądu cywilnego z wnioskiem o orzeczenie jego przepadku na rzecz Skarbu Państwa. Termin ten może być skrócony na zasadach określonych w innych przepisach lub umowach międzynarodowych w stosunku do towarów niebezpiecznych, a w przypadku towarów łatwo psujących się wynosi 3 dni. Obowiązek uiszczenia opłat za usunięcie, strzeżenie i przechowywanie środka transportu lub towaru w wyznaczonym miejscu ustawodawca nałożył odpowiednio na przewoźnika i podmiot obowiązany do złożenia zgłoszenia. Zwrot środka transportu lub towaru następuje dopiero po wniesieniu opłaty. Obligatoryjne skierowanie lub usunięcie środka transportu wraz z towarem na wyznaczony parking nastąpi również w trybie art. 31 ust. 2 ustawy, w sytuacji nieuiszczenia kaucji, o której mowa w części „kaucja". W tym przypadku zwrot środka transportu wraz z towarem z parkingu co do zasady następuje po uiszczeniu kary pieniężnej albo kaucji w wysokości równej tej kary oraz opłat ustalonych w stosownym postanowieniu dyrektora izby administracji skarbowej.

KARY PIENIĘŻNE

Zgodnie z art. 21 ustawy w przypadku niedokonania zgłoszenia przewozu towarów przez podmiot wysyłający lub podmiot odbierający albo stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości wskazanemu w zgłoszeniu przewozu towarów, na podmiot ten nakłada się odpowiednio karę pieniężną w wysokości 46% różnicy wartości netto towaru zgłoszonego i towaru rzeczywiście przewożonego podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, nie niżej niż 20 000 zł.

Art. 22 ustawy przewiduje karę pieniężną dla przewoźnika w wysokości 20 000 zł w sytuacji, jeśli nie dopełni swoich obowiązków w zakresie dokonania zgłoszenia lub stwierdzenia, że towar nie odpowiada co do rodzaju, ilości, masy lub objętości towarowi wskazanemu w zgłoszeniu. W przypadku, gdy nie uzupełnił danych o informacje, które określa ustawa, kara wynosi 5000 zł.

Biorąc pod uwagę nieuchronność kary, w uzasadnionych przypadkach podyktowanych ważnym interesem podmiotu wysyłającego, odbierającego, przewoźnika lub interesem publicznym, na wniosek wymienionych podmiotów lub z urzędu organ może odstąpić od nałożenia kary pieniężnej. Dane dotyczące ilości, masy lub objętości towaru uważa się za prawidłowe, jeżeli stwierdzona rozbieżność zawarta w zgłoszeniem a stanem faktycznym wynosi nie więcej niż 10%. W sytuacji, gdy podmiot wysyłający, odbierający lub przewoźnik nie dokonają obowiązku aktualizacji danych zawartych w zgłoszeniu (w zakresie, w jakim są do tego zobowiązani) bądź zgłoszą dane niezgodnie ze stanem faktycznym, inne niż dotyczące towaru, podlegają karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł, z zastrzeżeniem okoliczności, jeżeli jego niedopełnienie wynikało z niedostępności rejestru.

KARY GRZYWNY

W myśl dyspozycji art. 32 ustawy kierujący podlega karze grzywny w wysokości od 5000 do 7500 zł w przypadku dokonywania przez niego przewozu towaru bez numeru referencyjnego lub odpowiednich dokumentów zastępujących. Karę grzywny wymierza kontrolujący funkcjonariusz albo inspektor Inspekcji Transportu Drogowego w drodze mandatu karnego.

[1] W przypadku wprowadzenia towaru na obszar celny Unii Europejskiej i następnie objęcie go procedurą inną niż procedura dopuszczenia do obrotu, np. tranzytu, przemieszczanie tego towaru nie podlega obowiązkowi zgłoszenia do rejestru. Wówczas towary są przemieszczane z wykorzystaniem systemu NCTS. Kierujący powinien posiadać dokument tranzytowy z unikatowym numerem MRN o oznaczeniu T1 lub TIR. W sytuacji exportu towarów do państwa trzeciego numer MRN jest nadawany przez system ECS, z typem deklaracji EX.

[2] Zgodnie z art. 41a ust. 5 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 43) przemieszczanie wyrobów akcyzowych z zastosowaniem procedury zawieszenia poboru akcyzy odbywa się z załączonym wydrukiem e-AD generowanym w Systemie Przemieszczania oraz Nadzoru Wyrobów Akcyzowych EMCS, z nadanym numerem referencyjnym ARC albo z załączonym innym dokumentem handlowym, w którym umieszczono numer referencyjny. W sytuacji, gdy system jest niedostępny, przemieszczanie ww. wyrobów akcyzowych powinno się odbywać z dokumentem zastępującym e-AD posiadającym te same dane.

[3] Przemieszczanie towarów w przypadkach, w których nie są wykonywane czynności podlegające opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, nie podlega systemowi monitorowania, jeśli przewożonym towarom towarzyszy dokument potwierdzający przesunięcie magazynowe wystawiony przez nadawcę, np. dokument MM. Wspomniany dokument powinien zawierać wyraźne wskazanie, że wyłączenie dotyczy przewozu jedynie na terenie kraju i między magazynami tego samego podmiotu.

Summary

Monitoring the carriage of goods by road

The article is a summary of the Act on the system of monitoring the carriage of goods by road, which entered into force on 18 April 2017. The Act imposed obligations to report the carriage of some goods, considered as sensitive, to special electronic system SENT. The article defines goods which must be reported or those which are exempt from that obligation. It also indicates bodies responsible for reporting and updating notifications. Moreover, the article presents the procedures of the safe mode in case of unavailability of the system. The last part of the article describes rules of traffic control, procedures in case of violations and prevision of penalties.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

Wzór protokołu kontroli drogowego przewozu towarów
(zał. 1 do rozporządzenia Ministra Rozwoju i Finansów z dnia 13 kwietnia 2017 r. w sprawie sposobu dokumentowania przeprowadzonej kontroli drogowego przewozu towarów oraz wzorów dokumentów, Dz. U. poz. 789)

....
(nazwa organu przeprowadzającego kontrolę) (miejsce i data)

PROTOKÓŁ Z KONTROLI

sporządzony na podstawie art. 13 ust. 7 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego przewozu towarów (Dz. U. poz. 708)

1. Kontrola została przeprowadzona przez:
   imię i nazwisko — nr upoważnienia/nr legitymacji służbowej*
   ....
   ....
2. Dane kierującego środkiem transportu:
   ....
   imię i nazwisko — rodzaj i nr dokumentu tożsamości
   .....
   (adres zamieszkania: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
3. Dane środka transportu:
   a) pojazd samochodowy:
   − nr rejestracyjny: .....
   − dane właściciela:
   .....
   (imię i nazwisko/nazwa, adres zamieszkania/adres siedziby: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
   b) naczepa/przyczepa*:
   − nr rejestracyjny: .....
   − dane właściciela:
   .....
   (imię i nazwisko/nazwa, adres zamieszkania/adres siedziby: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
4. Dane:
   − przewoźnika:
   .....
   (imię i nazwisko/nazwa, adres zamieszkania/adres siedziby: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
   − nadawcy towaru:
   .....
   (imię i nazwisko/nazwa, adres zamieszkania/adres siedziby: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
   − odbiorcy towaru:
   .....
   (imię i nazwisko/nazwa, adres zamieszkania/adres siedziby: państwo, miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr domu, nr lokalu)
5. Rodzaj i opis towaru: .....
   (pozycja CN albo podkategoria PKWiU, ilość, masa brutto, objętość, nazwa itp.)
   .....
   .....
6. Czynności wykonane w trakcie kontroli:
   .....
   .....
   .....
   .....
7. Miejsce i czas wykonania czynności kontrolnych:
   a) data, godzina i miejsce rozpoczęcia czynności kontrolnych:
   .....
   b) data, godzina i miejsce zakończenia czynności kontrolnych:
   .....

8. Ustalenia:

.....

.....

.....

w związku z ustaleniami*:

− nałożono mandat karny – seria i nr .....,
− nałożono zamknięcia urzędowe – nr .....,
− skierowano/usunięto środek transportu do/z wyznaczonego miejsca – nr pokwitowania .....,
− zatrzymano towar – nr pokwitowania .....,
− pobrano próbkę towaru – protokół pobrania próbki towaru z dnia .....,
− pobrano kaucję w formie gotówkowej – nr pokwitowania .....,
− pobrano kaucję za pomocą instrumentu płatniczego – kod autoryzacji transakcji:

.....

9. Dowody:

.....

.....

.....

10. Zgłoszone uwagi:

.....

.....

.....

11. Adnotacje kontrolującego: .....

.....

.....

.....

Podpis kontrolującego: Podpis kierującego:

……..... .....

.....

*niepotrzebne skreślić

Wykaz towarów objętych systemem monitorowania
(źródło: https://puesc.gov.pl/web/puesc/e-przewoz)

WYKAZ TOWARÓW OBJĘTYCH SYSTEMEM MONITOROWANIA, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi pozycjami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów	
*** kody CN stosuje się w przypadku przewozu towarów <u>przez terytorium kraju i dla wyrobów akcyzowych</u>**	
Nomenklatura Scalona*	
CN 2207	nieoznaczone znakami akcyzy – alkohol etylowy nieskażony o objętościowej mocy alkoholu 80% obj. lub większej; alkohol etylowy i pozostałe wyroby alkoholowe, o dowolnej mocy, skażone, **<u>z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 5 litrów</u>**
CN 2707	oleje i pozostałe produkty destylacji wysokotemperaturowej smoły węglowej; podobne produkty, w których masa składników aromatycznych jest większa niż składników niearomatycznych, np. benzen, toluen, ksylol, naftalen
CN 2710	oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe; preparaty gdzie indziej niewymienione ani niewłączone, zawierające 70% masy lub więcej olejów ropy naftowej lub olejów otrzymywanych z minerałów bitumicznych, których te oleje stanowią składniki zasadnicze preparatów, np. benzyna lakiernicza, benzyna lotnicza, benzyna silnikowa, oleje napędowe, oleje opałowe; oleje odpadowe, **<u>z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 11 litrów</u>**
CN 2905	alkohole alifatyczne i ich fluorowcowane, sulfonowane, nitrowane lub nitrozowane pochodne, np. alkohol metylowy, alkohol propylowy, alkohol izopropylowy, alkohol butylowy, sorbitol, glikol, gliceryna, **<u>z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 11 litrów</u>**
CN 2917	kwasy polikarboksylowe, ich bezwodniki, halogenki, nadtlenki i nadtlenokwasy; ich fluorowcowane, sulfonowane, nitrowane lub nitrozowane pochodne

WYKAZ TOWARÓW OBJĘTYCH SYSTEMEM MONITOROWANIA

CN 3403	preparaty smarowe (włącznie z cieczami chłodząco-smarującymi, preparatami do rozluźniania śrub i nakrętek, preparatami przeciwrdzewnymi i antykorozyjnymi, preparatami zapobiegającymi przyleganiu do formy opartymi na smarach); preparaty w rodzaju stosowanych do natłuszczania materiałów włókienniczych, skóry wyprawionej, skór futerkowych lub pozostałych materiałów, z wyłączeniem preparatów zawierających, jako składnik zasadniczy, 70% masy lub więcej olejów ropy naftowej lub olejów otrzymanych z minerałów bitumicznych, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 16 litrów**
CN 3811	środki przeciwstukowe; inhibitory utleniania; inhibitory tworzenia się żywic; dodatki zwiększające lepkość; preparaty antykorozyjne; pozostałe preparaty dodawane do olejów mineralnych (włącznie z benzyną) lub do innych cieczy, stosowanych do tych samych celów, co oleje mineralne, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 16 litrów**
CN 3814	zawierające alkohol etylowy – organiczne złożone rozpuszczalniki i rozcieńczalniki, gdzie indziej niewymienione ani niewłączone; gotowe zmywacze farb i lakierów
CN 3820	zawierające alkohol etylowy – środki zapobiegające zamarzaniu i gotowe płyny przeciwoblodzeniowe, z **wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 16 litrów**
CN 3824	gotowe spoiwa do form odlewniczych lub rdzeni; produkty chemiczne i preparaty przemysłu chemicznego lub przemysłów pokrewnych (włączając te składające się z mieszanin produktów naturalnych), gdzie indziej niewymienione ani niewłączone, np. **oleje fuzlowe powstające jako produkt uboczny przy produkcji alkoholu etylowego**
CN 3826	biodiesel i jego mieszaniny, niezawierające lub zawierające mniej niż 70% masy olejów ropy naftowej lub olejów otrzymywanych z minerałów bitumicznych
susz tytoniowy	za susz tytoniowy uznaje się, bez względu na wilgotność, tytoń, który nie jest połączony z żywą rośliną i nie jest jeszcze wyrobem tytoniowym **(kod systemowy 0001) – bez względu na jego ilość w przesyłce**
alkohol skażony	wyroby nieprzeznaczone do spożycia przez ludzi zawierające alkohol całkowicie skażony **(kod systemowy 0002)**
POLSKA KLASYFIKACJA TOWARÓW I USŁUG, jeżeli masa brutto przesyłki towarów objętych tymi podkategoriami przekracza 500 kg lub jej objętość przekracza 500 litrów	
19.20.21	benzyna silnikowa, włączając benzynę lotniczą
19.20.22	paliwo typu benzyny do silników odrzutowych
19.20.23	oleje lekkie otrzymane z przerobu ropy naftowej; preparaty z lekkich frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane
19.20.24	nafta inna niż lotnicza
19.20.25	paliwo typu nafty do silników odrzutowych
19.20.26	oleje napędowe
19.20.27	oleje średnie otrzymane z przerobu ropy naftowej; preparaty ze średniej frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane
19.20.28	oleje opałowe, gdzie indziej niesklasyfikowane
19.20.29	oleje smarowe z ropy naftowej; preparaty z ciężkich frakcji, gdzie indziej niesklasyfikowane, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 11 litrów**
20.14.74	nieoznaczony znakami akcyzy – alkohol etylowy nieskażony o objętościowej mocy alkoholu 80% obj. lub większej, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 5 litrów**
20.14.75	alkohol etylowy skażony i pozostałe skażone wyroby alkoholowe o dowolnej mocy, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 5 litrów**
20.59.41	preparaty smarowe, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 16 litrów**
20.59.42	środki przeciwstukowe; dodatki do olejów mineralnych i podobnych wyrobów, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 16 litrów**
20.59.43	zawierające alkohol etylowy – płyny hydrauliczne hamulcowe; środki zapobiegające zamarzaniu i gotowe płyny przeciwoblodzeniowe, **z wyłączeniem opakowań jednostkowych nie większych niż 11 litrów**
20.59.57	gotowe spoiwa do form odlewniczych lub rdzeni; kwasy naftalenowe, ich sole nierozpuszczalne w wodzie oraz ich estry; nieaglomerowane węgliki metali zmieszane razem lub ze spoiwem metalicznym; przygotowane dodatki do cementów, zapraw lub betonów; sorbit, z wyłączeniem D-sorbitu
20.59.58	biodiesel
38.12.25	oleje odpadowe

PODSTAWY PRAWNE I FAKTYCZNE ZATRZYMANIA DOWODU REJESTRACYJNEGO

mł. asp. Radosław Osik

instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

WSTĘP

W związku z czuwaniem nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowaniem ruchem i jego kontrolowaniem, policjant jest uprawniony do zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.), dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu.
To na policjantach spoczywa obowiązek eliminowania z ruchu pojazdów niesprawnych technicznie i zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.
Kierujący pojazdami muszą się czuć bezpiecznie, poruszając się codziennie po drogach. W porę ujawniona niesprawność pojazdu może uratować życie nie tylko kierującemu, lecz również innym uczestnikom ruchu drogowego.

DEFINICJA DOWODU REJESTRACYJNEGO

Dowód rejestracyjny pojazdu – dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu, jest wydawany przez odpowiedni organ administracji publicznej właścicielowi pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy podczas rejestracji. Obowiązek posiadania dowodu rejestracyjnego obejmuje zarówno właściciela pojazdu, jak też osobę prowadzącą pojazd (kierowcę) za zgodą właściciela.
Dowód rejestracyjny jest dokumentem w formie trzyskrzydełkowego dokumentu papierowego, w układzie poziomym. Tło dokumentu jest utrzymane w tonacji błękitno-żółtej. Awers dokumentu jest laminowany folią transparentną, służącą do zabezpieczenia spersonalizowanego dowodu rejestracyjnego przed uszkodzeniami. Wymiary dowodu rejestracyjnego w układzie poziomym to 105 mm x 218 mm (± 0,7 mm), natomiast po złożeniu – 73 mm x 105 mm.
Dowody rejestracyjne produkuje oraz personalizuje Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych.
Nalepka legalizacyjna składa się z trzech części (A, B i C). Służy ona do legalizacji tablic rejestracyjnych. Jest to samoprzylepna etykieta holograficzna, posiadająca wiele zabezpieczeń przed próbami fałszowania. Odklejenie nalepki od podłoża spowoduje jej rozwarstwienie. Ponowne jej wykorzystanie nie będzie możliwe.
Części A i B znaku legalizacyjnego są umieszczane na stałych tablicach rejestracyjnych. Część C jest wklejana do dowodu rejestracyjnego. Na nalepce znajduje się indywidualny kod, składający się z liter NL, po których umieszczono ukośnik, a następnie trzy litery i siedem cyfr.

PODSTAWY PRAWNE ZATRZYMANIA DOWODU REJESTRACYJNEGO

Ogólną podstawę prawną do zatrzymania dowodu rejestracyjnego znajdziemy w **art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym**: „Policjant w związku z wykonywaniem czynności (...) jest uprawniony do: (...) zatrzymania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania (...)".
Szczegółowe podstawy prawne do zatrzymania dokumentu dopuszczającego pojazd do ruchu określa **art. 132. ust. 1**: „Policjant zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie:

1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:
   a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze

elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy,
b) zagraża porządkowi ruchu,
c) narusza wymagania ochrony środowiska;

2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo;
3) stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność;
4) uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego);
5) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną;
6) nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany poza krajem będącym członkiem Unii Europejskiej lub Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA – międzynarodowa organizacja gospodarcza powstała 3 maja 1960 r. na mocy Konwencji sztokholmskiej) oraz Andorą, Chorwacją i Serbią (w ramach Systemu Zielonej Karty funkcjonuje Porozumienie Wielostronne, zgodnie z którym kierowcy pojazdów zarejestrowanych w państwach, Biura Narodowe, których są Sygnatariuszami Porozumienia, mogą się poruszać po terytoriach tych państw bez konieczności posiadania Zielonej Karty);
7) uzasadnionego przypuszczenia, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu.

POLICJANT ZATRZYMUJE DOKUMENTY ZA POKWITOWANIEM, A NIE JE ZABIERA!!!

PODSTAWY FAKTYCZNE ZATRZYMANIA DOWODU REJESTRACYJNEGO

Podstawą faktyczną zatrzymania dowodu rejestracyjnego jest popełnienie czynu, który narusza art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pojazd zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym. W takiej sytuacji zatrzymanie dowodu rejestracyjnego jest jak najbardziej zasadne, zwłaszcza gdy pojazd nie posiada reflektorów oraz kierunkowskazów, dużo elementów ma ostre krawędzie i deformacje, uszkodzeniu uległo zawieszenie, a także wiele elementów nadwozia.
Niedopuszczalną sytuacją jest brak wycieraczki, w którą pojazd został oryginalnie wyposażony przez producenta. Policjant zatrzyma wówczas dowód rejestracyjny pojazdu. Ponadto kierujący może zostać ukarany mandatem karnym.
Wycieki jakichkolwiek płynów eksploatacyjnych pojazdu są karygodne. Taki pojazd nie powinien dalej poruszać się po drogach. Wyciek np. płynu hamulcowego może świadczyć o niesprawności układu hamulcowego, co stwarza realne zagrożenie nie tylko dla kierującego pojazdem, ale również dla innych uczestników ruchu drogowego.
Obowiązek dokonania badania technicznego pojazdu ciąży na właścicielach pojazdów samochodowych (osobowych i ciężarowych), ciągników rolniczych, a także motorowerów i przyczep. Badania techniczne obejmują: badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi. Polskie prawo nie przewiduje kar finansowych za brak aktualnych badań technicznych pojazdu.
Dowód rejestracyjny musi być czytelny dla osoby kontrolującej, a dane w nim zawarte nie mogą wzbudzać żadnych wątpliwości. W przypadku zniszczenia dowodu rejestracyjnego w stopniu powodującym jego nieczytelność właściciel pojazdu powinien złożyć w urzędzie, w którym pojazd został zarejestrowany, wniosek o wydanie wtórnika dowodu rejestracyjnego.
Podrobienie i przerobienie dowodu rejestracyjnego są formami fałszerstwa. Podrobienie polega na sporządzeniu całego dokumentu na wzór autentycznego. Przerobienie zaś jest zmianą pierwotnej treści dokumentu w całości lub pewnej jego części, dotyczy np. zmiany jednej cyfry numeru rejestracyjnego.
Właściciel pojazdu jest zobowiązany do zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym. Przykładem mogą być następujące sytuacje:

- wymiana podwozia lub ramy w pojeździe,
- zmiana miejsca zamieszkania właściciela pojazdu,
- wprowadzenie w pojeździe zmian konstukcyjnych zmieniających rodzaj pojazdu,
- zamontowanie w pojeździe instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazem,
- zmiany dotyczące mas i nacisków osi.

Właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany zawiadomić w terminie nieprzekraczającym 30 dni organ rejestrujący o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym.

POSTĘPOWANIE Z ZATRZYMANYM DOWODEM REJESTRACYJNYM

W sytuacji, gdy dochodzi do zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), policjant wydaje kierowcy pokwitowanie, którego wzór przedstawiony jest na s. 98.
Może on zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając w pokwitowaniu warunki tego używania.
Pokwitowanie za zatrzymany dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) z terminem ważności do 7 dni nie może być wydane w następujących przypadkach:

- gdy pojazd zagraża bezpieczeństwu,
- gdy pojazd narusza wymagania ochrony środowiska,
- gdy kierujący nie okazał polisy OC.

Zatrzymany dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) należy niezwłocznie przesłać organowi, który go wydał.
Nie dotyczy dowodów rejestracyjnych zatrzymanych w związku z:

- podejrzeniem podrobienia lub przerobienia,
- nieokazania przez kierującego dokumentu potwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowie-

Pokwitowanie zatrzymania dowodu rejestracyjnego

MIEJSCE NA STEMPEL
NAGŁÓWKOWY JEDNOSTKI

POKWITOWANIE

Seria AA Numer 000000

Ważny do dnia .....……. 20..... r.

wydane przez …… w zamian za zatrzymany w dniu ……..... 20…... r.
(stopień, imię i nazwisko)

o godz. …… w miejscowości …….....…… dowód rej. pojazdu marki*) ..…….……

NUMER REJESTR. NUMER VIN

– dokument uprawniający do kierowania pojazdem/karta kierowcy*) ……...
(pr. jazdy, kat., pozwol. do kier. tramwajem, karta kierowcy)

nr …… wydany przez …….....……
(nazwa org. i ozn. kod)

Imię, nazwisko i adres posiadacza …….....
powód zatrzymania …….....
……...……..…
……..……..…..
Data pierwszej rejestracji pojazdu: ……...……. Uwagi o warunkach używania .....
……..……....

Skierowanie pojazdu na dodatkowe badania techniczne*)

Zarządzam skierowanie pojazdu na dodatkowe badania techniczne z powodu: ….....
.....
.....
.....

*) niepotrzebne skreślić …….. …….
Mrd-4 (podpis wydającego pokwitowanie) (podpis odbierającego)

POUCZENIE

1. Podstawa prawna zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania: art. 129 ust. 2 pkt 6, art. 132 ust. 1 i 2, art. 135, art. 139 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą.
2. Termin ważności pokwitowania określa się:
   1) w odniesieniu do zatrzymanego dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdem – na 7 dni; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano w przypadkach określonych w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz e–h ustawy;
   2) w odniesieniu do zatrzymanego dokumentu uprawniającego do używania pojazdu – nie dłużej niż na 7 dni, z określeniem warunków jego używania; terminu nie określa się, jeżeli dokument zatrzymano w przypadkach określonych w art. 132 ust. 1 pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6 ustawy.
3. Podstawa prawna skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne: art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy.

dzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowodu opłacenia składki za to ubezpieczenie, jeżeli pojazd ten jest zarejestrowany w kraju, o którym mowa w art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. c,
- niezgodnością ze stanem faktycznym.

Dowód rejestracyjny pojazdu zarejestrowanego za granicą pozostawia się w jednostce Policji przez okres 7 dni. Po upływie tego terminu dokument jest przekazywany przedstawicielstwu państwa, w którym zarejestrowano pojazd.
Zwrot zatrzymanego dokumentu następuje niezwłocznie po ustaniu przyczyny uzasadniającej jego zatrzymanie.

DANE DOKUMENTU WYMAGAJĄCE WERYFIKACJI W TRAKCIE KONTROLI

Dokonując kontroli dowodu rejestracyjnego, policjant powinien zwrócić uwagę na to, czy:
- dane zawarte w dokumencie są zgodne ze stanem faktycznym,
- pojazd został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie i czy termin badania został wyznaczony prawidłowo,
- dokument jest czytelny i dane w nim zawarte możemy odczytać bez problemu,
- dokument nie posiada cech przerobienia lub podrobienia,
- badanie techniczne zostało przeprowadzone przez jednostkę do tego upoważnioną,
- nie upłynął termin ważności przy pozwoleniu czasowym,
- numer VIN znajdujący się na nadwoziu bądź ramie pojazdu jest zgodny z numerem znajdującym się w dokumencie.

BRAK MIEJSCA NA WPIS W DOWODZIE REJESTRACYJNYM

Policjant, ujawniając w trakcie kontroli drogowej, że upłynął termin badania technicznego pojazdu (w dowodzie rejestracyjnym brak jest wolnego miejsca na dokonanie stosownego wpisu), a kierujący okazał zaświadczenie ze stacji diagnostycznej o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, powinien zmierzać do zobowiązania kierującego pojazdem do wymiany dowodu rejestracyjnego. Nie jest to podstawa do zatrzymania dowodu rejestracyjnego za brak badań technicznych. Zgodnie z art. 78 ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, właściciel pojazdu zarejestrowanego jest obowiązany w terminie nieprzekraczającym 30 dni zawiadomić starostę o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym. Sytuacja taka ma miejsce, gdy termin następnego badania technicznego pojazdu znajdujący się w dowodzie rejestracyjnym nie jest zgodny ze stanem faktycznym, czyli datą podaną w zaświadczeniu od diagnosty.
Podsumowując, należy stwierdzić, że skoro właściciel pojazdu w ciągu 30 dni nie zgłosił staroście zmiany stanu faktycznego (różne terminy kolejnego badania technicznego), policjant ma podstawę do zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Warto przy tym pamiętać, że podstawą do zatrzymania dokumentu nie będzie brak badań technicznych, a fakt, iż dane zawarte w dowodzie rejestracyjnym nie są zgodne ze stanem faktycznym.

ZAKOŃCZENIE

Dbanie o stan techniczny pojazdu, jak również wykonywanie badania technicznego jest obowiązkiem każdego właściciela pojazdu. Bagatelizowanie powinności może skutkować nie tylko niesprawnością pojazdu, lecz również może doprowadzić do spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Warto pamiętać, że sprawny pojazd to bezpieczny pojazd.

Akty prawne

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).

Netografia

https://pl.wikipedia.org/wiki/Dowód rejestracyjny pojazdu

Summary

Legal and actual bases of suspending the vehicle registration book

The article describes both legal and actual bases of suspending the vehicle registration book. It presents in detail when a policeman is obliged to suspend the mentioned document. It also contains some images depicting selected deficiencies in vehicles and irregularities of documents which can result in suspending the vehicle registration book by the police. The reader can also obtain knowledge to which elements one should pay attention during traffic control. Eventually, the article describes actions that should be taken after the registration book is suspended and presents the model form of a receipt for it.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

Kwestia odpowiedzialności karnej instruktora i kursanta w sytuacji spowodowania wypadku drogowego

Orzecznictwo Sądu Najwyższego i doktryna

podinsp. Dariusz Baj
starszy wykładowca
Zakładu Służby Kryminalnej CSP

sierż. Paweł Wołk
KP w Boguchwale
oddelegowany do CSP

Wypadek drogowy wraz z kolizją drogową są niewątpliwie jednymi z najczęściej występujących na naszych drogach zdarzeń drogowych. W niniejszym artykule zostanie przybliżona kwestia odpowiedzialności karnej instruktora i kursanta w przypadku spowodowania wypadku drogowego, omówiona w orzecznictwie Sądu Najwyższego i w doktrynie prawa karnego.

Wypadek to „zdarzenie mające miejsce w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są spowodowane nieumyślnie obrażenia ciała”[1]. Cechą tego zdarzenia jest to, iż inna osoba odniosła obrażenia ciała w rozumieniu art. 157 § 1 Kodeksu karnego – tj. naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia trwające dłużej niż 7 dni – określane jako średni wypadek komunikacyjny, lub skutkiem jest śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu w rozumieniu art. 156 § 1 kk – tzw. ciężki wypadek komunikacyjny.

Zarówno w orzecznictwie, jak i w doktrynie prawa karnego przyjmuje się, że wypadek drogowy może mieć miejsce nie tylko na drogach publicznych, lecz również na terenach, które nie są w pełnym zakresie dostępne dla wszystkich użytkowników dróg, np. tereny budowlane, zakładowe, przemysłowe[2], jak również znajdujące się pod powierzchnią ziemi szyby kopalń, w których odbywa się transport materiałów, urobku i przewóz osób[3]. Do miejsc, na terenie których można popełnić to przestępstwo, nie zalicza się obszarów dostępnych jedynie dla bardzo wąskiego kręgu osób, tj. dla ich właścicieli, użytkowników dróg dojazdowych, np. do gruntów ornych[4], a także wewnętrznego obszaru posesji – podwórka[5].

Przestępstwo określone w artykule 177 kk ma niewątpliwie charakter materialny – jego skutkiem jest uszczerbek na zdrowiu lub śmierć człowieka.

Strona podmiotowa tego przestępstwa polega na nieumyślności. Naruszenie zasad bezpieczeństwa może być popełnione zarówno z winy umyślnej, jak i nieumyślnej, jednak spowodowanie skutków, które zostały określone w dyspozycji artykułu, jest objęte nieumyślnością[6].

Przestępstwo ciężkiego wypadku podlega ściganiu z urzędu, w przypadku zaś średniego wypadku, gdy sprawcą jest osoba najbliższa dla pokrzywdzonego, stanowi przestępstwo ścigane na wniosek.

Stypizowane w art. 177 kk przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego ma charakter powszechny. Adresatem jest każdy, kto naruszając – choćby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym spowoduje wypadek komunikacyjny. Może nim być każdy uczestnik ruchu – zarówno pieszy, jak i inna osoba znajdująca się na drodze, a także kierujący, w tym kursant szkoły nauki jazdy. Osoba przygotowująca się do praktycznego egzaminu na prawo jazdy musi posiadać odpowiednią wiedzę teoretyczną dotyczącą przepisów ruchu drogowego oraz opanować technikę prowadzenia pojazdu mechanicznego. Powoduje to, że kursant musi się stosować do przepisów i umieć prawidłowo przewidzieć możliwość zaistnienia zagrożenia. Odpowiedzialność kursanta jest różna – w zależności od stopnia wiedzy oraz umiejętności i liczby wyjeżdżonych godzin. Uczestnik kursu jest łagodniej traktowany na początkowym etapie szkolenia, natomiast surowiej na etapie końcowym. Rola i odpowiedzialność instruktora także są inne w trakcie kolejnych etapów nauki.

Mając powyższe na uwadze, należy podkreślić, że kara za przestępstwo również może być różna i zależy od indywidualnego przypadku. W razie spowodowania wypadku komunikacyjnego, który zaistniał w trakcie odbywania kursu na prawo jazdy, biorąc pod uwagę to, że osoba realizująca kurs nauki jazdy nie opanowała jeszcze w odpowiednim zakresie reguł panujących na drodze oraz nie posiada należytej techniki prowadzenia pojazdu, trzeba stwierdzić, że wobec kursanta stosuje się łagodniejsze kryteria oceny możliwości przewidywania zdarzeń drogowych i ewentualnych ich skutków. Kursant odpowiada tylko za te elementy szkodliwości społecznej czynu, które zostały przez niego zawinione. Kwestia oceny okoliczności zmniejszających zakres odpowiedzialności karnej leży w gestii niezależnego i niezawisłego sądu.

W trakcie nauczania prowadzenia pojazdu mechanicznego kursant musi wykonywać polecenia instruktora. Wynika to z istoty nauczania oraz dodatkowego wyposażenia pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy. Pojazdy te posiadają m.in. dodatkowy pedał hamulca roboczego, dzięki czemu instruktor może przejąć kontrolę nad układem hamulcowym pojazdu. Zgodnie z § 43 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych

pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia zarówno pojazdy przeznaczone do nauki jazdy, jak i pojazdy egzaminacyjne powinny być identycznie wyposażone[7]. W piśmiennictwie zaznacza się, że kursant wymaga instruktażu oraz nadzoru w różnych sytuacjach, jakie mogą wydarzyć się na drodze, w tym także bezpośredniej ingerencji w obsługę układu kierowniczego lub hamulcowego celem zapobieżenia naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu oraz wypadkowi. Taka funkcja instruktora wskazuje, że jest on prowadzącym pojazd, nawet gdy nie zachodzi potrzeba przejęcia kontroli nad układem kierowniczym pojazdu[8]. Warto zauważyć, iż nieobowiązujące już rozporządzenie Ministra Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych[9] w § 227 stanowiło: „Osoby nauczające kierowania pojazdami samochodowymi odpowiedzialne są za spowodowanie w czasie nauki pod ich nadzorem przez uczących się kierowania pojazdami wypadku oraz naruszenia przepisów o ruchu drogowym". Wprawdzie w obecnym ustawodawstwie brak jest podobnego przepisu, jednakże nie powoduje to braku odpowiedzialności instruktora nauki jazdy, gdyż wynika ona z samego faktu nadzoru nad kursantem.

Jak trafnie zauważył Sąd Najwyższy, wskazany przepis nie powodował odpowiedzialności karnej instruktora za wypadek, który został spowodowany pod jego nadzorem przez kursanta, lecz z przyczyn praktycznych – zaznaczał istnienie tej odpowiedzialności. Prawidłowe jest zatem stwierdzenie, że skoro przepis samoistnie nie powodował odpowiedzialności karnej instruktora, to tym bardziej nie sprawiał, że osoba ucząca się sztuki kierowania pojazdem takiej odpowiedzialności unikała[10]. Celem Sądu Najwyższego było nie tylko przypomnienie instrukcyjnego charakteru powyższego przepisu, ale przede wszystkich zaakcentowanie, że na aktualności straciła literalna wykładnia, która była niezgodna z nowym spojrzeniem na kwestię winy kierowcy w sensie konieczności rozciągnięcia jej również na inne podmioty w zależności od wystąpienia odpowiednich okoliczności. Ocena bezprawności zachowania instruktora powinna się opierać nie tylko na tym, czy w związku z wypadkiem drogowym doszło do naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również na regułach określających obowiązki instruktora[11].

Doktryna wskazuje, że instruktor wypełnia znamiona czynu zabronionego poprzez zaniechanie. Zwraca się uwagę na to, iż pomimo że pojazd nauki jazdy jest wyposażony w dodatkowe elementy umożliwiające przejęcie kontroli nad pojazdem, to automatycznie nie oznacza tego, że instruktor z nich korzysta. Niepodjęcie przez instruktora interwencji pomimo istnienia ku temu podstaw jest zaniechaniem, a nie działaniem polegającym na nieostrożnym kierowaniu pojazdem przez kierującego[12].

Sąd Najwyższy przyjął, że: „osoba ubiegająca się o prawo jazdy (kursant), podobnie jak instruktor, za spowodowanie wypadku w trakcie odbywania nauki jazdy odpowiada na zasadach ogólnych, określonych w przepisach Kodeksu karnego. Ich odpowiedzialność jest niezależna od siebie. Dla przyjęcia tej odpowiedzialności nie jest konieczne odwoływanie się do współkierowania przez kursanta i instruktora pojazdem mechanicznym. Z racji czynności wykonywanych w trakcie odbywania nauki jazdy przez kursanta, który przez przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm., jest wprost uznawany za kierującego (art. 87 ust. 1 pkt 2), oraz pozycji i roli instruktora w procesie szkolenia, obaj są uczestnikami ruchu, ponoszącymi odpowiedzialność za naruszenie przez siebie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu ruchu drogowego jest nieodzowne w wypadku wymagającym wyjaśnienia zagadnień technicznych i braku innych dowodów pozwalających na odtworzenie przebiegu zdarzenia. Kierujący pojazdem, ustalając prędkość, z którą może się poruszać, musi oprócz wszystkich czynników wymienionych w art. 19 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uwzględniać również swoje predyspozycje psychofizyczne oraz umiejętności i doświadczenie w prowadzeniu pojazdu. Ciążący na kierującym obowiązek wyposażenia i utrzymania pojazdu uczestniczącego w ruchu w takim stanie, aby korzystanie z niego nie zagrażało bezpieczeństwu jadących nim osób lub innych uczestników ruchu, zapewniało wygodne oraz pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania i hamowania (art. 66 ust. 1 pkt 1 i 6 ww. ustawy), sprawia, że brak odpowiedniego do pory roku ogumienia może być *in concreto* jednym z czynników niezachowania ostrożności, o której mowa w art. 9 § 2 kk"[13].

Wskazane postanowienie zostało wydane na podstawie następującego stanu faktycznego: 25 listopada 2007 r. w R. doszło do wypadku komunikacyjnego, wskutek którego 2 osoby poniosły śmierć, jedna odniosła ciężki uszczerbek na zdrowiu, a dwie kolejne – średni. Kursantka Mirosława D. kierowała pojazdem z prędkością ok. 60 km/h w terenie niezabudowanym pod nadzorem instruktora Mariusza I. W trakcie prowadzenia pojazdu panowały niekorzystne warunki pogodowe: intensywnie padał śnieg, który zalegał na jezdni. W pewnym momencie Mirosława D. straciła panowanie nad pojazdem, w wyniku czego zjechała na przeciwległy pas ruchu i czołowo zderzyła się z prawidłowo poruszającym się samochodem, co w konsekwencji doprowadziło do wywołania ww. skutków. Co ważne, instruktor nauki jazdy nie wydał żadnego polecenia, w tym nie nakazał jej zmniejszenia prędkości. Ponadto pojazd przeznaczony do nauki jazdy nie posiadał ogumienia dostosowanego do panujących warunków atmosferycznych (był wyposażony w letnie opony). Sąd Rejonowy uznał oskarżoną Mirosławę D. za winną popełnionego przestępstwa z art. 177 § 2 i art. 177 § 1 w zw. z art. 11 § 2 kk, podobnie jak oskarżonego Mariusza I., zaś odpowiedzialność oskarżonych zróżnicował poprzez wymiar kary. Wskutek wniesionych apelacji Sąd Okręgowy uniewinnił Mirosławę D. od zarzucanego jej czynu, zaś względem Mariusza I. co do zasady utrzymał w mocy wyrok Sądu Rejonowego. Sąd Najwyższy postanowieniem z 23 lutego 2011 r. podzielił podgląd Sądu Okręgowego[14].

Sąd Najwyższy zgodził się z Sądem Okręgowym, który stwierdził, że popełnienie czynu zabronionego nie było możliwe do przewidzenia dla kursantki. Mirosława D., pomimo że miała przejechanych ponad 30 godzin, to po raz pierwszy poruszała się w takich warunkach pogodowych, a prędkość, z którą jechała, była niedostosowana do warunków atmosferycznych, na co nie zareagował instruktor. W uzasadnieniu Sąd Najwyższy zawarł myśl, w świetle której modyfikuje on wzorzec ostrożnego postępowania w odniesieniu do kursanta, co w konsekwencji powoduje obniżenie standardu względem wzorca dobrego kierowcy. Podnosi przy tym celowość uwzględnienia subiektywnych cech sprawcy oraz konkretnych okoliczności danej sprawy przy ocenie możliwości przewidzenia popełnionego czynu zabronionego w rozumieniu art. 9 § 2 kk, badania realizacji znamion podmiotowych czynu zabronionego wyłącznie w porównaniu ze zobiektywizowanym, dobrym standardem postępowania. Prawidłowe wydaje się stwierdzenie, że standard ten może ulec generalnemu obniżeniu (w przeciwieństwie do uwzględniania konkretno-indywidualnych cech sprawcy badanych na poziomie przypisania winy)[15]. Przy czym należy zaznaczyć, że obniżenie standardu nie może powodować uwolnienia od odpowiedzialności kursantów,

których nieumiejętność zapobieżenia zagrożeniu bezpieczeństwa na drodze wynika z ich niedoboru informacyjnego mającego cechy ściśle zindywidualizowane[16].

We wskazanym orzeczeniu Sąd Najwyższy uzasadnił niższy od przeciętnego poziom możliwości przewidzenia przez kursantkę zagrożenia zarówno z uwagi na brak doświadczenia, jak i ze względu na akceptację nadzorującego ją instruktora.

W powyższym postanowieniu Sąd Najwyższy, co zrozumiałe, całkowicie rozdzielił odpowiedzialność instruktora i kursanta za spowodowanie wypadku komunikacyjnego.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego[17] oraz w doktrynie[18] rola instruktora sprowadza się do współkierowania pojazdem z racji pełnionej funkcji oraz dodatkowego wyposażenia samochodu szkoleniowego. W świetle tej idei pociągnięcie instruktora do odpowiedzialności karnej wynika z tego, że należał on do grupy osób prowadzących pojazd. Natomiast w powyższym postanowieniu Sąd wskazał, że dla uzasadnienia odpowiedzialności karnej instruktora za popełnienie przestępstwa drogowego w postaci spowodowania wypadku komunikacyjnego nie jest niezbędne odwołanie się do współkierowania pojazdem mechanicznym przez kursanta i instruktora.

Rozwijając powyższą myśl, należy wskazać, że odwoływanie się do idei współkierowania pojazdem przez kursanta i instruktora w pewnych wypadkach wydaje się sztuczne. Sam fakt, że pojazd nauki jazdy posiada dodatkowe wyposażenie, co pozwala instruktorowi na przejęcie kontroli nad pojazdem, nie oznacza, że instruktor z niego korzysta. Postawienie tezy, w świetle której zaszeregowanie instruktora w kategorii podmiotów kierujących pojazdem nie tylko warunkuje, ale i jest wystarczające do pociągnięcia go do ewentualnej odpowiedzialności karnej, budzi pewne wątpliwości, w szczególności w przypadkach, gdy instruktor pomimo istnienia ku temu przesłanek i możliwości zapobieżenia zagrożeniu, tego nie czyni. Abstrahując od tego, w jaki sposób instruktor wypełnia znamiona czynu zabronionego stypizowanego w art. 177 kk, należy wskazać, że sąd, rozstrzygając sprawę, nie powinien ustalać, do jakiej kategorii w myśl ustawy – Prawo o ruchu drogowym trzeba zaliczyć określonego uczestnika wypadku komunikacyjnego. Często problematyczne jest ustalenie, czy zachowanie danego uczestnika ruchu drogowego było sprzeczne z obowiązującą go w chwili czynu zasadą bezpieczeństwa w ruchu lądowym, określonym nakazem bądź zakazem. Nie jest zatem istotne, czy instruktor został uznany za współkierującego, czy też nie – ważne jest ustalenie, jakie obowiązki na nim spoczywały względem będącego pod jego nadzorem kursanta oraz innych uczestników ruchu[19].

Rozważając kwestię odpowiedzialności karnej instruktora i kursanta, warto zwrócić uwagę na postanowienie Sądu Najwyższego z roku 1996 r., budzące pewne wątpliwości. We wskazanym orzeczeniu Sąd stwierdził: „obwiniony w czasie zdarzenia zdawał egzamin jako kandydat na kierowcę, a jego umiejętności kontrolował i oceniał siedzący egzaminator. Obwiniony nie znajdował się więc w warunkach osoby samodzielnie prowadzącej pojazd mechaniczny, nie miał do tego ani stosownych uprawnień, ani też do momentu oceny przez egzaminatora, czy nabył w dostatecznym stopniu umiejętność prowadzenia samochodu, w tym przestrzegania bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez zachowanie należytej ostrożności, nie mógł być traktowany jako osoba prowadząca pojazd mechaniczny”[20].

W powyższym postanowieniu Sąd Najwyższy wypowiedział się w kwestii odpowiedzialności za czyn zabroniony (określony w art. 86 § 1 kw) osoby egzaminowanej, która podczas części praktycznej egzaminu spowodowała zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Uwalniając obwinionego od odpowiedzialności za wskazane wykroczenie, organ wskazał, iż takiego czynu mogłaby się dopuścić jedynie osoba samodzielnie prowadząca pojazd. Obwiniony nie posiadał takiego przymiotu, gdyż:

- nie posiadał prawa jazdy;
- nie miał stosownych uprawnień;
- nie wiadomo, czy posiadał w dostatecznym stopniu umiejętność prowadzenia pojazdu mechanicznego;
- nie prowadził samodzielnie pojazdu mechanicznego;
- jego umiejętności w czasie jazdy kontrolował i oceniał egzaminator.

Należy zgodzić się z poglądem Sądu, iż w trakcie egzaminu praktycznego osoba egzaminowana może się dopuścić wykroczenia stypizowanego w art. 86 § 1 kw wyłącznie jako prowadząca pojazd. Wprawdzie sprawcą powyższego czynu zabronionego może być każdy – zarówno uczestnik ruchu (np. pieszy, kierujący), jak i osoba znajdująca się poza ruchem, jednakże z uwagi na specyfikę zdawania egzaminu praktycznego, kursant może występować jedynie jako prowadzący pojazd. Natomiast nie można przyjąć stanowiska Sądu, iż zdający egzamin nie jest osobą prowadzącą pojazd mechaniczny. O tym, czy dana osoba jest prowadzącym pojazd, decyduje wykonywanie przez nią określonych czynności związanych z prowadzeniem pojazdu. W doktrynie przyjmuje się, że prowadzącym pojazd mechaniczny jest ten, kto nadaje ruch i kierunek pojazdu, a także panuje nad mocą jego silnika, przy czym nie zawsze musi to być czynność jednoosobowa[21]. Prowadzenia pojazdu nie należy interpretować jedynie jako obsługiwanie układu kierowniczego, ale również innych podstawowych mechanizmów mających bezpośredni wpływ na jazdę – jeżeli kilka osób je obsługuje, to wtedy współuczestniczą w prowadzeniu pojazdu[22]. Do uznania osoby za prowadzącą pojazd nie jest niezbędne posiadanie przez nią odpowiednich umiejętności faktycznych lub dokumentu je stwierdzającego, czy też wykonywanie ich niesamodzielnie, pod nadzorem innej osoby. Wykazywanie się tymi umiejętnościami niewątpliwie jest ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa jazdy, lecz nie ma to wpływu na to, że osoba, która ich nie posiada, podejmuje się prowadzenia pojazdu. Należy zwrócić uwagę, że ustawodawca w ustawie – Prawo o ruchu drogowym[23] używa dwóch odmiennych definicji kierowcy i kierującego. Zgodnie z art. 2 pkt 21 ww. ustawy kierowca jest to osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem. Natomiast kierujący jest to osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie (art. 2 pkt 20). W definicji kierowcy akcent jest położony na formalne uprawnienia, natomiast w przypadku kierującego decydują czynności faktyczne. Bez znaczenia jest fakt, czy wykonuje je samodzielnie, czy z pomocą innych osób lub pod nadzorem. Sąd Najwyższy w wyroku z 1987 r. stwierdził: „(…) nie ma znaczenia, czy podstawowe czynności prowadzenia pojazdu, jak nadanie kierunku, szybkości, hamowania itp., wykonuje jedna osoba, czy każdą z danej czynności wchodzącą w skład funkcji prowadzenia pojazdu podejmuje osoba kierująca zespołem, czy też w instrukcji przewidziana jest decentralizacja podejmowania decyzji lub jej wykonania”[24]. Kierującym jest zarówno ten, kto bezpośrednio wprawia pojazd w ruch i nadaje mu kierunek, jak i ten, kto jest uprawniony do wydawania poleceń obsłudze pojazdu w zakresie jego kierunku i szybkości[25]. Prowadzącym jest więc osoba lub zespół osób wykonujących czynności związane bezpośrednio z ruchem danego pojazdu. W związku z tym egzaminowa-

ny, który wprawia pojazd w ruch i nadaje mu kierunek, jest osobą prowadzącą pojazd. Przy czym samo nadanie przymiotu prowadzącego nie jest czynnikiem warunkującym poniesienie odpowiedzialności karnej. Taka odpowiedzialność zaistnieje w przypadku zawinionego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, a więc gdy co najmniej sprawca przewidywał lub powinien przewidywać możliwość zaistnienia czynu zabronionego. Obowiązek przewidywania powinien być zobiektywizowany i oceniany z punktu widzenia zasad ostrożnej jazdy zachowanych przez dobrego kierowcę[26]. Taka powinność jest zależna od indywidualnych cech sprawcy, jego doświadczenia oraz sytuacji, w której się znalazł. Znaczenie mają tutaj zdobyta wiedza i doświadczenie. Osoba egzaminowana powinna posiadać wiedzę teoretyczną z zakresu prawa o ruchu drogowym oraz pewne doświadczenie w wykonywaniu podstawowych manewrów drogowych. Zanim przystąpi do egzaminu państwowego, podlega kontrolnemu sprawdzeniu poziomu posiadanej wiedzy i umiejętności w ośrodku szkolenia kierowców (egzamin wewnętrzny). Egzamin wewnętrzny składa się z części teoretycznej (polegającej na wypełnieniu testu) oraz praktycznej (przeprowadzanej na placu manewrowym i w ruchu drogowym po uzyskaniu pozytywnego wyniku z części teoretycznej)[27].

Taka osoba posiada znajomość przepisów ruchu drogowego i techniki prowadzenia samochodu, co daje gwarancję, że pod nadzorem egzaminatora nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Posiadana wiedza oraz umiejętności wskazują, że co do zasady ma ona możliwość przewidywania skutków swojego zachowania. Samo posiadanie wiedzy nie wpływa jeszcze na umiejętność jej aktualizacji w określonej sytuacji, jednakże w typowych warunkach decyduje ono o możliwości przewidywania rozwoju wydarzeń[28]. Jest to proces oceny, wartościujący, uzależniony od określonej osoby i konkretnych okoliczności zdarzenia. Wymaga każdorazowo dokonania indywidualnej oceny niedostosowania się egzaminowanego do zasad obowiązujących w ruchu drogowym. Nieprzestrzeganie przez niego zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego w sytuacjach typowych dla tego ruchu wskazuje na możliwość przewidywania swego zachowania i jego skutków. To zaś rodzi jego odpowiedzialność karną, w zależności od skutku za przestępstwo lub wykroczenie[29].

W podobny sposób należy oceniać zachowanie kursanta, który naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas lekcji nauki jazdy pod nadzorem instruktora. Przed przystąpieniem do kierowania pojazdem w ruchu drogowym kursant musi opanować odpowiednią wiedzę z zakresu przepisów prawa o ruchu drogowym oraz techniki kierowania pojazdem. Zajęcia praktyczne mogą być rozpoczęte dopiero po zakończeniu zajęć teoretycznych. Z uwagi na słabsze opanowanie zasad ruchu drogowego i – przede wszystkim – techniki prowadzenia pojazdu, w stosunku do kursanta muszą być zastosowane łagodniejsze kryteria oceny ewentualnych skutków jego zachowania na drodze. Dlatego też ciężar odpowiedzialności przenosi się z kursanta na instruktora. Osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi uczestniczy w kursie prawa jazdy po to, aby zdobyć należytą wiedzę teoretyczną, a także umiejętności praktyczne niezbędne do kierowania odpowiednimi rodzajami pojazdów po drogach publicznych, w sposób niezagrażający bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu. Co do zasady, osoba uczestnicząca w szkoleniu poniesie odpowiedzialność karną za przestępstwo w sytuacji, gdy do naruszenia zasad ruchu doszło w nieskompilowanej sytuacji drogowej, a więc w takiej, w której na podstawie już posiadanej wiedzy i zdobytych umiejętności powinna przewidzieć negatywne skutki swojego zachowania[30].

[1] *Kodeks Karny. Komentarz*, pod red. M. Filara, Wyd. Wolters Kluwer, Warszawa 2014, s. 942.
[2] Uchwała Izby Karnej z 28.02.1975 r., V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz.33.
[3] Wyrok SN z 24.04.1979 r. V KRN 72/79.
[4] Wyrok SN z 5.05.2009 r. IV KK, 432/08, OSNSK 2009, poz. 1068.
[5] Postanowienie SN z 20.08.1976r. VII KZP 11/76, OSNPG 1976/9, poz. 74.
[6] *Kodeks Karny. Komentarz*, pod red. T. Bojarskiego, Wyd. Lexis Nexis, Warszawa 2011, s. 384.
[7] Dz. U. z 2016 r. poz. 2022.
[8] K. Buchała, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 03.02.1969 r.*, V KRN 9/69, „Państwo i Prawo" 1970, nr 5, s. 832.
[9] Dz. U. z 1968 r. Nr 27, poz. 183.
[10] Wyrok Sądu Najwyższego z 23.10.1976 r., Rw 350/77, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Izba Karna i Wojskowa" 1977, nr 12, poz. 142.
[11] S. Nuszel, *Karna odpowiedzialność nauczającego kierowania pojazdem mechanicznym (instruktora)*, „Palestra" 1988, nr 8–9, s. 87.
[12] P. Konopka, *O braku opon zimowych w pojeździe oraz o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora w kontekście art. 177 k.k. Uwagi na marginesie postanowienia SN z 23 lutego 2011 r. (III KK 276)*, „Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych" 2013, nr 9, s. 154.
[13] Postanowienie Sądu Najwyższego z 23.02.2011 r., III KK 276/10, OSNKW 2011, nr 7, poz. 56; z glosą częściowo krytyczną R. Stefańskiego, „Orzecznictwo Sądów Polskich" 2011, nr 11, s. 811–814.
[14] P. Konopka, *O braku opon zimowych w pojeździe o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora*, s. 141–142.
[15] Tamże, s. 149–150.
[16] M. Rodzynkiewicz, *Modelowanie pojęć w prawie karnym*, Kraków 1998, s. 126. Autor określił takie postępowanie jako nieuctwo.
[17] Zob. wyrok Sądu Najwyższego z 13.02.1969 r., V KRN 9/69, OSNKW 1969, nr 7–8, poz. 95; wyrok Sądu Najwyższego z 23.10.1976 r., Rw 350/77, OSNKW 1977, nr 12, poz. 142.
[18] Zob. K. Buchała, Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 3.02.1969 r., s. 832; R. Stefański, „Orzecznictwo Sądów Polskich", s. 813.
[19] P. Konopka, *O braku opon zimowych w pojeździe o odpowiedzialności karnej kursanta i instruktora*, s. 141–142.
[20] Postanowienie Sądu Najwyższego z 20.05.1996 r., II KRN 15/96, „Państwo i Prawo" 1997, nr 2, s. 107–112.
[21] A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974, s. 385; J. Kulesza, *Warunki orzekania kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych na podstawie art. 43 k.k.*, „Nowe Prawo" 1982, nr 5–6, s. 33; R. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 5.02.1987 r.*, V KRN 462/87, „Nowe Prawo" 1989, nr 2–3, s. 238.
[22] J. Lewiński, *Prawnik odpowiada*, „Zagadnienia Wykroczeń" 1980, nr 6, s. 86.
[23] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.).
[24] Wyrok Sądu Najwyższego z 5.02.1987 r., V KRN 462/86, „Orzecznictwo Sądu Najwyższego – Wydawnictwo Prokuratury Generalnej" 1988, nr 4–5, poz. 44.
[25] I. Andrejew, W. Świda, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973, s. 904–905.
[26] R. Stefański, *Glosa do wyroku SN z 30.05.1995 r.*, III KRN 20/95, „Prokuratura i Prawo" 1996, nr 6, s. 106–108.
[27] § 19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2016 r. poz. 280).
[28] T. Grzegorczyk, A. Gubiński, *Prawo wykroczeń*, Warszawa 1995, s. 76.
[29] R. Stefański, *Art. 177 k.k.*, w: *Kodeks karny. Komentarz*, pod red. R. Stefańskiego, t. 212, Legalis 2017.
[30] Tamże, t. 213.

Zastosowanie zestawu „Zapora” do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego

podinsp. Krzysztof Zaranek
starszy wykładowca
Zakładu Szkoleń Specjalnych CSP

Dobrze o tym wiedzieć

Przystępując do czynności związanych z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia drogowego, należy mieć na uwadze, że bezpieczeństwo policjantów i innych osób w dużej mierze zależy od poprawności usytuowania poszczególnych elementów zestawu. Pamiętając o stworzeniu bezpiecznych warunków na miejscu zdarzenia drogowego dla przeprowadzenia dalszych czynności technicznych i kryminalistyczno-procesowych, policjanci powinni dołożyć wszelkich starań, aby te działania odbyły się w możliwie bezpiecznym otoczeniu. Jak to spełnić? Jak dokonać separacji danego odcinka drogi? W jaki sposób wpłynąć na zwrócenie uwagi uczestników ruchu drogowego na niebezpieczne miejsce, którym staje się zaistniałe zdarzenie drogowe? Na te i inne pytania spróbuję odpowiedzieć w sposób najbardziej prosty, stosując pewnego rodzaju podpowiedzi i porady w kwestiach wręcz oczywistych, ale czy na pewno dostrzeganych przez wykonującego czynności policjanta? Nie ma dwóch takich samych zdarzeń drogowych – są elementy, które będą się co prawda powtarzać, jednak różnice będą istnieć zawsze. Dlatego też dopasowanie i zastosowanie odpowiedniego zabezpieczenia technicznego obszaru, na którym to zdarzenie wystąpiło, nabiera szczególnego znaczenia.

Nie ma jednoznacznych rozwiązań, które by czyniły zabezpieczenie miejsca wypadku drogowego lub kolizji czynnością uniwersalną, w pełni powtarzalną, niewymagającą pewnych korekt czy modyfikacji. Zastana sytuacja na drodze wymusza zarówno określone działania funkcjonariuszy Policji, jak i rozstawienie odpowiednich mobilnych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczywiście, oprócz policjantów, w rejonie wypadku drogowego działają inne służby, choćby straż pożarna, straż miejska, ratownictwo medyczne, które operują w granicach swoich kompetencji, a jednocześnie spełniają istotną rolę w likwidacji skutków zdarzenia drogowego.

Pragnę zaznaczyć, iż nieocenioną postawą policjantów, strażaków, ratowników medycznych i ich działaniami zmierzającymi do ratowania zdrowia i życia, mienia oraz wykonujących określone czynności procesowo-kryminalistycznych w tym artykule nie będę się zajmował, gdyż postanowiłem się skupić tylko na aspekcie technicznego wykorzystania zestawu „Zapora”. Dlatego też uwarunkowania zabezpieczenia osobowego na miejscu zdarzenia drogowego, choć bardzo istotne, nie będą w tym artykule poruszane.

Kilka słów o zestawie

Skład zestawu do zabezpieczania miejsca zdarzenia drogowego stanowią:

- znaki drogowe wraz z konstrukcjami wsporczymi:
  - A-34, z napisem WYPADEK – 2 szt.,
  - B-33 (30 km/h) – 2 szt.,
  - C-9/C-10 – 2 szt.,
  - B-32e – Kontrola drogowa („Kontrola policyjna”) – 2 szt.;
- taśma do wygradzania miejsca zdarzenia drogowego – biało-czerwona z niebieskim napisem POLICJA (100 mb) – 2 szt.;
- zasobnik na taśmę – 1 szt.;
- wspornik do mocowania taśmy wygradzającej miejsce zdarzenia – 4 szt.;
- lampa ostrzegawcza błyskowa obustronnie świecąca wraz z bateriami i uchwytem do montażu na pachołku – 4 szt.;
- pachołek drogowy biało-czerwony z płaszczem odblaskowym – 4 szt.;
- race ostrzegawcze 15-minutowe dające czerwone światło – 12 szt.;
- opakowanie (waliza) – 1 szt.

Zestaw posiada stosunkowo niewielkie gabaryty walizy, w której zostały rozmieszczone w sposób logiczny wszystkie elementy niezbędne do oznaczania miejsc wypadku drogowego lub awarii w pasie drogowym, zgodnie ze Specyfikacją Techniczną KGP Nr 18/TP/IV/97[1].

Walizka została wykonana z nieprzemakalnego materiału skóropodobnego, który zabezpiecza zawartość jej wnętrza przed zamoknięciem, a odpowiednia sztywność ścianek chroni przed mechanicznym zniszczeniem umieszczonych w niej elementów. Posiada możliwość otwierania w dwóch płaszczyznach – jest to wygodne w momencie wyjmowania dowolnego elementu z jej wnętrza bez konieczności wykładania całego zestawu z bagażnika pojazdu służbowego. Komplet znaków wchodzących w skład walizki został wykonany z folii odblaskowej I generacji o trwałości siedmioletniej. Użyta folia i blacha aluminiowa (podkład tarczy znaku) sprawiają, że znak jest lekki i dobrze czytelny. Tarcze znaków są mocowane na

składanych nóżkach, które po rozłożeniu gwarantują dużą stabilność znaku, a dodatkowe nakładki na nóżkach utrudniają ich przesuwanie się po podłożu nawet w przypadku silnego wiatru. Przy rozkładaniu podstawki wspornika należy pamiętać, aby płaskowniki rozsunąć do oporu, tak by dwa krótsze blokowały się na zagięciu dłuższego, tworząc między sobą kąty równe około 120 stopni. Naciskając zamek na górnej części nóżek, trzeba odchylić pionowy wspornik do zamocowania znaku. Inny sposób postępowania może spowodować uszkodzenie podstawy wsporczej i niestabilność znaku drogowego na miejscu jego zastosowania! Należy w tym miejscu zaznaczyć, że część policjantów w tej kwestii nie wykazuje należytej staranności i czyni wadliwie rozłożone podstawy znaków niestabilnymi. Takim postępowaniem mogą doprowadzać do sytuacji, że miejsce zdarzenia nie jest poprawnie zabezpieczone.
Pachołki o wysokości 50 cm, wykonane z PCV, nie są umieszczane w walizie. Posiadają dodatkowo nakładane płaszcze, których odblaskowość przewyższa wymogi dla folii odblaskowej II generacji.
Flary ostrzegawcze (race) 15-minutowe, czerwone skutecznie zwiększają bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego w sytuacjach zagrożeń powodowanych np. przez unieruchomione pojazdy. Należy stosować z rozwagą z powodu łatwopalności materiału!
Trzeba pamiętać, że w przypadku używania tego czy innego zestawu do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego trzeba bezwzględnie zapoznać się z instrukcją obsługi danego urządzenia. W ten sposób policjant obsługujący zestaw jest w stanie skutecznie i w pełni wykorzystać walory stosowanego zabezpieczenia zgodnie z jego przeznaczeniem.

Zdarzenie drogowe

Na miejscu zdarzenia drogowego występuje wiele śladów kryminalistycznych, które mogą stanowić rzeczowy materiał dowodowy. Policjant zabezpieczający miejsce zdarzenia musi być świadomy znaczenia tych śladów, powinien również potrafić postępować z nimi tak, aby ich nie zniekształcić i w maksymalnym stopniu je ochronić.
Od prawidłowego zabezpieczenia miejsca zdarzenia zależą dalsze czynności procesowe, a w szczególności oględziny. Miejsce zdarzenia zabezpieczone w sposób właściwy, a tym samym ochrona śladów kryminalistycznych, to źródło informacji, które jest wykorzystywane w rekonstrukcji przebiegu zdarzenia drogowego i ustaleniu jego przyczyny.
Policjanci wykonują czynności na miejscu wypadku drogowego lub kolizji na podstawie wytycznych nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 17, poz. 133).

Obowiązki policjanta

Po przybyciu na miejsce zdarzenia policjant jest obowiązany do:
- ustawienia pojazdu służbowego w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;
- włączenia niebieskich świateł błyskowych;
- stosowania urządzeń technicznych służących do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego, jeżeli posiada je na wyposażeniu.

Przepisów dotyczących włączenia niebieskich świateł błyskowych i stosowania urządzeń technicznych do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego nie stosuje się, jeżeli pojazdy uczestniczące w zdarzeniu znajdują się poza jezdnią, a wykonywane czynności nie stwarzają zagrożenia bezpieczeństwa dla policjanta i innych uczestników ruchu drogowego.
Policjant, który jako pierwszy przybył na miejsce zdarzenia drogowego, ustawia pojazd w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego oraz informuje dyżurnego jednostki o rozpoczęciu czynności. Następnie podejmuje czynności polegające w szczególności na:
- dokonaniu wstępnej oceny zdarzenia i przekazaniu informacji dyżurnemu jednostki o konieczności przybycia innych służb ratowniczych;
- zapewnieniu porządku i bezpieczeństwa na miejscu zdarzenia oraz współdziałaniu z innymi służbami ratowniczymi w celu zminimalizowania skutków zdarzenia;
- udzieleniu pierwszej pomocy ofiarom wypadku;
- zabezpieczeniu miejsca zdarzenia dla przeprowadzenia dalszych czynności procesowych, m.in. poprzez ochronę śladów kryminalistycznych przed ich utratą bądź zniekształceniem, w tym również przez służby ratownicze i techniczne.

Policjant, wykonując czynności na miejscu wypadku drogowego, jest obowiązany:
- udzielić osobie rannej niezbędnej pomocy, w szczególności poprzez:
  - wydobycie lub uwolnienie jej z pojazdu;
  - udzielenie pierwszej pomocy;
  - wezwanie pomocy medycznej;
  - wezwanie, w razie potrzeby, innych służb specjalistycznych;
- zorganizować ruch drogowy w nowo powstałej sytuacji oraz zabezpieczyć miejsce zdarzenia przed kolejnym wypadkiem lub kolizją, w szczególności poprzez:
  - ustawienie w odpowiednich miejscach znaków lub urządzeń ostrzegawczo-zabezpieczających,
  - ustalenie form współpracy z innymi podmiotami biorącymi udział w likwidacji skutków wypadku;
  - usunięcie osób postronnych z rejonu;
  - powiadomienie dyżurnego jednostki o czasowym zamknięciu lub ograniczeniu ruchu w celu poinformowania o objazdach przy wykorzystaniu lokalnych mediów;
  - zgłoszenie dyżurnemu konieczności zorganizowania objazdu przez zarządcę drogi[2].

Warto pamiętać:

- nie ma dwóch takich samych zdarzeń drogowych – każde z nich wymaga indywidualnego zabezpieczenia;
- zapewnij bezpieczeństwo sobie i partnerowi z patrolu – będziesz mógł skutecznie udzielić pomocy innym i poprawnie zabezpieczyć miejsce wypadku drogowego;
- od twojej postawy, zaangażowania przy zabezpieczeniu miejsca zdarzenia zależą dalsze czynności, między innymi oględziny;
- dbaj o sprzęt do zabezpieczenia miejsca zdarzenia drogowego – tylko sprawny i właściwie użytkowany może zapewnić maksimum bezpieczeństwa;
- stosuj odpowiednie odległości ustawionego znaku ostrzegawczego od miejsca zaistniałego wypadku – (150–300 m na drogach, na których dopuszczalna prędkość pojazdów przekracza 60 km/h, a do 100 m na pozostałych drogach)[3];

- radiowóz policyjny ustawiaj tak, aby niebieskie światła błyskowe były postrzegane ze znacznej odległości przez innych kierujących;
- w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza oraz w warunkach nocnych zakładaj na pachołki drogowe z zestawu do zabezpieczenia miejsca drogowego płaszcze odblaskowe;
- stabilność znaków drogowych z zestawu „Zapora" będzie zagwarantowana poprawnością rozłożenia i unieruchomienia podstawy wsporczej;
- tarcze znaków drogowych powinny być czyste, zwrócone przednią częścią w stronę nadjeżdżających pojazdów, usytuowane tak, aby poszczególne znaki nie zasłaniały się wzajemnie;
- szczególnej rozwagi i dokładności wymaga zabezpieczenie miejsca zdarzenia drogowego, które zaistniało za wzniesieniem, za łukiem drogowym, na skrzyżowaniu;
- pulsacyjne lampy ostrzegawcze powinny mieć zawsze sprawne źródła zasilania, gwarantując w ten sposób dostrzeganie przez kierujących miejsca niebezpiecznego;
- preferowana kolejność znaków to: znak A-34, B-33, C-9 lub C-10;
- elementy zestawu „Zapora" należy stosować w sposób uzależniony od aktualnej sytuacji na miejscu zdarzenia.

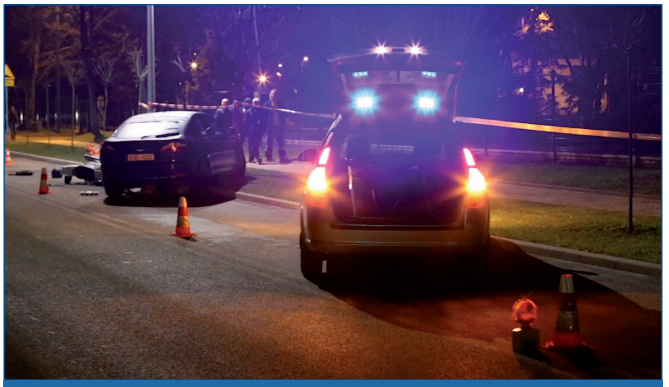
Nie istnieje uniwersalny „algorytm" ich ustawienia!

[1] „Zapora" – zestaw do zabezpieczania miejsca zdarzenia drogowego, Zakład Produkcji Znaków Drogowych WIMED, Tuchów 1997.
[2] Wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 17, poz. 133).
[3] Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393).

Fot. 1. Zestaw „Zapora"
Autor zdjęcia: M. Grzeszyk.

Fot. 2. Rozstawianie zestawu „Zapora"
Autor zdjęcia: M. Grzeszyk.

Fot. 3. Zestaw „Zapora"
Autor zdjęć: K. Zaranek



Fot. 4. Zestaw „Zapora" w nocy
Autor zdjęcia: M. Grzeszyk.

JAK PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO ZAJĘĆ Z DZIEĆMI?

Aneta Wnuk

Instytut Transportu Samochodowego

Dzieci są wymagającą grupą odbiorców. W dzisiejszych czasach, w których prym wiodą szybko zmieniające się obrazy i krótkie zdania informacyjne, nie jest łatwo zatrzymać ich uwagę na dłużej.

PRZYGOTOWUJĄC ZAJĘCIA, POWINNO SIĘ PAMIĘTAĆ O PONIŻSZYCH ELEMENTACH:

1) pora dnia i czas trwania zajęć:

- początek dnia; koniec zajęć szkolnych (większe/mniejsze skupienie, zaangażowanie dzieci itp.);
- czas trwania zajęć (samodzielne prowadzenie zajęć, prowadzenie jednego z elementów zajęć);

2) lokalizacja zajęć:

- budynek (np. sala gimnastyczna, klasa szkolna itp.);
- na powietrzu (np. boisko; temperatura i inne warunki atmosferyczne, odpowiednie zaciemnienie/nasłonecznienie);

3) warunki lokalowe:

- możliwość przeprowadzenia zajęć ruchowych;
- odpowiednie zaciemnienie/nasłonecznienie, temperatura;
- pozycja dzieci podczas zajęć (czy dzieci będą stały, siedziały na dywanie czy w ławkach);
- umeblowanie (brak/obecność ławek, dywanu);
- multimedia (rzutnik, tablica, ekran itd.);

4) uczestnicy zajęć:

- forma pracy (zbiorowa, grupowa, indywidualna);
- liczba dzieci (jedna klasa, kilka klas; klasy mieszane);
- charakterystyka dzieci (wiek, obecność dzieci niepełnosprawnych ruchowo, niepełnosprawnych intelektualnie, obecność dzieci, przy których nie należy poruszać niektórych tematów itp.);

5) przygotowanie prowadzącego:

- wybór zagadnień, które będą omawiane (ustalone z organizatorem, zależne od prowadzącego, wpisujące się w program szkolny, program nauczania);
- określenie treści, celu i ich porządku (wyznaczenie tematu, określenie, co uczestnicy zajęć osiągną w zakresie wiedzy, umiejętności i postaw oraz w jaki sposób);
- **określenie rodzaju lekcji**:
  - podająca – ma na celu zaznajomienie uczestników z nowymi treściami i zadbanie o to, aby te treści były zrozumiane i zapamiętane,
  - eksponująca – ma na celu rozwijanie wyobraźni i przeżyć estetycznych,
  - problemowa – ma na celu rozwiązanie jakiegoś problemu,
  - ćwiczeniowa – ma na celu kształtowanie umiejętności i nawyków,
  - mieszana – może się składać ze wszystkich ww. rodzajów lekcji; najbardziej wartościowa, pozwalająca rozwinąć pełny zakres metod nauczania i uczenia się;
- **określenie typu lekcji**:
  - typy lekcji wynikające z ich funkcji:
    - wprowadzające i zaznajamiające uczestników zajęć z nowym materiałem,
    - utrwalające – wiadomości, umiejętności i nawyki,
    - służące opracowaniu poznanego materiału,
    - powtórzeniowo-systematyzujące – powtórzenie, uogólnienie i utrwalenie,
    - korektywno-uzupełniające – korekta błędów i uzupełnienie braków,
    - zawierające wszystkie ogniwa procesu nauczania i uczenia się (pełne poznanie i przyswojenie treści),
    - obejmujące kilka ogniw procesu nauczania i uczenia się (lekcje mieszane),
    - sprawdzające postępy uczestników,
    - służące kształtowaniu pojęć;
  - typy lekcji wynikające z organizacji pracy:
    - dyskusyjne,
    - wycieczki,
    - z wykorzystaniem komputera,
    - z wykorzystaniem filmu,

– w laboratorium,
– praca zespołowa,
– referat,
– samodzielna praca uczestników,
– warsztat,
– łączone;

- **określenie metody nauczania** (sposób pracy prowadzącego z uczestnikami zajęć umożliwiający im opanowanie określonej wiedzy, umiejętności, rozwijanie zdolności i zainteresowań poznawczych), np. metody oparte na słowie: wykład, opowiadanie, pogadanka, opis, dyskusja, praca z książką; oparte na obserwacji i pomiarze: pokaz, pomiar; oparte na praktycznej działalności uczestników: laboratoryjna, zajęcia praktyczne; aktywizujące: burza mózgów, sytuacyjna, inscenizacji, problemowa itp.
  Dobór metod nauczania zależy od:
  - wieku uczestników zajęć,
  - treści nauczania,
  - kwalifikacji i doświadczenia prowadzącego,
  - czasu przeznaczonego na realizację zajęć,
  - celów i zadań pracy dydaktyczno-wychowawczej,
  - organizacji i środków, których zamierza użyć prowadzący;
- **wybór środków dydaktycznych** (wszystkich przedmiotów, z których korzystamy podczas realizacji);
- **ustalenie czynności prowadzącego i uczestników zajęć**;
- **ustalenie sposobu ewaluacji** (określenie sposobu sprawdzenia, czy zajęcia osiągnęły zamierzony cel).

6) przygotowanie scenariusza:

- **komponenty scenariusza lekcji**:
  - temat,
  - cele,
  - czas trwania (oraz data),
  - metody pracy,
  - materiały dydaktyczne,
  - przebieg zajęć,
  - sposób oceny pracy uczestników zajęć;

► W scenariuszu można umieścić pytania, które chcemy zadawać uczestnikom podczas zajęć.
► Warto go sprawdzić pod kątem zawartości i przydatności.
► Nie istnieje idealny wzór scenariusza.
► Scenariusz pomaga przeprowadzić zajęcia w sposób uporządkowany.
► Scenariusz należy traktować elastycznie; nie da się przewidzieć wszystkich okoliczności, które mogą wpłynąć na jego realizację.
► Każda lekcja zawiera element improwizacji.
► Scenariusze trzeba zmieniać – unikamy w ten sposób rutyny i wykorzystujemy doświadczenia służące do przygotowania i przeprowadzenia lepszych i ciekawszych zajęć.

7) przebieg zajęć:

- wstęp,
- realizacja,
- podsumowanie,
- praca domowa,
- ewaluacja.

Przykład scenariusza:

ŻYJ BEZPIECZNIE!

Scenariusz zajęć dla przedszkolaków
i młodszych uczniów klas szkoły podstawowej

CELE:

- uwrażliwienie dzieci na możliwość pojawienia się zagrożeń w codziennym życiu,
- pobudzanie umiejętności przewidywania skutków działań swoich i innych osób,
- zapoznanie ze sposobami radzenia sobie w sytuacjach zagrożenia,
- zapoznanie z oznaczeniami na opakowaniach, elementami pierwszej pomocy,
- stymulowanie poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych osób.

Czas zajęć: 90 min.
Metoda: wykład, dyskusja, zajęcia praktyczne, praca w grupach
Potrzebne materiały: plansze do dyskusji przedstawiające niebezpieczne sytuacje, „niebezpieczne przedmioty", ilustracje znaków bezpieczeństwa, materiały opatrunkowe, kartony, flamastry, kredki.

PRZEBIEG ZAJĘĆ

Powitanie.
Osoba prowadząca zajęcia rozmawia z dziećmi, zachęca je do dyskusji, zadając następujące pytania:

- Co to jest bezpieczeństwo? Wytłumaczcie swoimi słowami.
- Co to znaczy żyć bezpiecznie?
- Co może być źródłem niebezpieczeństwa w codziennym życiu? (prąd, urządzenia elektryczne, ostre narzędzia, ogień, zbiorniki wodne, gorąca woda, fajerwerki, przebywanie w niedozwolonych miejscach, leki, nieznane substancje, przeterminowana żywność, ruch drogowy itp.). Podajcie przykłady.
- Jakie możecie wymienić niebezpieczne sytuacje w codziennym życiu, w których ludzie narażają się na obrażenia lub nawet śmierć?
- Jakie błędy najczęściej popełniają dzieci, np. wasze koleżanki i koledzy? Jakie mogą być skutki takich zachowań?

ZADANIE 1. DOPOWIEDZ ZAKOŃCZENIE

Dzieci pojedynczo lub parami opowiadają, jak może się zakończyć (zagadnienia mogą być losowane):

- zaglądanie do potraw gotujących się w garnkach; nieuważne zalewanie herbaty; zabawa w kuchni;
- zabawa nożem lub innymi ostrymi przedmiotami;
- wspinanie się na meble, płoty; wyglądanie przez okno; wchodzenie na dach;
- nieostrożne użytkowanie urządzeń elektrycznych; wkładanie różnych przedmiotów do kontaktu;
- zabawa w nieprzeznaczonych do tego miejscach, np. place budowy, zbiorniki wodne bez wyznaczonego kąpieliska z ratownikiem, zamarznięte zbiorniki wodne, studzienki kanalizacyjne, hałdy piasku;
- nierozważne zachowanie w ruchu drogowym, np. przechodzenie w niewyznaczonych miejscach; przebieganie przez ulicę; przechodzenie na czerwonym świetle; bycie niewidocznym dla kierujących; wychodzenie na jezdnię zza parkujących pojazdów;

- zabawa lekami; zawartością apteczki;
- nieostrożne użytkowanie środków sanitarnych, detergentów.

Ciąg dalszy zajęć.

- Czy zdarza się wam czasem zachowywać niepoprawnie? W jakich sytuacjach? Dlaczego tak się dzieje (zaspokojenie ciekawości, namowa rówieśników, brak rozwagi, nieostrożność, brak wiedzy, bezmyślność itd.)?
- Co można zrobić, aby ludzie zwracali większą uwagę na bezpieczeństwo swoje i innych (zwrócenie uwagi na oznaczenia na opakowaniach, terminy przydatności, izolacje, przepisy przeciwpożarowe, podnoszenie świadomości o bezpieczeństwie w ruchu drogowym, pracy, szkole, domu itd. – w jaki sposób)?
- Zapoznanie dzieci z podstawowymi znakami bezpieczeństwa umieszczanymi na różnych przedmiotach; poinformowanie, co przedstawiają, znaczą; dyskusja o dacie przydatności do spożycia rożnych produktów – gdzie jej szukać i dlaczego jest to ważne.

ZADANIE 2. NIEBEZPIECZNE PRZEDMIOTY

Celem zadania jest wykazanie, iż w praktyce każdy źle użyty produkt naszej cywilizacji może zagrażać zdrowiu i bezpieczeństwu człowieka. Nauczyciel ustawia przedmioty codziennego użytku, artykuły chemiczne, spożywcze, leki itp. Uczestnicy mają wybrać te, które ich zdaniem mogą być niebezpieczne dla zdrowia człowieka. Nauczyciel tak powinien pokierować dyskusją, aby uczestnicy sami doszli do wniosku przedstawionego w temacie zadania.

Pomoce:

dezodorant, odkamieniacz, środek czyszcząco-dezynfekujący, leki, słoik bez etykietki z nieznaną substancją, przeterminowane produkty żywnościowe, pilniczek do paznokci, nożyczki, nóż itp.

Pytania:

- Które z przedstawionych produktów, przedmiotów mogą być niebezpieczne dla zdrowia i życia człowieka? Dlaczego?
- Czy wiesz, co może się stać, jeśli będą niewłaściwie użytkowane?
- Jak należy używać tych przedmiotów, aby były bezpieczne dla człowieka?
- Które z przedstawionych przedmiotów mogą pomóc w sytuacji zagrażającej zdrowiu i życiu człowieka? Jak można je wykorzystać?
- Czy wiesz, o czym informują znaki bezpieczeństwa umieszczone na opakowaniach? Opowiedz.

Ciąg dalszy zajęć.

- Co możecie zrobić, aby uniknąć zagrożenia, wypadku?
- Jak należy postąpić w sytuacji zagrożenia, wypadku (rozpoznanie sytuacji, ocena stanu osób poszkodowanych, wezwanie pomocy, udzielenie pomocy w miarę możliwości)?
- Zapoznanie dzieci z działaniem łańcucha przeżycia; wezwanie pomocy telefonicznie lub powiadomienie osoby dorosłej o zdarzeniu, jak wezwać pomoc; jak ocenić stan osoby poszkodowanej; jak pomóc osobie, która się krztusi, ma drobne skaleczenie, ukąsił ją owad, ma lekkie oparzenie; leci krew z nosa).

ZADANIE 3. WZYWANIE POMOCY

Dzieci podzielone na grupy po 2 osoby przedstawiają, jak należy poinformować telefonicznie służby specjalistyczne lub osobę dorosłą o wystąpieniu wypadku; jedna osoba informuje, druga przyjmuje zgłoszenie, potem role się odwracają; przypomnienie numerów telefonów.

ZADANIE 4. OPATRUNEK

Dzieci podzielone na grupy po 2 osoby przedstawiają, jak należy opatrzyć skaleczenie, co zrobić, gdy ktoś się krztusi lub jak wykonać inną prostą czynność związaną z udzielaniem pierwszej pomocy.

ZADANIE 5. PROJEKTOWANIE ULOTKI

Dzieci, posługując się rożnymi technikami plastycznymi, projektują ulotki związane z tematyką wybranych zagrożeń, np. o elektryczności przy kontakcie, a następnie umieszczają je w widocznym miejscu. Zadanie może być pracą domową.

PODSUMOWANIE I ZAKOŃCZENIE ZAJĘĆ

Załącznik

ZNAKI, OZNACZENIA NA PRODUKTACH I OPAKOWANIACH

Po użyciu wyrzuć opakowanie do kosza (odpowiedniego pojemnika)

Po użyciu, oczyszczeniu (odpowiednim przygotowaniu) i wrzuceniu do odpowiedniego pojemnika opakowanie produktu nadaje się do ponownego przetworzenia

Produkt nietestowany na zwierzętach

Używanie niniejszego produktu nie niszczy powłoki ozonowej

Opakowanie nadaje się do ponownego przetworzenia (recyclingu); często znakowi towarzyszy skrót materiału, z którego opakowanie zostało wykonane

Produkt łatwopalny (F+ w rogu świadczy o wysokim poziomie łatwopalności)

Substancja trująca (T w rogu świadczy o wysokim poziomie toksyczności)

Substancja stwarzająca zagrożenie biologiczne

Unijny znak bezpieczeństwa, produkt bezpieczny

W opracowaniu wykorzystano informacje m.in. z:

– *D. Klus-Stańska, M. Nowicka, „Bezpieczeństwo dzieci. Scenariusze zajęć dla rodziców i nauczycieli", Oficyna Wydawnicza Impuls, Kraków 1999;*
– *M. Węglińska, „Jak przygotowywać się do lekcji. Wybór materiałów dydaktycznych", Oficyna Wydawnicza Impuls, Kraków 2010;*
– *scenariusz zajęć: opracowanie własne autorki.*

SPOTKANIA PROFILAKTYCZNO-EDUKACYJNE

Opracował:

asp. Robert Goliasz
młodszy wykładowca
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

CHARAKTERYSTYKA ZAGADNIENIA

Bezpieczeństwo przewozu dzieci i młodzieży autobusem do szkół to zagadnienie dotyczące w zasadzie każdego z nas. W szczególności policjanci ruchu drogowego stojący na straży porządku w ruchu drogowym powinni nie tylko stosować represje wobec kierujących, którzy naruszają przepisy ruchu drogowego, ale również podejmować profilaktycznie wszelkie możliwe inicjatywy mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa w tym zakresie. Jedną z takich form może być edukacja osób zajmujących się bezpośrednio przewozem dzieci i młodzieży szkolnej, a także kształtowanie świadomości rodziców, jak powinny być przewożone ich pociechy. Podniesienie poziomu wiedzy, przypomnienie istotnych przepisów prawa, zagrożeń związanych z ich lekceważeniem zapewne wzbudzi u kierujących autobusami poczucie odpowiedzialności, pewności w podejmowaniu odpowiednich reakcji na drodze, co przyczyni się do podniesienia bezpieczeństwa w omawianym obszarze. **Policja** bowiem nie może tylko karać kierujących, **powinna także edukować**, niejako przygotowywać **i podejmować działania wyprzedzające**, **zapobiegające** zaistnieniu niepożądanych sytuacji na drodze i ich dramatycznych skutków.

Zakres edukacyjny dotyczy również przewozu dzieci i młodzieży na wszelkiego rodzaju formy zbiorowego wypoczynku, np. kolonie, obozy, ferie czy wycieczki szkolne.

Spotkania mogą być organizowane na potrzeby lokalnych społeczności przez wydziały ruchu drogowego KWP/KSP w porozumieniu z wydziałami ruchu drogowego KMP/KPP. Eksperci oraz specjaliści tych wydziałów mogliby przekazywać wiedzę i dzielić się nią z osobami realizującymi przejazdy dzieci i młodzieży oraz odpowiedzialnymi za ich bezpieczną podróż. Ta wiedza w realny sposób będzie przynosiła poprawę jakości warunków podróżowania dzieci i młodzieży szkolnej.

Niech ta inicjatywa pozwoli uchronić uśmiech dziecka i spokój rodziców przed skutkami niebezpiecznych zdarzeń na drogach.

Poniżej przedstawiono poglądowy schemat organizacyjny spotkań profilaktyczno-edukacyjnych dotyczący podniesienia poziomu bezpieczeństwa w obszarze przejazdu dzieci i młodzieży do szkół, na wycieczki szkolne oraz różnego rodzaju formy zbiorowego wypoczynku.

SKŁADNIKI BEZPIECZNEGO PRZEJAZDU

OFERTA SPOTKANIA OBEJMUJE

EKSPERT/SPECJALISTA WRD KWP/KSP KMP/KPP

TEORIA

Omówienie **zagadnień związanych z zagrożeniami i zachowaniem dzieci niedającym się wcześniej przewidzieć,** mogącymi mieć wpływ na bezpieczeństwo przejazdu, niepożądane czynniki zewnętrzne

TEORIA

Omówienie **przepisów prawa ruchu drogowego z zakresu przewozu dzieci do szkół,** na wycieczki oraz zorganizowane formy wypoczynku

+ POKAZ

TEORIA

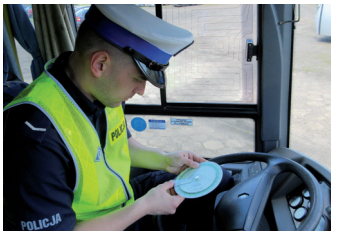
Omówienie **przepisów prawa z zakresu warunków technicznych autobusu,** niezbędnego wyposażenia oraz stanu technicznego

+ POKAZ

TEORIA

Omówienie **przepisów prawa z zakresu czasu pracy kierowców** w czasie przewozu dzieci, planowanie trasy przejazdu

+ POKAZ

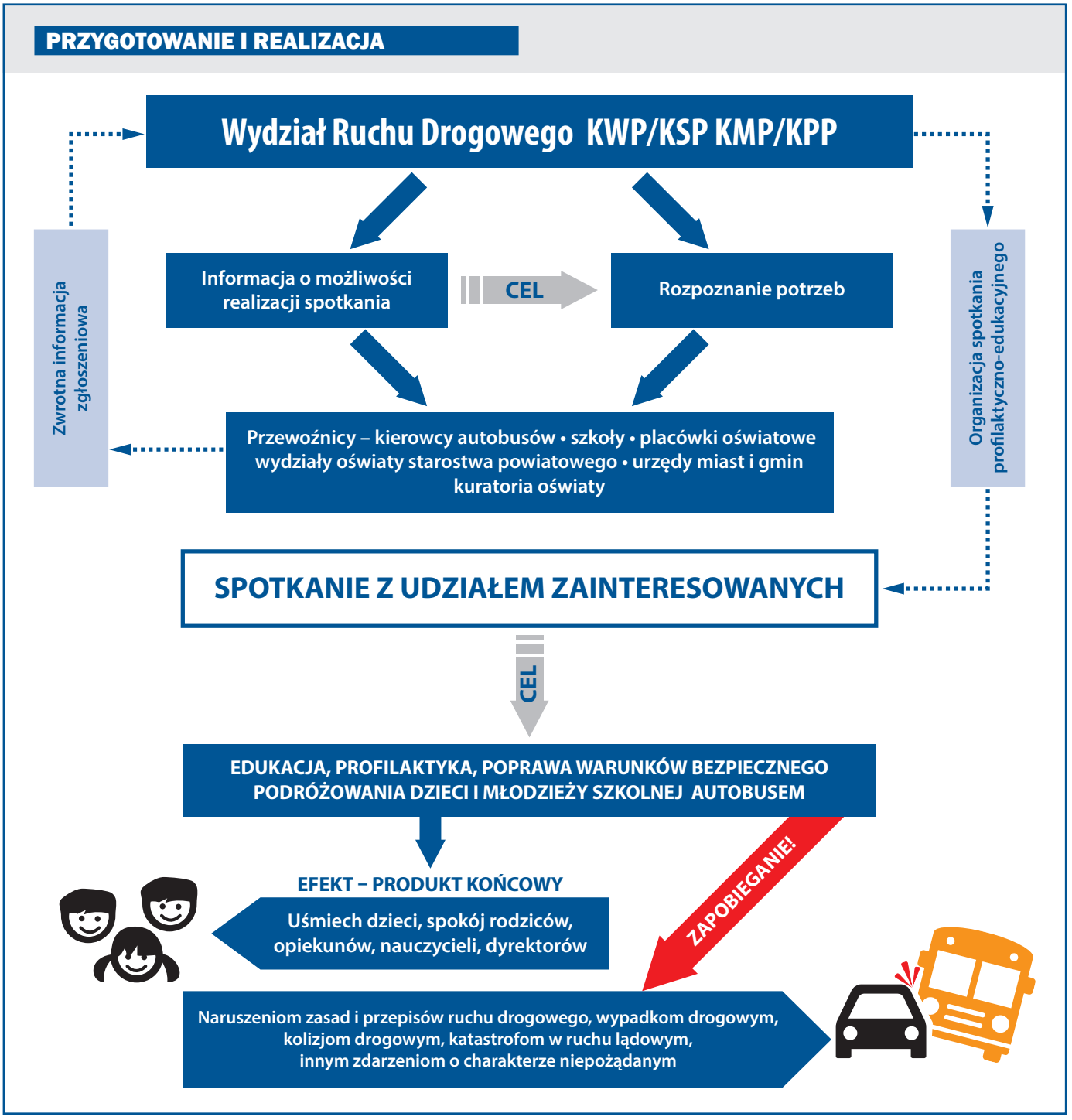


TEORIA

Omówienie zagadnień z zakresu **ręcznego kierowania ruchem drogowym**

+ POKAZ GESTÓW

zdj. R. Goliasz



Tematy spotkania profilaktyczno-edukacyjnego

w trosce o bezpieczny przejazd dzieci i młodzieży autobusem

Temat nr 1
Przepisy prawa ruchu drogowego z zakresu przewozu dzieci i młodzieży do szkół, na wycieczki szkolne oraz zorganizowane formy wypoczynku.

Temat nr 2
Przepisy prawa z zakresu warunków technicznych autobusu, wyposażenia obowiązkowego oraz stanu technicznego.

Temat nr 3
Przepisy prawa z zakresu czasu pracy kierowców w czasie przewozu dzieci i młodzieży szkolnej.

Temat nr 4
Zagadnienia związane z zachowaniem dzieci niedającym się wcześniej przewidzieć, mogącym mieć wpływ na bezpieczeństwo przejazdu, niepożądane czynniki zewnętrzne.

Temat nr 5
Ręczne kierowanie ruchem drogowym – przypomnienie gestów – pokaz.

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
Członek Międzynarodowych Federacji
FIA, FIM, FICC, FIVA, UEM
ZARZĄD OKRĘGOWY W KATOWICACH

Projekt warsztatów dla kierujących w wieku „50+”

pn. „ŚWIADOMY KIEROWCA”

podinsp. Włodzimierz Mogiła

ekspert
Wydziału Ruchu Drogowego
KWP w Katowicach

Realizując zadania w zakresie poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przeprowadzono analizę zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami na terenie woj. śląskiego w latach 2010–2015. Przedstawione dane wykazują, iż pomimo spadku liczby wypadków drogowych na terenie woj. śląskiego, w miarę upływu lat, z roku na rok zwiększa się udział procentowy wypadków spowodowanych przez osoby po 50. roku życia (tabela 1).

Tabela 1. Udział liczbowy i procentowy osób po 50. r.ż. powodujących wypadki drogowe

Rok	Wypadki ogółem	Wypadki po 50 r.ż.	%
2010	4016	867	21,6
2011	4126	935	22,7
2012	3818	919	24,1
2013	3687	922	25,0
2014	3623	959	26,5
2015	3126	876	28,0

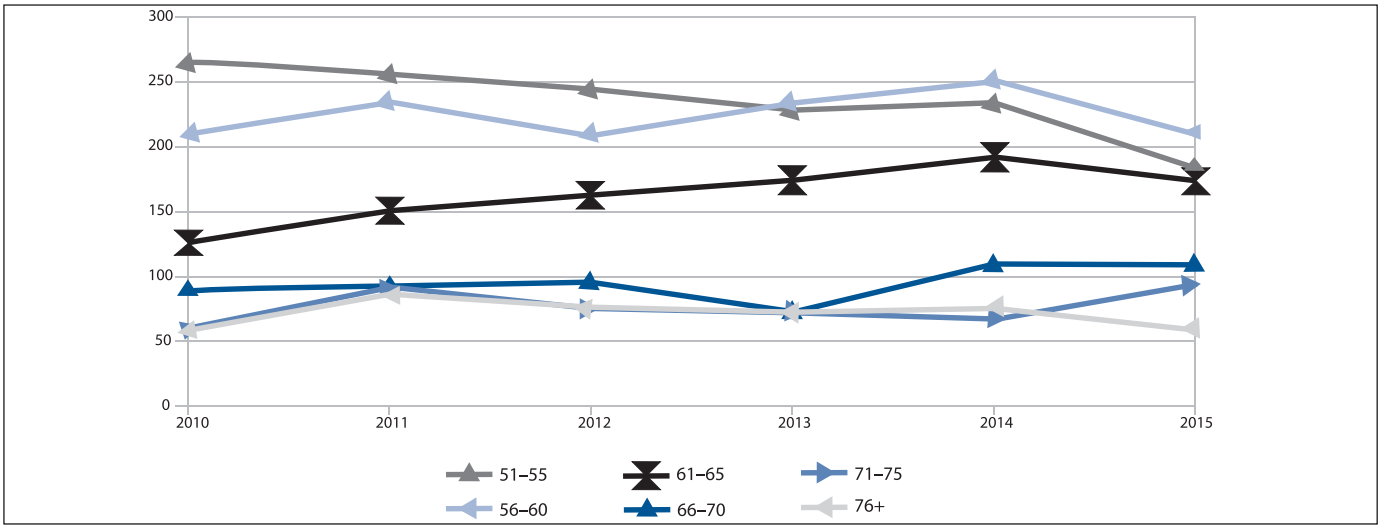
Następnie dokonano szczegółowej analizy wypadków drogowych z podziałem kierujących na grupy wiekowe w okresach pięcioletnich, na podstawie której stwierdzono, że zarówno biorąc pod uwagę wypadki w liczbach rzeczywistych, jak i udział procentowy wypadków w danym roku kalendarzowym, największe zagrożenie wśród kierujących w wieku >50 lat powodują tego rodzaju uczestnicy ruchu drogowego.
W związku z tym, mając na względzie zarówno powyższe dane, jak i prognozy opracowane przez Główny Urząd Statystyczny, wykazujące nieuchronny przyrost ludności w wieku powyżej 50. roku życia, podjęto działania zmierzające do wprowadzenia warsztatów w zakresie organizacji zajęć dla kierowców w wieku „50+”. Biorąc pod uwagę ewentualne problemy mogące pojawić się w trakcie wyłaniania kandydatów z tak ścisłej grupy wiekowej, jaką są kierujący w wieku 50–65 lat, na spotkania zapraszani są również starsi uczestnicy.
Współorganizatorem szkoleń są przedstawiciele Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach oraz Polskiego Związku Motorowego ZO Katowice.
Przedmiotowe zajęcia, przeprowadzane raz w miesiącu, zawierają elementy teoretyczne i praktyczne związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, tj.:

1. **Wykład z zakresu uczestnictwa kierujących w wieku „50+” w ruchu drogowym** i powodowanych przez nich zagrożeń oraz zasady postępowania w przypadku kolizji i wypadku drogowego (30 min – policjant WRD KWP w Katowicach).
2. **Zajęcia z zakresu obowiązujących przepisów ruchu drogowego** i konsekwencji prawnych wynikających z ich niestosowania z uwzględnieniem aspektu sprawdzenia kwalifikacji kierujących oraz błędów popełnianych przez osoby egzaminowane po 50. roku życia (30 min – egzaminator WORD).
3. **Wykład z zakresu zmian biologicznych i mentalnych** postępujących wraz z wiekiem w organizmie człowieka (45 min – pracownik lub funkcjonariusz sekcji psychologów KWP w Katowicach).

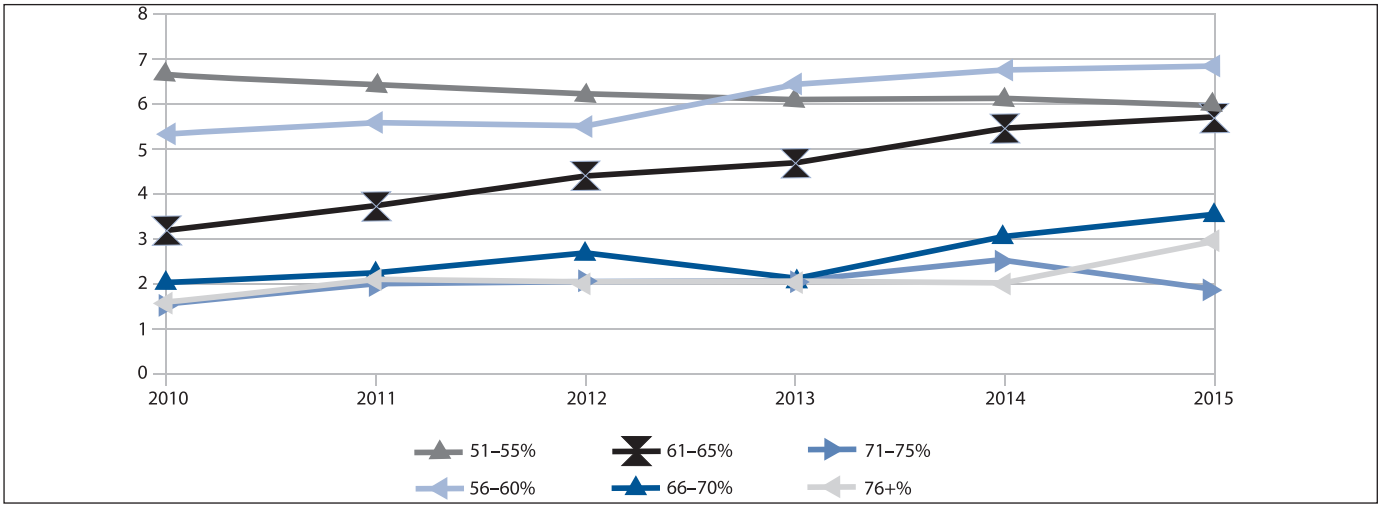
Tabela 2. Udział liczbowy i procentowy osób po 50. r.ż. powodujących wypadki drogowe z podziałem na kategorie wiekowe

Rok	Wyp. ogółem	-50	%	51 -55	51 -55 %	56 -60	56 -60 %	61 -65	61 -65 %	66 -70	66 -70 %	71 -75	71 -75 %	76+	76+%	b/d	%
2010	**4016**	2692	67,0	269	6,7	211	5,3	129	3,2	85	2,1	58	1,4	64	1,6	238	5,9
2011	**4126**	2987	72,4	264	6,4	232	5,6	151	3,7	89	2,2	79	1,9	85	2,1	239	5,8
2012	**3818**	2735	71,6	244	6,4	213	5,6	162	4,2	93	2,4	77	2,0	78	2,0	216	5,7
2013	**3687**	2601	70,5	228	6,2	232	6,3	169	4,6	81	2,2	76	2,1	76	2,1	224	6,1
2014	**3624**	2527	69,7	225	6,2	249	6,9	190	5,2	109	3,0	77	2,1	67	1,8	179	4,9
2015	**3129**	2124	67,9	187	6,0	211	6,7	174	5,6	109	3,5	61	1,9	91	2,9	172	5,5
	22400	15666	69,9	1417	6,3	1348	6,1	975	4,4	566	2,6	428	1,9	461	2,1	1268	5,6

Wykres 1. Wypadki drogowe spowodowane przez kierujących w wieku 50+ w liczbach rzeczywistych



Wykres 2. Wypadki drogowe spowodowane przez kierujących w wieku 50+. Udział procentowy



4. Pierwsza pomoc przedmedyczna ofiarom zdarzeń komunikacyjnych oraz prawidłowe rozpoznawanie własnych objawów chorobowych mających wpływ na kierowanie pojazdem (45 min – PZM-ot o. Katowice).

5. Zajęcia praktyczne na placu manewrowym z wykorzystaniem: troley-i, testu Stewarda, alkogogli, symulatora dachowania oraz urządzeń do badania czasu reakcji (ok. 3h – WORD Katowice).

Ponadto w organizację warsztatów są zaangażowani przedstawiciele lokalnych i ogólnopolskich mediów (które mogłyby również patronować medialnie przedsięwzięciu). W ramach audycji czy też publikacji relacjonują zakres i charakter prowadzonych zajęć. Rekrutacja na przedmiotowe warsztaty (szkolenia) odbywa się za pomocą stron internetowych Policji Śląskiej i Facebooka WRD KWP w Katowicach oraz wynika ze współpracy z działającymi na terenie woj. śląskiego uniwersytetami trzeciego wieku.

DOBÓR KANDYDATÓW DO POLICJI NA LITWIE

dr Mindaugas Bilius

Zastępca Komendanta
Litewskiej Szkoły Policji

Policja litewska jest ustawową organizacją zapewniającą bezpieczeństwo i porządek publiczny, zajmującą się wykrywaniem przestępstw, prowadzeniem postępowań w sprawach przestępstw oraz wykroczeń, jak również niosącą obywatelom pomoc socjalną (humanitarną). Istnieją inne instytucje zaliczane do organów ścigania, pełniące funkcje porządkowe w poszczególnych obszarach: Służba ds. Zwalczania Przestępstw Finansowych podległa Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Republiki Litewskiej, Państwowa Straż Graniczna podległa Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Republiki Litewskiej, Służba Celna, Służba ds. Zwalczania Korupcji, Departament Bezpieczeństwa Narodowego oraz Żandarmeria Wojskowa.

W skład struktur policji litewskiej wchodzą: Departament Policji podległy Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Republiki Litewskiej, specjalistyczne oddziały policji (Jednostka Policji Litewskiej ds. Operacji Antyterrorystycznych „Aras", Litewska Policja Drogowa, Litewskie Policyjne Centrum Kryminalistyki, Litewskie Biuro Policji Kryminalnej), jednostki terytorialne policji (10 komend regionalnych Policji) oraz instytucja zajmująca się policyjnym szkoleniem zawodowym – Litewska Szkoła Policji. Praca policji jest organizowana z uwzględnieniem zarówno czynników terytorialnych, jak i pełnionych funkcji. Departament Policji podległy Ministerstwu Spraw Wewnętrznych Republiki Litewskiej odpowiada za koordynację i zarządzanie siłami policyjnymi. Policją litewską kieruje Komisarz Generalny pełniący pięcioletnią kadencję. Jest powoływany i odwoływany przez Prezydenta kraju na wniosek Ministra Spraw Wewnętrznych oraz zgodnie z zaleceniami rządu.

W obszarze działalności Ministerstwa Spraw Wewnętrznych siły policyjne tworzą największą organizację. Policja zatrudnia kadrę w liczbie ok. 10 000 osób, w tym 8500 to policjanci.

Istnieją dwie sposobności uzyskania wykształcenia umożliwiającego służbę w Policji. Edukacja na poziomie podstawowym jest realizowana przez Litewską Szkołę Policji. Kandydat może wstąpić do Litewskiej Szkoły Policji po zdobyciu wykształcenia średniego. Podstawowy kurs zawodowy jest prowadzony przez jeden rok. Policjanci szczebla średniego przygotowywani są do zawodu w Mykolas Romeris University na Wydziale Bezpieczeństwa Publicznego. Nauka w tej placówce trwa 4 lata. Kandydat może być przyjęty na studia uniwersyteckie po ukończeniu szkoły średniej. Obie instytucje oświatowe mają prawie taką samą procedurę kwalifikacyjną.

Kandydat do służby w obszarze bezpieczeństwa wewnętrznego musi być obywatelem Republiki Litewskiej oraz posiadać wiedzę umożliwiającą posługiwanie się językiem litewskim; mieć nie mniej niż 18 i nie więcej niż 60 lat; posiadać nieposzlakowaną opinię; legitymować się przynajmniej wykształceniem średnim; spełniać wymagania w zakresie stanu zdrowia (są określone przez Ministra Spraw Wewnętrznych oraz Ministra Zdrowia); spełniać wymagania w zakresie ogólnej sprawności fizycznej (są określone przez Ministra Spraw Wewnętrznych).

Weryfikacji podlegają również dodatkowe wymagania dotyczące sprawności intelektualnej, fizycznej oraz umiejętności praktycznych, a także predyspozycji moralnych i psychologicznych umożliwiających zakwalifikowanie się do pełnienia służby w obszarze bezpieczeństwa wewnętrznego lub w poszczególnych jednostkach.

Aby starać się o przyjęcie do Litewskiej Szkoły Policji lub Mykolas Romeris University, kandydat powinien posiadać skierowanie do uczestnictwa w procedurze kwalifikacyjnej. Można je pozyskać przez Internet. Kandydat powinien umieścić na stronie internetowej www.stokipolicija.lt (tłumaczenie na angielski jest dostępne pod adresem internetowym: www.entertothepolice.lt) lub dostarczyć do Litewskiej Szkoły Policji następujące dokumenty: formularz aplikacyjny, zgodę na weryfikację w krajowych systemach informatycznych oraz rejestrach (systemy informatyczne podmiotów wywiadu kryminalnego); ważny dowód tożsamości oraz dokument potwierdzający obywatelstwo; świadectwo ukończenia szkoły średniej wraz z załącznikami (kandydaci nieposiadający na dany moment stosownych dokumentów muszą dostarczyć je do końca trwania procedury kwalifikacyjnej); prawo jazdy (ręczna skrzynia biegów, 9-miesięczne doświadczenie w prowadzeniu pojazdów liczone do momentu rozpoczęcia nauki. Doświadczenie to nie jest wymagane w trakcie ubiegania się o przyjęcie na studia w Mykolas Romeris University); kandydat powinien również wypełnić stosowną ankietę.

Po dostarczeniu przez kandydata odpowiednich dokumentów kadra Litewskiej Szkoły Policji dokonuje ich sprawdzenia i wydaje skierowanie do Centralnego Medycznego Zespołu Eksperckiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (zwanego dalej CMEP) celem sprawdzenia stanu zdrowia i kondycji psychicznej kandydata pod kątem przydatności do służby

w obszarze bezpieczeństwa wewnętrznego. Po otrzymaniu skierowania do CMEP kandydat rejestruje się z wyprzedzeniem w elektronicznym systemie CMEP, a następnie udaje się do CMEP, aby sprawdzić stan zdrowia oraz kondycję psychiczną. Jeśli CMEP stwierdza, iż kandydat nie jest zdolny do służby, procedura naboru do placówki edukacyjnej kończy się, o czym zostaje on poinformowany. Jeśli CMEP uzna, iż kandydat nadaje się do służby, kadra Litewskiej Szkoły Policji dokonuje jego weryfikacji w krajowym systemie informatycznym oraz rejestrach (jeśli zachodzi taka konieczność również w systemach informatycznych podmiotów wywiadu kryminalnego) zgodnie z krajowym systemem legislacyjnym. Jeśli podczas procedury weryfikacyjnej dochodzi do wykrycia obciążających danych, zostaje ona przerwana, a kandydat jest o tym powiadomiony. W sytuacji gdy nie ma żadnych danych obciążających kandydata, psychologowie z instytucji policyjnej przeprowadzają ocenę psychologiczną i tworzą jego profil psychologiczny, który trafia do Litewskiej Szkoły Policji. Kandydaci do Mykolas Romeris University są poddawani również ocenie ogólnej kondycji fizycznej, przeprowadzanej przez Litewską Szkołę Policji – opisaną poniżej. Dodatkowa ocena kondycji psychicznej nie jest dokonywana w stosunku do tych kandydatów, którzy chcą podjąć studia w Mykolas Romeris University.

Po otrzymaniu oceny kondycji psychicznej kandydata kadra Litewskiej Szkoły Policji opracowuje rezultaty procedury weryfikacyjnej i przekazuje je do instytucji policyjnej. Na podstawie dostarczonych informacji instytucja policyjna decyduje, czy wydać lub nie skierowanie do uczestnictwa w dalszej procedurze selekcyjnej. Skierowanie do udziału w procedurze selekcyjnej do Mykolas Romeris University jest wydawane przez Komisarza Generalnego Policji.

Kandydaci po otrzymaniu mailem skierowania udają się do Litewskiej Szkoły Policji lub Mykolas Romeris University oraz dostarczają niezbędne dokumenty w celu zarejestrowania się w procedurze selekcyjnej. Procedura selekcyjna upoważniająca do studiowania w Mykolas Romeris University jest przeprowadzana z użyciem jednolitego systemu stosowanego we wszystkich szkołach wyższych przez Stowarzyszenie Litewskich Szkół Wyższych (LAMA BPO). Wszystkie inne procedury selekcyjne zaprezentowane poniżej odnoszą się tylko do kandydatów, którzy chcą podjąć naukę w Litewskiej Szkole Policji.

Celem procedury selekcyjnej dla kandydatów aplikujących do Litewskiej Szkoły Policji jest identyfikacja ich zakresu kompetencji, ewaluacja ogólnej sprawności fizycznej, logicznego myślenia, umiejętności czytania ze zrozumieniem i pisania, ocena zachowania w różnych sytuacjach praktycznych i umiejętność podejmowania decyzji. Na podstawie uzyskanych wyników dokonuje się wyboru osób z największą liczbą punktów. Selekcja do nauki w Litewskiej Szkole Policji jest organizowana w oparciu o liczbę wakatów określonych w wytycznych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Republiki Litewskiej, dostosowywanych do potrzeb w każdym kolejnym roku.

Z chwilą otrzymania dokumentów panel kwalifikacyjny przekazuje kandydatom kody identyfikacyjne. Ocenia zakres kompetencji kandydata, obejmujący oceny z języka litewskiego i literatury otrzymane na egzaminie państwowym, jak również z matematyki, języka obcego i historii lub jest brana pod uwagę suma ocen rocznych kandydata, ponownie oszacowana według stosownej metodologii (kandydat może zdobyć maksymalnie 10 punktów).

Kandydat biorący udział w procesie selekcyjnym może wybrać język obcy, z którego ocena roczna będzie stanowić część oceny zakresu kompetencji. Język rosyjski, niemiecki lub inne języki obce będą wliczane do oceny zakresu kompetencji pod warunkiem, że nie zostały oznaczone jako język ojczysty w Certyfikacie Ukończenia Szkoły Średniej.

Sprawność fizyczna kandydata jest oceniana w następujący sposób: wyniki biegu, podciągnięć na drążku, pompek, przenoszenia manekina są rejestrowane i korelowane zgodnie z liczbą punktów wskazanych tabelach 3 i 4. Kandydat wykonuje jedno wybrane ćwiczenie z każdej pozycji.

Tabela 1.

Dla kobiet	Dla mężczyzn
Bieg na 2000 metrów	Bieg na 3000 metrów
Pompki wykonywane przez 1,5 minuty	Pompki wykonywane przez 1,5 minuty lub podciągnięcia na drążku
Bieg na 100 metrów lub bieg wahadłowy 10 m x 10 m	Bieg na 100 metrów lub bieg wahadłowy 10 m x 10 m
Przenoszenie 80-kilogramowego manekina na odległość 15 metrów	Przenoszenie 80-kilogramowego manekina na odległość 15 metrów

Tabela 2. Wymogi sprawności dla kandydatów są ustalane z uwzględnieniem ich płci i wieku

grupa I – poniżej 25 lat	grupa II – pomiędzy 25. i 29. rokiem życia
grupa III – pomiędzy 30. i 34. rokiem życia	grupa VI – pomiędzy 35. i 39. rokiem życia
grupa V – pomiędzy 40. i 44. rokiem życia	grupa VI – pomiędzy 45. i 49. rokiem życia
grupa VII – pomiędzy 50. i 54. rokiem życia	grupa VIII – pomiędzy 55. i 59. rokiem życia

Sprawność kandydata ocenia się w punktach. Jest ona oceniona jako akceptowalna, jeśli kandydat ukończy 4 ćwiczenia, a suma ewaluacji nie jest niższa niż:

- w I grupie wiekowej – 30 punktów;
- w II grupie wiekowej – 27 punktów;
- w III grupie wiekowej – 24 punkty;
- w IV grupie wiekowej – 21 punktów;
- w V grupie wiekowej – 18 punktów;
- w VI grupie wiekowej – 15 punktów;
- w VII grupie wiekowej – 13 punktów;
- w VIII grupie wiekowej – 11 punktów.

Ewaluację poszczególnych ćwiczeń oraz punkty przyznawane za ukończone ćwiczenia przedstawia tabela 3 i 4.

Kandydat musi uzyskać co najmniej 1 punkt za każde ćwiczenie. Jeśli nie otrzyma nawet 1 punktu za każde ćwiczenie lub jeśli otrzyma mniej punktów, niż jest to określone w stosownych wymogach i metodologii klasyfikacyjnej, wydaje się decyzję, iż kandydat nie jest przygotowany fizycznie i nie może kontynuować udziału w procedurze doboru.

Po ćwiczeniach fizycznych następuje ocena logicznego myślenia, umiejętności czytania ze zrozumieniem i pisania. Kandydat otrzymuje do realizacji praktyczne ćwiczenie w celu oceny zdolności logicznego myślenia, składające się z 20 pytań. Na wykonanie tego zadania ma 20 minut. Celem oceny umiejętności czytania ze zrozumieniem kandydat dostaje 10 fragmentów tekstu, wybranych z aktów prawnych. Na ukończenie zadania związanego z czytaniem ze zrozumieniem oraz umiejętnością pisania kandydat ma 30 minut. Przyznaje się 0,5 punktu za każdą poprawną odpowiedź. Maksymalna

KRYTERIA DOBORU DLA KANDYDATÓW

Tabela 3. Dla mężczyzn

Liczba punktów	Bieg na 3000 m (min/s)	Podciągnięcia na drążku (czas)	Pompki (na 1,5 min)	Bieg na 100 m (s)	Bieg wahadłowy 10 x 10 m (s)	Przenoszenie 80-kilogramowego manekina na odległość 15 metrów (s)
15	11,15	15	75	12,8	26,0	8,5
14	11,30	14	70	13,1	26,5	8,7
13	11,45	13	65	13,4	27,0	8,9
12	12,05	12	60	13,7	27,5	9,1
11	12,25	11	55	14,1	28,0	9,3
10	12,40	10	50	14,6	28,5	9,5
9	13,00	9	45	15,0	29,0	9,7
8	13,35	8	40	15,5	29,5	9,9
7	14,10	7	35	16,0	30,0	10,1
6	14,45	6	30	16,5	30,5	10,3
5	15,20	5	25	17,0	31,0	10,5
4	16,00	4	20	17,5	32,0	10,7
3	16,40	3	15	18,0	33,0	10,9
2	17,20	2	10	18,5	34,0	11,1
1	18,10	1	5	19,0	35,0	11,3

Tabela 4. Dla kobiet

Liczba punktów	Bieg na 2000 m (min/s)	Pompki (na 1,5 min)	Bieg na 100 m (s)	Bieg wahadłowy 10 x 10 m (s)	Przenoszenie 80-kilogramowego manekina na odległość 15 metrów (s)
15	4,25	30	14,5	29,0	10,5
14	4,35	28	14,9	30,0	10,7
13	4,45	26	15,3	31,0	10,9
12	4,55	24	15,7	32,0	11,1
11	5,05	22	16,1	33,0	11,3
10	5,15	20	16,5	34,0	11,5
9	5,25	18	16,9	35,0	11,7
8	5,40	16	17,3	36,0	11,9
7	5,55	14	17,7	37,0	12,1
6	6,10	12	18,1	38,0	12,3
5	6,25	10	18,5	39,0	12,5
4	6,40	8	18,9	40,0	12,7
3	6,55	6	19,5	41,0	12,9
2	7,10	4	20,2	42,5	13,1
1	7,30	2	21,0	44,0	13,3

liczba punktów, jaką może otrzymać kandydat, to 10. Minimalna liczba punktów, która uprawnia kandydata do uczestnictwa w dalszej części procedury, to 4.

Rozmowa motywacyjna z komisją selekcyjną jest ostatnim etapem procedury. Komisja ocenia umiejętności kandydata w działaniach praktycznych oraz umiejętność podejmowania decyzji podczas indywidualnej rozmowy, umiejętność wyraźnego wypowiadania się, koncentracji, obserwacji, motywacji i innych cech, które są brane pod uwagę podczas udzielania przez kandydata odpowiedzi na trzy pytania – takie same dla każdego kandydata. Stosuje się 10-stopniową skalę ocen (średnia sumy punktów przyznanych przez każdego członka komisji). Maksymalna liczba punktów, którą kandydat może zdobyć, to 10 (4 punkty to minimum potrzebne do zaliczenia).

Maksymalna liczba punktów, którą kandydat może uzyskać za ocenę swoich kompetencji, to 40. Komisja selekcyjna może dodać jeden punkt do ogólnego wyniku podczas procedury selekcyjnej, jeśli: kandydat wspiera policję w jej działaniach lub jest członkiem Związku Strzelców i posiada referencje z instytucji współpracujących z policją lub ze Związku Strzelców; jest absolwentem szkoły wyższej, typu uniwersyteckiego lub nieuniwersyteckiego; jest synem lub córką policjanta lub policjanta zwolnionego ze służby zgodnie ze Statutem Służby w obszarze spraw wewnętrznych Republiki Litewskiej (z wyłączeniem policjantów zwolnionych ze służby ze względów negatywnych). Kandydat otrzymuje dwa punkty, jeśli jest synem lub córką poległego policjanta. Kandydaci, którzy uzyskają najwyższą liczbę punktów (w kolejności malejącej), kończą pozytywnie procedurę selekcyjną, z uwzględnieniem dostępnych miejsc na dany rok.

Tłumaczenie z języka angielskiego na polski
Renata Cedro, główny specjalista WP

TEKST ORYGINALNY

SELECTION OF THE CANDIDATES FOR POLICE IN LITHUANIA

The Lithuanian Police is a statutory organization, ensuring public order and safety, detecting and investigating the criminal deeds and other violations of law as well as rendering other social (humanitarian) aid for the people. There are other law enforcement institutions to perform policing functions in particular fields: the Financial Crime Investigation Service under the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania, the State Border Guard Service under the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania, the Customs Criminal Service, the Special Investigation Service, the State Security Department and the Military Police.

The Lithuanian Police system consists of the Police Department under the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania, specialized police units (the Lithuanian Police Anti-Terrorist Operations Unit Aras, the Lithuanian Traffic Police, the Lithuanian Police Forensic Science Centre, the Lithuanian Criminal Police Bureau), territorial police units (10 regional police headquarters) and police professional training institution – Lithuanian Police School. The work of the police is organised by both territory and function. The Police Department under the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania is responsible for the coordination and management of the police force. The Lithuanian police are headed by the Police Commissioner General, who serves for a five-year term. He is appointed and dismissed by the country's President at the proposal of the Minister of the Interior and on the recommendation of the Government.

Within the system of the interior, the police force is the largest organisation. The police employs a staff of about 10,000. Among them there are about 8500 police officers.

There are 2 possible ways to be educated and to become a police officer. The basic level education is provided by the Lithuanian Police School. A person can enter a school after the secondary education, the initial vocational training is provided for 1 year. The middle level police officers are prepared in the Mykolas Romeris University, Faculty of Public Security. The studies there last for 4 years. A person can be accepted to the university after the secondary education. Both educational institutions has almost the same selection procedure.

An applicant to internal service has to be the citizen of the Republic of Lithuania and have the knowledge of the Lithuanian language; to be not less than 18 years old and not more than 60 years old; have a good reputation; have not less than a secondary level education; meet the requirements of medical fitness (the medical fitness requirements are stated by the Minister of the Interior and the Minister of Health); meet the requirements of general physical fitness (the general physical fitness requirements are stated by the Minister of the Interior).

The additional requirements related to an applicant's intellectual, physical and practical abilities, moral and psychological fitness to enter internal service or to perform duties in particular divisions are also verified.

In order to apply to the Lithuanian Police School or Mykolas Romeris University an applicant should obtain a referral to participate in the selection process. The way for getting a referral could be done through the internet. On the website www.stokipolicija.lt (translation to English is www.entertothepolice.lt) or at Lithuanian Police School the applicants should provide the following documents: application form, consent for verification in the national information systems and registers (information systems of the subjects of criminal intelligence); a valid identity and citizenship document; Secondary School Leaving Certificate and its annexes (applicants without the documents have to provide them until the end of the selection process); driving licence (manual gearbox, 9 months driving experience by the start of the studies; this experience is not required while applying for studies in Mykolas Romeris University); should fill in a questionnaire.

After an applicant provides the necessary documents, Lithuanian Police Schools' staff check the documents and issues a referral to a Central Medical Expert Panel of the Ministry of the Interior (further CMEP) in order to check the applicant's medical and psychological fitness to enter internal service. After receiving the referral to CMEP, the applicant registers in CMEP electronic system in advance and goes to CMEP to test one's medical and psychological fitness. If CMEP states that the applicant is unfit for internal service, the procedure of issuing the referral to the educational institution is terminated and the applicant is informed of this. If CMEP states that the applicant is fit to enter the internal service, Lithuanian Police Schools' staff verify the applicant in the national information systems and registers (if necessary, in information systems of the subjects of criminal intelligence) in accordance with national legislation. If any compromising data is found during the verification procedure, the procedure of issuing the referral is terminated and the applicant is informed of this. If no compromising data is found during the verification procedure, the psychologists of a police institution carry out a personal psychological assessment and draw up a characteristic, which is provided to the Lithuanian Police School. The applicants for Mykolas Romeris University should also do general physical fitness assessment which is done by the Lithuanian Police School and is described below. Additional psychological assessment is not performed for those who want to study in Mykolas Romeris University.

After receiving the psychological assessment characteristic, Lithuanian Police Schools' staff issue the findings of a verification procedure and provide it to a police institution. On the basis of the information provided, the police institution decides whether or not to issue a referral to participate in the selection process. The referral to participate in the selection procedure for Mykolas Romeris University is issued by the Police Commissioner General.

The applicants having received the referral by email come to Lithuanian Police School or Mykolas Romeris University and provide the necessary documents to register in the selection process.

The selection process to study in Mykolas Romeris University is done through the united system of all higher education institutions by the Association of Lithuanian Higher Education Institutions (LAMA BPO). All other selection procedures which are stated below involves only applicants who want to study at Lithuanian Police School.

The goal of the selection of the applicants to the Lithuanian Police School is to identify their knowledge competitive score, to evaluate their general physical fitness, logical thinking, text comprehension, literacy, practical situation assessment and decision making skills and based on the findings to select the persons with the highest scores.

The selection to the Lithuanian Police School is organized in compliance with a quota stipulated in the order of the Ministry of the Interior of the Republic of Lithuania adopted every year.

Upon receipt of the documents the selection panel provides the applicants with the identification codes. The selection panel estimates the knowledge competitive score of an applicant. Knowled-

ge competitive score comprises of a compulsory Lithuanian language and literature state examination result as well as mathematics, foreign language and history state examination scores, or the sum of school subject annual grades re-estimated according to the applicants' knowledge competitive score counting methodology (maximum score could be 10 points).
The applicant, participating in the selection process, has the opportunity to choose a foreign language, its annual grade will be a part of the knowledge competitive score. Russian, German and other languages will be estimated as part of the score only if they are not marked as mother tongue in the Secondary School Leaving Certificate.
The applicants' physical fitness is evaluated in this order: the applicants' physical exercises results of running, pull-ups on a horizontal bar, bending and straightening arms from a horizontal surface (push-ups), exercise of dragging a mannequin (further on – physical exercises) are registered, correlating with the amount of points in the tables 3 and 4.
The applicants perform one chosen physical exercise from every line.

Table 1

For women	For men
2000 meters run	3000 meters run
Bending an arm and straightening from horizontal surface (push-ups) per 1.5 minutes	Bending an arm and straightening from horizontal surface (push-ups) per 1.5 minutes or pull-ups on a horizontal bar
100 m run or 10 x 10 m shuttle run	100 m run or 10 x 10 m shuttle run
15 meters of dragging an 80 kg mannequin	15 meters of dragging an 80 kg mannequin

Physical fitness requirements for the applicants are set taking into account their gender and age.

Table 2

I group – under 25 years old	II group – 25–29 years old
III group – 30–34 years old	IV group – 35–39 years old
V group – 40–44 years old	VI group – 45–49 years old
VII group – 50–54 years old	VIII group – 55–59 years old

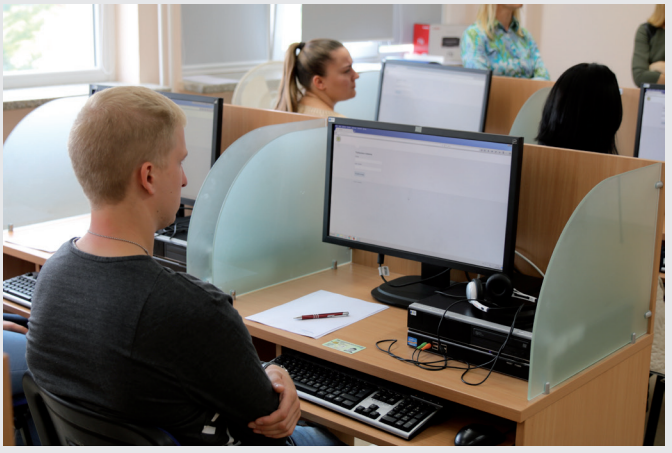
The applicants' physical fitness is evaluated by points. The applicant's physical fitness is stated as acceptable if the applicant completes 4 physical exercises and the sum of their evaluation is not lower than:

- I age group – 30 points;
- II age group – 27 points;
- III age group – 24 points;
- IV age group – 21 points;
- V age group – 18 points;
- VI age group – 15 points;
- VII age group – 13 points;
- VIII age group – 11 points.

Here are physical exercise evaluation and giving points for completed exercise (table 3 i 4).

The applicant must get at least one point for every physical fitness exercise. If the applicant doesn't get even one point for a physical exercise, also, if the applicant gathers less points than it is required according to the applicants' physical preparation exercise compliance and their evaluation methodology, a conclusion is made that the applicant is not prepared physically and cannot continue participating in the selection process.
After the physical exercise the applicants' logical thinking, text comprehension and literacy skills are evaluated. A practical task is given in order to check the applicant's logical thinking skills, which is comprised of 20 questions. 20 minutes are given to complete the task. 10 text statements are given to check text comprehension from a chosen act of law. 30 minutes are given to complete the text comprehension and literacy tasks. 0,5 points are given for every correct answer. The maximum score that the applicant can gather is 10 points. The minimum average score that an applicant must gather to proceed to further selection process is 4 points.
The last step in the selection process is the motivational interview with the selection panel. The selection panel evaluate the applicant's skills to assess a practical situation and to make decisions during the individual conversation, the applicant's articulation skills, concentration, observation, motivation and other qualities are taken into account while considering the applicants' answers to three questions, which are the same for everyone. They are evaluated in the scale of 10 points (the average of the sum of every selection panel member's given points). The maximum score that the applicant can gather is 10 points (passing grade is 4).
The maximum of the applicant's skills evaluation competitive score sum that can be gathered is 40 points. The selection panel can add an extra point to the final applicants competitive score during the selection if: one is a police supporter or a member of the Riflemen's Union and has the reference from a police-related institution or Riflemen's Union; one has graduated from higher education institution, non-university or university type of studies; one is a son or a daughter of a police officer or an officer dismissed from the internal service system in compliance with the Statute of the Internal Service of the Republic of Lithuania (except for negative reasons and the officer's own will). An applicant gets 2 points if one is a son or a daughter of a killed police officer. The applicants who gather the highest scores (in the decreasing order) win the selection, taking into account the set quota of acceptance to the school.

dr. Mindaugas Bilius, *Deputy Head of the Lithuanian Police School*



Fot. Litewska Szkoła Policji

Table 3. For men

Points	3000 m run (min./sec.)	Pull-ups on a horizontal bar (times)	Push-ups (per 1,5 min.)	100 m run (sec.)	Shuttle run 10 x 10 m (sec.)	15 meters of dragging an 80 kg mannequin (sec.)
15	11,15	15	75	12,8	26,0	8,5
14	11,30	14	70	13,1	26,5	8,7
13	11,45	13	65	13,4	27,0	8,9
12	12,05	12	60	13,7	27,5	9,1
11	12,25	11	55	14,1	28,0	9,3
10	12,40	10	50	14,6	28,5	9,5
9	13,00	9	45	15,0	29,0	9,7
8	13,35	8	40	15,5	29,5	9,9
7	14,10	7	35	16,0	30,0	10,1
6	14,45	6	30	16,5	30,5	10,3
5	15,20	5	25	17,0	31,0	10,5
4	16,00	4	20	17,5	32,0	10,7
3	16,40	3	15	18,0	33,0	10,9
2	17,20	2	10	18,5	34,0	11,1
1	18,10	1	5	19,0	35,0	11,3

Table 4. For women

Points	2000 m run (min./sec.)	Push-ups (per 1,5 min.)	100 m run (sec.)	Shuttle run 10 x 10 m (sec.)	15 meters of dragging an 80 kg mannequin (sec.)
15	4,25	30	14,5	29,0	10,5
14	4,35	28	14,9	30,0	10,7
13	4,45	26	15,3	31,0	10,9
12	4,55	24	15,7	32,0	11,1
11	5,05	22	16,1	33,0	11,3
10	5,15	20	16,5	34,0	11,5
9	5,25	18	16,9	35,0	11,7
8	5,40	16	17,3	36,0	11,9
7	5,55	14	17,7	37,0	12,1
6	6,10	12	18,1	38,0	12,3
5	6,25	10	18,5	39,0	12,5
4	6,40	8	18,9	40,0	12,7
3	6,55	6	19,5	41,0	12,9
2	7,10	4	20,2	42,5	13,1
1	7,30	2	21,0	44,0	13,3

Fot. Litewska Szkoła Policji

UDZIAŁ SIŁ ZBROJNYCH RP WE WSPARCIU POLICJI

w działaniach antyterrorystycznych oraz utrzymaniu porządku publicznego

płk mgr inż. Tomasz Szemberski

Wydział Bezpieczeństwa Narodowego
Akademii Sztuki Wojennej

W związku z ciągłą identyfikacją nowych zagrożeń mogących mieć wpływ na rozwój sytuacji kryzysowej w państwie oraz możliwością zaangażowania w ich rozwiązywanie pododdziałów i oddziałów Sił Zbrojnych RP (SZ RP) istnieje potrzeba ciągłej analizy i klasyfikowania zagrożeń, w których SZ RP mogą uczestniczyć.

Ze względu na obszar działania można wyróżnić ataki terrorystyczne:
- z powietrza,
- na akwenach wodnych,
- na lądzie.

Ze względu na rodzaj użytych środków, atak terrorystyczny może być dokonany z wykorzystaniem środków biologicznych, chemicznych, radiologicznych, materiałów wybuchowych, elektronicznych oraz w sposób mieszany.

W perspektywie wzrostu tempa procesu globalizacji, kryzysu światowej gospodarki bezpośrednio odbijającego się na państwach mniej rozwiniętych oraz narastania dysproporcji w rozwoju gospodarczym i cywilizacyjnym należy się spodziewać nasilenia zjawisk negatywnych dla bezpieczeństwa, w tym terroryzmu zaliczonego do kategorii najpoważniejszych zagrożeń asymetrycznych (działań).

Ewolucja zjawiska terroryzmu wskazuje na to, że ugrupowania terrorystyczne przyjęły nowe, dotychczas niespotykane metody działania i formy organizacji. Dążąc do osiągnięcia swoich celów, grupy te rozwijają koncepcję ataków na wielką skalę, skierowanych przeciwko instytucjom międzynarodowym, państwowym i ludności cywilnej.

Uwzględniając aktualne tendencje w środowisku bezpieczeństwa międzynarodowego, można ocenić, iż zagrożenie dla obywateli i obiektów związanych z zamachami terrorystycznymi należy uznać za realne.

Na terenie Polski mogą wystąpić ataki głównie skierowane na obiekty o dużym skupieniu ludzi, w tym:
- obiekty i linie komunikacyjne (dworce kolejowe, linie metra, lotniska międzynarodowe i krajowe);
  - obiekty użyteczności publicznej lub sakralne i dobra kultury narodowej (supermarkety i duże domy towarowe; teatry, kina, stadiony sportowe, kościoły, zabytki);
  - obiekty administracji rządowej i samorządowej;
- obiekty innych państw rozmieszczone na obszarze Polski;
- obiekty ważne ze względów ekonomiczno-finansowych (giełda, banki) oraz inne mające istotne znaczenie dla funkcjonowania państwa;
- obiekty infrastruktury krytycznej (elektrownie, składy paliw płynnych, gazu oraz materiałów wybuchowych i amunicji, rafinerie, rurociągi i gazociągi, zakłady posiadające materiały promieniotwórcze oraz toksyczne środki przemysłowe, ujęcia wody pitnej, a także sieci teleinformatyczne i telekomunikacyjne);
- obiekty i instalacje wojskowe, w tym obiekty najważniejszych instytucji centralnych MON.

Do najbardziej prawdopodobnych form i metod przeprowadzenia zamachów terrorystycznych należy zaliczyć w szczególności:
- podłożenie ładunku wybuchowego pod wybranym obiektem;
- atak samobójczy z wykorzystaniem pojazdu (statku powietrznego lub jednostki pływającej) wypełnionego materiałami wybuchowymi, substancją łatwopalną lub chemiczną;
- atak samobójczy pojedynczej osoby przenoszącej materiał wybuchowy w ładunku nasobnym;

- rozpylenie substancji biologicznej lub chemicznej pochodzenia przemysłowego w miejscach publicznych o dużym natężeniu ruchu (metro, centra handlowe, dworce, kościoły, duże zgromadzenia ludności);
- skażenie środowiska na dużych obszarach lub zatrucie ujęć wody pitnej w dużych aglomeracjach;
- wzięcie zakładników lub uprowadzenie osób.

Zaangażowanie SZ RP dotyczące wspierania organów administracji publicznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego obejmuje następujące obszary:

- zamieszki wywołane przez grupy wyrażające niezadowolenie społeczne;
- ochronę obiektów, izolację lub przeszukiwanie terenów (np. katastrofa, klęska żywiołowa, epidemia, niebezpieczni przestępcy);
- duże imprezy masowe.

W ramach obowiązującego prawa pododdziały i oddziały Sił Zbrojnych RP (SZ RP) mogą być użyte w przypadku konstytucyjnego zagrożenia ustroju państwa, bezpieczeństwa obywateli lub porządku publicznego, w tym spowodowanego działaniami o charakterze terrorystycznym lub działaniami w cyberprzestrzeni, które nie mogą być usunięte poprzez użycie zwykłych środków[1].

Po pierwsze, działania wspierające Policję przez Siły Zbrojne RP znajdują się w grupie zadań określonych w ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej[2], która stanowi: „Siły Zbrojne RP mogą brać udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków, działaniach antyterrorystycznych i z zakresu ochrony mienia, akcjach poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego, oczyszczaniu terenów z materiałów wybuchowych i niebezpiecznych pochodzenia wojskowego oraz ich unieszkodliwianiu, a także w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego".

Siły Zbrojne RP, z racji posiadanego potencjału ludzkiego i specjalistycznego, są zdolne do wparcia Policji i innych organów administracji publicznej w zwalczaniu i usuwaniu skutków ewentualnych ataków terrorystycznych, przeciwdziałaniu im oraz w utrzymaniu oraz przywracaniu bezpieczeństwa i porządku publicznego. Zasadniczymi obszarami zadaniowymi w zakresie wsparcia resortu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji przez SZ RP są:

- wsparcie działań antyterrorystycznych pododdziałów;
- wzmocnienie ochrony i izolacji obiektów, w tym obiektów mających szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa lub obronności państwa;
- wsparcie specjalistyczne działań Policji;
- wsparcie działań Policji w zakresie utrzymania porządku publicznego.

Ponadto ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji[3] dopuszcza możliwość użycia oddziałów i pododdziałów Sił Zbrojnych do pomocy Policji w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenia porządku publicznego, zwłaszcza poprzez sprowadzenie:

- niebezpieczeństwa powszechnego dla życia, zdrowia lub wolności obywateli,
- bezpośredniego zagrożenia dla mienia w znacznych rozmiarach,
- bezpośredniego zagrożenia obiektów lub urządzeń ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, siedzib centralnych organów państwowych albo wymiaru sprawiedliwości, obiektów gospodarki lub kultury narodowej oraz przedstawicielstw dyplomatycznych i urzędów konsularnych państw obcych albo organizacji międzynarodowych, a także obiektów dozorowanych przez uzbrojoną formację ochronną utworzoną na podstawie odrębnych przepisów,
- zagrożenia przestępstwem o charakterze terrorystycznym mogącym skutkować niebezpieczeństwem dla życia lub zdrowia uczestników wydarzeń o charakterze kulturalnym, sportowym lub religijnym, w tym zgromadzeń lub imprez masowych.

Zgodnie z art. 18 ustawy o Policji, do wsparcia działań Policji mogą być użyte oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych, jeżeli użycie uzbrojonych oddziałów i pododdziałów Policji okaże się niewystarczające. Dotyczy to sytuacji, w których wystąpiło zagrożenie bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenie porządku publicznego, w szczególności w przypadku zagrożenia przestępstwem o charakterze terrorystycznym bądź jego dokonania w stosunku do obiektów mających szczególne znaczenie dla bezpieczeństwa lub obronności państwa, bądź mogącym skutkować niebezpieczeństwem dla życia ludzkiego.

Pomoc ta może być udzielona również w formie prowadzonego samodzielnie przez oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych PR przeciwdziałania zagrożeniu, w przypadku gdy oddziały i pododdziały Policji nie dysponują możliwościami skutecznego przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Tryb uruchomienia użycia sił i środków Sił Zbrojnych RP do wsparcia Policji następuje na podstawie postanowienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wydanego na wniosek Prezesa Rady Ministrów. W przypadkach niecierpiących zwłoki decyzję o udzieleniu pomocy Policji podejmuje Minister Obrony Narodowej, na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych, określający zakres i formę pomocy, zawiadamiając o niej niezwłocznie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i Prezesa Rady Ministrów.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej niezwłocznie wydaje postanowienie o zatwierdzeniu lub uchyleniu decyzji podjętej przez Ministra Obrony Narodowej.

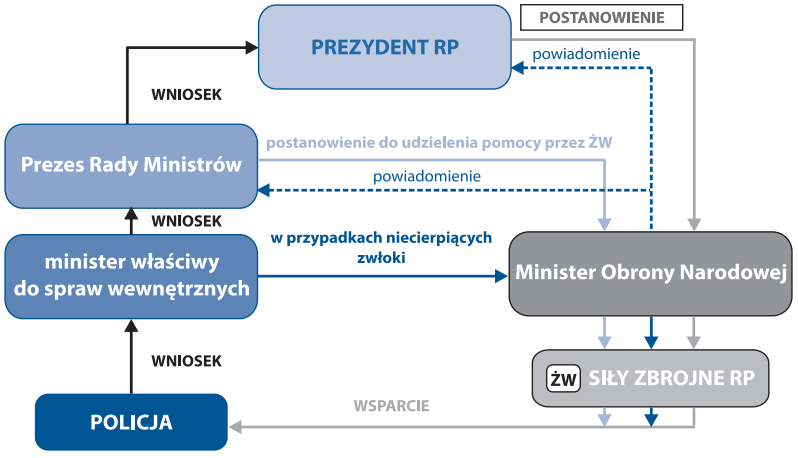
Ze znacznie krótszą procedurą jest związana możliwość użycia żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji w razie zagrożenia bezpieczeństwa i porządku publicznego, jeżeli siły Policji są niewystarczające lub mogą okazać się niewystarczające do wykonania ich zadań w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego. Wtedy Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych uzgodniony z Ministrem Obrony Narodowej, może zarządzić użycie żołnierzy Żandarmerii Wojskowej do udzielenia pomocy Policji.

Podobną procedurę „w przypadku niecierpiącym zwłoki" dotyczącą użycia Sił Zbrojnych RP wspierających oddziały i pododdziały Policji przyjęto w ustawie z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych[4], gdzie decyzję o użyciu wojska podejmuje Minister Obrony Narodowej na wniosek ministra właściwego do spraw wewnętrznych, ale przy zachowaniu konieczności niezwłocznego powiadomienia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej i Prezesa Rady Ministrów, z zastrzeżeniem, że Prezydentowi RP przysługuje prawo do zmiany lub uchylenia przedmiotowej decyzji.

Żołnierzom oddziałów i pododdziałów Sił Zbrojnych RP kierowanych do pomocy oddziałom i pododdziałom Policji, jak i żołnierzom Żandarmerii Wojskowej, przysługują w zakresie niezbędnym do wykonywania ich zadań, wobec wszystkich osób, uprawnienia policjantów określone w art. 15 i art. 16 ustawy o Policji, ale korzystanie z tych uprawnień następuje tylko na zasadach i w trybie określonych dla policjantów.

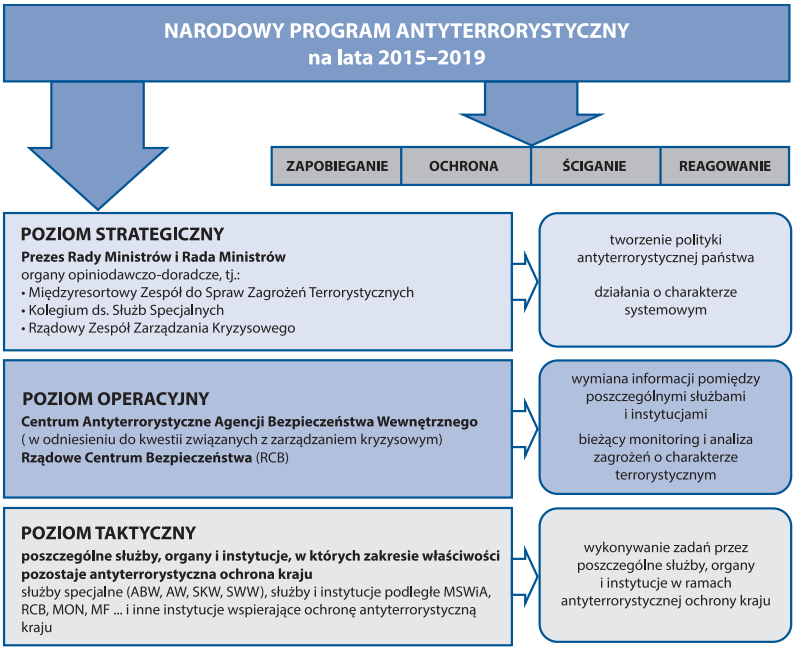
WSPARCIE POLICJI PRZEZ SZ RP W DZIAŁANIACH ANTYTERRORYSTYCZNYCH

Rys 1. Tryb uruchomienia sił i środków Sił Zbrojnych RP do wsparcia Policji



Źródło: opracowanie własne na podstawie aktów normatywnych.

Rys 2. System antyterrorystyczny RP



Źródło: opracowanie własne na podstawie Narodowego Programu Antyterrorystycznego na lata 2015–2019.

Szczegółowe warunki i sposoby użycia oddziałów i pododdziałów Policji i SZ RP, sposób koordynowania wspólnych działań, tryb wymiany informacji oraz sposób logistycznego wsparcia działań Policji prowadzonych z pomocą oddziałów i pododdziałów Sił Zbrojnych określa rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 lipca 2016 r. w sprawie użycia oddziałów i pododdziałów Policji oraz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w razie zagrożenia bezpieczeństwa publicznego lub zakłócenia porządku publicznego[5].

Do najważniejszych regulacji powyższego rozporządzenia zalicza się ustanowienie koordynatora wspólnych działań, którym jest właściwy miejscowo komendant wojewódzki Policji, w przypadku podejmowanych wspólnych działań Policji i SZ RP na obszarze jednego województwa, a w przypadku działań obejmujących swym zasięgiem dwa i więcej – organem koordynującym staje się Komendant Główny Policji. To do jego zadań należy wyznaczenie oddziałom SZ RP obszaru wykonywania zadań, szczegółowe określenie zadań do realizacji oraz kierowanie oddziałami z pomocą wyznaczonych funkcjonariuszy.

Terroryzm staje się obecnie jednym z głównych zagrożeń dla bezpieczeństwa poszczególnych państw, a w ujęciu międzynarodowym – bezpieczeństwa regionalnego i globalnego. W Polsce terroryzm definiuje się bardzo podobnie jak w innych krajach; w polskim Kodeksie karnym[6] funkcjonuje pod pojęciem „przestępstwa o charakterze terrorystycznym", tj. czynu zabronionego, popełnionego w celu:

- poważnego zastraszenia wielu osób,
- zmuszenia władzy publicznej Rzeczpospolitej Polskiej, innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności,
- wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce RP, innego państwa lub organizacji międzynarodowej,
- a także groźby popełnienia takiego czynu.

Powyższe świadczy, że terroryzm to nie jest tylko tzw. problem policyjny. Stał się wyzwaniem nie tylko polityki wewnętrznej danego kraju, ale także polityki międzynarodowej.

W wyniku tego rolę sił zbrojnych w walce z terroryzmem należy postrzegać w dwóch aspektach, tzn. funkcji zewnętrznej (zewnętrznego bezpieczeństwa państwa), w ramach zarządzania kryzysowego organizacji międzynarodowych czy koalicji antyterrorystycznych, oraz funkcji wewnętrznej (wewnętrznego bezpieczeństwa państwa) – w ramach sytemu reagowania na sytuacje kryzysowe i systemu antyterrorystycznego poszczególnych państw.

Polska poprzez aktywne uczestniczenie w działaniach przeciwko terroryzmowi na arenie międzynarodowej, biorąc udział w operacjach antyterrorystycznych i stabilizacyjnych w Iraku, Afganistanie, na Morzu Śródziemnym czy wobec napływu ludności z rejonów Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu, musi się liczyć z możliwością, że stanie się celem ataków terrorystycznych.

Podstawowe kierunki polityki antyterrorystycznej w Polsce przedstawia Narodowy Program Antyterrorystyczny na lata 2015–2019[7]. Program obejmuje etapy działań antyterrorystycznych w oparciu o cztery zasadnicze elementy, spójne ze „Strategią Zwalczania Terroryzmu Unii Europejskiej"[8], takie jak: zapobieganie, ochrona, ściganie i reagowanie. W ramach krajowego programu antyterrorystycznego wyróżniamy trzy poziomy:

- strategiczny – odpowiedzialny za tworzenie polityki antyterrorystycznej państwa oraz podejmowanie kluczowych działań o charakterze systemowym;
- operacyjny – na którym odbywa się wymiana informacji pomiędzy poszczególnymi służbami i instytucjami, a także prowadzony jest bieżący monitoring i analiza zagrożeń o charakterze terrorystycznym;

- taktyczny – wykonywany przez poszczególne służby, organy i instytucje, w których zakresie właściwości pozostaje antyterrorystyczna ochrona kraju.

Choć główną rolę w przeciwdziałaniu i zwalczaniu terroryzmu w RP na poziomie taktycznym odgrywają Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, należy zauważyć, że Siły Zbrojne RP pełnią istotną funkcję jako instytucja współpracująca i wspomagająca w przedmiotowym systemie. Na podstawie delegacji opisanych we wspomnianym powyżej, opracowanym w resorcie obrony narodowej „Planie Zarządzania Kryzysowego MON" zawarto załącznik dotyczący użycia Sił Zbrojnych RP w działaniach antyterrorystycznych i utrzymania porządku publicznego, który reguluje szczegółowo problematykę wsparcia organów administracji publicznej w działaniach antyterrorystycznych przez polskie wojsko.

W wymiarze praktycznym sprawdzeniem funkcjonowania rozwiązań przyjętych w ramach krajowego systemu antyterrorystycznego była pomoc wojska w zapewnieniu bezpieczeństwa w czasie finałowego turnieju UEFA EURO 2012[9]. Doświadczenia wówczas zdobyte z powodzeniem wykorzystano m.in. w czasie zabezpieczenia Światowych Dni Młodzieży i wizyty Papieża Franciszka w 2016 r., jak i zorganizowanego w Warszawie w tym samym roku Szczytu NATO.

Należy podkreślić, że współpraca SZ RP i Policji nie jest zagadnieniem, które zauważamy dziś w obliczu zmieniającego się środowiska bezpieczeństwa. Tak zwane porozumienia szczegółowe, np. pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz działającym z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej Zastępcą Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego[10], które zobowiązują strony do współdziałania w zakresie przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym, w tym atakom terrorystycznym, oraz ograniczenia i usuwania skutków tych sytuacji, są przykładem ciągłej potrzeby analizy potrzeb oraz możliwości wsparcia obu stron w zapewnieniu bezpieczeństwa państwa.

Wspólne ćwiczenia stanowią najlepszą możliwość sprawdzenia, czy przyjęte rozwiązania, rozwijane na wszystkich poziomach współdziałania, przyniosą zakładane efekty. Przykładem może być szkolenie zorganizowane w 2015 r. w ramach projektu „Bezpieczny Dolny Śląsk", a zrealizowane we współpracy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego. Wzięli w nim udział również funkcjonariusze SPAP z Gdańska, Szczecina i Katowic, z jednostek antyterrorystycznych Policji z Czech i Słowacji oraz żołnierze JWK z Lublińca. Do takich przedsięwzięć należą także wojskowe ćwiczenia z cyklu „RENEGADE"[11], których celem jest m.in. sprawdzenie stopnia przygotowania podmiotów cywilnych i elementów resortu obrony narodowej do przeciwdziałania atakom terrorystycznym z powietrza na terytorium Polski.

Choć zgodnie z zapisami ustawy zasadniczej Siły Zbrojne RP służą ochronie niepodległości państwa i nienaruszalności jego terytorium oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i nienaruszalności jego granic[12], to ich zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa wewnętrznego, publicznego czy powszechnego opisane w niniejszym artykule są równie ważnym elementem działalności wojska.

Rola SZ RP w obszarze działań antyterrorystycznych w ramach obecnego systemu zarządzania kryzysowego oraz systemu antyterrorystycznego wynika z imperatywu, że efektywna współpraca cywilno-wojskowa jest jednym z elementów decydujących o skuteczności państwa w dziedzinie przeciwdziałania i zwalczania zagrożeń terrorystycznych czego wynikiem jest zjawisko zacierania się granic pomiędzy aspektami militarnymi rozwiązań różnych sytuacji kryzysowych a podmiotami pozamilitarnymi oraz określonymi w polskim systemie prawnym kompetencjami resortu obrony narodowej.

Zapewnienie skutecznego użycia SZ RP w działaniach antyterrorystycznych wymaga ciągłego dostosowywania funkcjonalnych rozwiązań do zmieniającego się charakteru zagrożeń, w tym terrorystycznych.

[1] Art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 21 czerwca 2002 r. o stanie wyjątkowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 886, z późn. zm.).

[2] Art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1534, z późn. zm.).

[3] Art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

[4] Art. 22 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. U. poz. 904).

[5] Dz. U. z 2016 r. poz. 1090.

[6] Art. 115 § 20 (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137).

[7] Uchwała nr 252 Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2014 r. (poz. 1218).

[8] Przyjęta przez Radę Unii Europejskiej w dniach 1–2 grudnia 2005 r. Strategia UE w zakresie zwalczania terroryzmu oraz zaakceptowana w czerwcu 2004 i zaktualizowana w 2005 r.

[9] Więcej: M. Banasik, *Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej w zapewnieniu bezpieczeństwa Euro 2012*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, 2015.

[10] Porozumienie z dnia 20 kwietnia 2005 r. w sprawie współdziałania SZ RP z Policją w zakresie przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym (Dz. Urz. MON Nr 10, poz. 89).

[11] Termin służący do określenia statku powietrznego, który może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

[12] Art. 26 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.).

Summary

Involvement of Polish Armed Forces in supporting Police in antiterrorist actions and maintaining public order

The author of the article aims at explaining issues concerning the role of Polish Armed Forces in antiterrorist actions and maintaining public order. The analysis of formal conditions and his own observations presents and describes an activation procedure and a possibility to use Polish Army to support police actions, the aim of which is ensuring internal safety of the country. In conclusion, the author states that armed forces are and will continue to be an important political tool in ensuring external safety of Poland. They protect independence of the country and inviolability of its territory. Moreover, they ensure safety and inviolability of state borders. Polish Armed Forces are also a very important supporter of the state administration in the area of preventing and counteracting threats for internal safety of the country, including terrorism.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

WSPÓŁDZIAŁANIE POLICJI ZE STRAŻAMI GMINNYMI (MIEJSKIMI)

asp. szt. Robert Rozenek
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

st. asp. Michał Gemza
instruktor
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Zasady i formy współdziałania Policji z innymi organami są określone w ustawach, rozporządzeniach, regulaminach oraz porozumieniach. Niejednokrotnie współdziałanie staje się szansą właściwego i sprawniejszego wypełniania zadań przez administrację bezpieczeństwa i porządku publicznego. W takich sytuacjach, jak katastrofy lub klęski żywiołowe Policja i inne służby podejmują wspólne działania w sposób zamierzony i zorganizowany. Współdziałanie to działanie zmierzające przede wszystkim do realizacji celów tożsamych lub zgodnych.

Gmina jest jednostką samorządu terytorialnego, która została uprawniona do utworzenia własnej samorządowej formacji umundurowanej, służącej ochronie porządku publicznego na terenie gminy.

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706) reguluje zasady działania straży gminnej (miejskiej). W myśl ustawy straż gminna (miejska) to umundurowana formacja utworzona przez radę miasta (gminy), wykonująca zadania w zakresie ochrony porządku publicznego wynikające z ustaw i aktów prawa miejscowego. Podstawowa działalność straży miejskiej skupia się na utrzymaniu ładu i porządku publicznego na własnym terenie.

Strażnik nie jest funkcjonariuszem, ale jednym z pracowników samorządowych zatrudnionych w jednostce organizacyjnej gminy (art. 32 ustawy o strażach gminnych w zw. z art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych, Dz. U. z 2014 r. poz. 1202).

W 1997 r. Sejm RP przyjął ustawę o strażach gminnych, na mocy której unormowano m.in. zakres zadań, uprawnień i obowiązków staży gminnych (miejskich), wprowadzono jednolite umundurowanie, dystynkcje oraz wzory legitymacji służbowych. W gminach, w których organem wykonawczym jest burmistrz lub prezydent miasta, straż funkcjonuje pod nazwą „straży miejskiej". Ustawodawca powierzył radzie gminy kompetencje w utworzeniu straży gminnej. Staż gminna posiada status jednostki organizacyjnej gminy, a nadzór nad jej działalnością sprawuje wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Z kolei w zakresie wykonywania uprawnień przyznanych strażnikom, dotyczących użycia broni palnej oraz środków przymusu bezpośredniego, a także prowadzonej stosownie do przepisów art. 9a ustawy o ewidencji – nadzór sprawuje wojewoda za pomocą komendanta wojewódzkiego Policji (stosownie do art. 1 ust. 2 pkt 5 ustawy o Policji). Służba gminna posiada istotne dla bezpieczeństwa i porządku publicznego atuty, którymi są dobra znajomość danego terenu i potrzeb mieszkańców oraz możliwości sytuacji stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Zasady współdziałania Policji i Straży Miejskiej określa § 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie form współpracy straży gminnej (miejskiej) z Policją oraz sposobu informowania wojewody o tej współpracy (Dz. U. Nr 220, poz. 1732): „(...) obowiązek współpracy straży gminnych (miejskich) z Policją powstaje w chwili utworzenia staży gminnej (miejskiej), zwanej dalej „strażą" i przekazania uchwały powołującej straż właściwemu terytorialnie komendantowi wojewódzkiemu (Stołecznemu) Policji". Z kolei Porozumienie Komendanta Stołecznego Policji i Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 2 listopada 2006 r. uściśla zasady współpracy obu służb w garnizonie stołecznym.

Właściwy terytorialnie komendant Policji jest zobligowany do udzielenia wsparcia strażom miejskim w okolicznościach, które tego wymagają. Odnosi się to w szczególności do sytuacji powszechnego zagrożenia bezpieczeństwa publicznego

(§ 5 ust. 1), katastrofy lub klęski żywiołowej. Na czas określony burmistrz (prezydent miasta) na wniosek wojewody może zarządzić użycie Straży Miejskiej do wspólnych działań z Policją.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, współpraca obu instytucji polega głównie na:

- stałym przepływie informacji o mogących ewentualnie wystąpić zagrożeniach na danym obszarze w zakresie bezpieczeństwa ludzi i mienia, spokoju i porządku publicznego;
- zorganizowaniu i utrzymaniu systemu stałej łączności Policji i straży, w oparciu o lokalne potrzeby i możliwości,
- zsynchronizowaniu rozmieszczenia służb policyjnych i straży, z uwzględnieniem zagrożeń występujących na danym terenie;
- wspólnym administrowaniu działań porządkowych podczas imprez masowych (artystycznych, sportowych, rozrywkowych);
- udziale w organizowanych szkoleniach oraz ćwiczeniach dla policjantów i strażników;
- wymianie informacji w zakresie obserwowania i rejestrowania obrazu zdarzeń w miejscach publicznych z użyciem środków technicznych.

W praktyce już od wielu lat funkcjonują wspólne patrole – obie jednostki: Policji i straży miejskiej delegują swoich funkcjonariuszy do pełnienia wspólnych patroli. Spoczywa na nich obowiązek zapewnienia poczucia bezpieczeństwa mieszkańców i utrzymania porządku publicznego. Wszelkiego typu przejawy naruszenia prawa powinny się spotkać z reakcją funkcjonariuszy. Działania, w których najczęściej biorą udział funkcjonariusze Policji i straży miejskiej, dotyczą ujęcia osób podejrzanych, dokonujących uszkodzenia mienia, nietrzeźwych kierowców, sprawców kradzieży, osób poszukiwanych, sprawców bójek, pobić itp. Obowiązkiem strażników gminnych, po ujęciu sprawców przestępstw na gorącym uczynku, jest niezwłoczne przekazanie ich Policji w celu prowadzenia dalszych czynności procesowych.

Współpraca strażników miejskich opiera się także na wspieraniu w służbie policjantów Komisariatu Rzecznego Policji. Funkcjonariusze, którzy uczestniczyli w przeszkoleniu z zakresu ratownictwa wodnego, podejmują również interwencje w rejonie rzeki. Część z nich posiada także uprawnienia nurkowe i motorowodne. Patrole prewencyjne składające się z funkcjonariuszy straży miejskiej i Policji pełną wspólnie służbę na obszarach węzła kolejowego oraz na stacjach i w składach pociągów kolei podziemnej.

W zakresie szkoleń współpraca Policji i straży miejskiej obejmuje poznanie zasad użycia środków przymusu bezpośredniego, wybranych zagadnień prewencji i ruchu drogowego, sporządzania odpowiedniej dokumentacji oraz podstawowych wiadomości z zakresu organizacji i zasad wykonywania konwojów i ochrony obiektów. Zarówno policjanci, jak i strażnicy miejscy od kilku lat wspólnie podejmują działania o charakterze prewencyjnym, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w danym rejonie. Są to w głównej mierze działania profilaktyczno-edukacyjne. Na uwagę zasługują takie działania, jak: „Bezpieczne wakacje" akcja „Znicz" itp. Zaangażowanie straży miejskiej i Policji jest widoczne w wielu innych działaniach, choćby podczas okazjonalnych uroczystości społeczności lokalnych, świąt narodowych i religijnych.

Zarówno stołeczna Policja, jak i straż miejska/gminna dbają o bezpieczeństwo mieszkańców na poziomie lokalnym. Wszelkie podejmowane zadania, wspólne patrole, interwencje, programy profilaktyczne wynikają ze społecznych oczekiwań i stanowią odpowiedź na nie. W wielu gminach ta efektywna służba straży miejskiej i Policji, zaangażowanie oraz dobra współpraca przyczyniają się do znacznej poprawy bezpieczeństwa.

Bibliografia

Kotowski W., *Straże gminne. Komentarz praktyczny*, Dom Wydawniczy ABC, Warszawa 2004.

Maciejko W., Rojewski M., Suławko-Karetko A., *Prawo administracyjne. Zarys wykładu części szczególnej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2011.

Pieprzny S., *Policja. Organizacja i funkcjonowanie*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Business, Warszawa 2012.

Sławik K., *Zarys systemu prawa policyjnego*, Wydawnictwo Wolters Kluwer Business, Warszawa 2011.

Ura E., *Prawne zagadnienia ochrony i mienia*, Rzeszów.

Akty prawne

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.).

Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 706).

Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 902).

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 grudnia 2009 r. w sprawie form współpracy straży gminnej (miejskiej) z Policją oraz sposobu informowania wojewody o tej współpracy (Dz. U. Nr 220, poz. 1732).

Porozumienie Komendanta Stołecznego Policji i Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 2 listopada 2006 r. o współpracy Policji i Straży Miejskiej.

Summary

Cooperation of Police and municipal guards

Both Police and municipal guards take care of safety and public order. Common patrols and prevention programmes confirm the high level of cooperation which exerts influence on the improvement of citizens' safety. The article presents the main rules of the mentioned cooperation between both institutions. It also shortly describes legal bases and the scope of cooperation, the aim of which is protection and public safety.

Tłumaczenie: Joanna Łaszyn, WP

JĘZYK ANGIELSKI DLA POLICJANTÓW

Zwroty związane z ruchem drogowym / Expressions connected with road traffic

Wypadek drogowy / Traffic accident

czas reakcji kierowcy	**time of a driver's reaction**
czas uruchamiania układu hamulcowego i narastania siły hamowania	**time of starting a brake system and an increase of braking power**
droga hamowania	**braking distance**
droga zatrzymania	**stopping distance**
fazy potrącenia pieszego przez samochód osobowy: – faza kontaktu – faza lotu – faza sunięcia	**phases of hitting a pedestrian by a passenger car: – phase of a contact – phase of a flight – phase of gliding**
hydrauliczne i pneumatyczne układy uruchamiające hamulce	**hydraulic and pneumatic systems starting brakes**
karta rejestracyjna	**registration card**
karta zdarzenia drogowego	**card of a traffic incident**
krwawienie	**bleeding**
krwotok wewnętrzny	**internal haemorrhage**
notatka służbowa	**service memo**
notatka urzędowa	**official note**
osoby ciężko ranne	**seriously injured persons**
osoby ranne	**injured persons**
osoby zabite	**killed persons**
prędkość samochodu	**speed of a vehicle**

protokół oględzin miejsca wypadku drogowego	**inspection report of a traffic accident scene**
protokół oględzin pojazdu	**inspection report of a vehicle**
rozbita szyba przednia	**smashed windscreen**
samochód leżący na dachu, na boku	**vehicle lying on the roof, on the side**
ślady blokowania kół	**marks of blocking the wheels**
ślady bocznego znoszenia	**marks of side drifting**
ślady hamowania lub przyspieszania	**skidding / braking or acceleration marks**
ślady jazdy (toczenia) pojazdu	**marks of driving (rolling) a vehicle**
szkic miejsca wypadku	**sketch of a traffic accident**
tachograf cyfrowy	**digital tachograph**
uszkodzony silnik	**damaged / broken engine**
współczynnik przyczepności poślizgowej	**coefficient of skidding traction**
zabezpieczenie miejsca wypadku drogowego	**securing a traffic accident scene**
zapis w notatniku służbowym	**ecord in an official / service notebook**
złamana noga, ręka	**broken leg, hand**
zniszczone lusterko boczne lewe, prawe, wsteczne	**damaged left side mirror, right side mirror, rear-view mirror**

Kontrola drogowa / Traffic control

badanie stanu trzeźwości	**examining a condition of sobriety**
decyzja o cofnięciu uprawnień	**decision to withdraw entitlements back**
dozwolony poziom alkoholu w wydychanym powietrzu	**permitted level of alcohol in exhaled air**

gwizdek	**whistle**
kara pozbawienia wolności	**penalty of imprisonment**
kolczatka drogowa	**road spiker / spike strip**
kontrola stanu technicznego	**control of a technical condition**

laserowy miernik prędkości	**laser gauge of speed**
latarka ze światłem czerwonym	**torch with red light**
pobranie krwi do badań	**taking a blood sample for examinations**
tarcza do zatrzymywania pojazdów	**disk for stopping vehicles**
urządzenie elektroniczne do badania stanu trzeźwości	**electronic device for examining a condition of sobriety**

zakaz prowadzenia pojazdów	**ban on driving vehicles**
zatrzymanie dowodu rejestracyjnego	**suspension of a registration certificate**
zatrzymanie pojazdu do kontroli	**stopping a vehicle for an inspection / control**
zatrzymanie prawa jazdy	**suspension of a driving licence**

Kolizja drogowa / Traffic collision

mandat karny gotówkowy	**cash fine**
mandat karny kredytowany	**credit fine**
mandat karny zaoczny	**in absentia fine**

pouczenie	**instruction**
wniosek o ukaranie do sądu	**application for punishing to the court**

Dokumenty / Documents

badania techniczne pojazdu	**technical inspections of a vehicle**
dowód rejestracyjny	**registration certificate**
pozwolenie czasowe	**provisional permit**

polisa ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego	**civil liability insurance policy of an owner of a motor vehicle**
prawo jazdy	**driving licence**

Podstawowe pojęcia / Basic expressions

autobus	**bus**
autostrada	**motorway / highway**
ciągnik balastowy	**ballast tractor**
ciągnik samochodowy	**car tractor**
ciągnik siodłowy	**tractor unit / truck tractor / semi-trailer truck**
czerwone światło	**red light / stoplight**
droga ekspresowa	**dual carriageway**
jezdnia	**roadway**
jezdnia mokra, sucha, oblodzona	**wet, dry, icy roadway**
kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu	**driving a vehicle under the influence of alcohol**
kierujący	**driver**
mgła	**fog**
motocykl	**motorcycle**
motorower	**motorbike**

niedostateczna widoczność	**insufficient visibility**
niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze	**maladjustment of the speed to road conditions**
nieprawidłowe wyprzedzanie	**incorrect overtaking**
ograniczenie prędkości	**speed limit**
ograniczone zaufanie	**limited confidence**
opady deszczu	**rainfall**
pieszy	**pedestrian**
pojazd mechaniczny	**motor vehicle**
prędkość bezpieczna	**safe speed**
prędkość dozwolona	**permitted speed**
przejazd kolejowy	**railway crossing**
przejście dla pieszych	**pedestrian crossing / zebra crossing**
przekroczenie prędkości	**speeding / exceeding the speed limit**

rower	**bicycle**
samochód ciężarowy	**lorry**
skrzyżowanie	**intersection / crossroads**
stan nietrzeźwości	**condition of insobriety / intoxication**
stan po użyciu alkoholu	**condition after a consumption of alcohol**
sygnalizacja świetlna	**traffic lights**
szczególna ostrożność	**special caution**
zielone światło	**green light**

Samochód / Vehicle

hamulce	**brakes**
jechać z przodu na miejscu pasażera	**go at the front on the passenger's seat**
kierownica	**steering wheel**
kierunkowskazy	**indicators**
koła	**wheels**
lusterka boczne	**wing mirror**
lusterko wsteczne	**rear-view mirror**
nadwozie samonośne	**monocoque**
numer VIN	**VIN number**
opony	**tyres**
pasy bezpieczeństwa	**seat belts**
sygnał dźwiękowy	**sound signal / horn**
szyby – czołowa, boczna, tylna	**windscreen, side window, rear window**
światła awaryjne	**hazard warning lights**
światła hamowania	**brake lights**
światła pozycyjne, mijania, drogowe	**position, passing, driving / road lights**
światła przeciwmgielne	**fog lamps / lights**
światła przednie	**front lights**
tablice rejestracyjne	**number plates**
tylne siedzenie	**back seat**
wycieraczki	**screen wipers**

Inne / Others

agresja na drodze	**aggression on a road**
apteczka	**first-aid kit**
bagażnik	**boot**
boczne lusterka	**side mirrors**
cel podróży	**travel destination**
cofać	**move back / reverse**
decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy	**decision to suspend a driving licence**
droga	**road**
droga jednokierunkowa	**one-way road**
fotelik bezpieczeństwa dla dziecka	**car safety seat / child restraint system**
godziny szczytu	**rush hours / peak hours**
gwałtownie skręcić	**to swerve abruptly**
jechać na ogonie (nie zachować odstępu)	**not to keep one's distance**
karetka	**ambulance**
kierować (kręcić kierownicą)	**operate a steering wheel / turn a steering wheel**
kierowca	**driver**
klin pod koło	**wheel chock**
koło zapasowe	**spare wheel**
korek uliczny	**traffic jam**
linia ciągła	**solid line**
mandat karny	**fine**
most	**bridge**
ograniczenie prędkości	**speed limit**
opinia biegłego sądowego	**opinion of an expert witness**
parking	**car park**
pas ruchu	**traffic lane**
pasażer	**passenger**
pasy dla pieszych	**pedestrian crossing / zebra crossing**
płatna droga	**toll road**
poduszka powietrzna	**air bag**
podwójna ciągła linia	**double solid line**
policjant ruchu drogowego	**traffic police officer**

poślizg	**skid**
próg zwalniający	**speed bump**
przekroczenie dozwolonej prędkości	**exceeding the speed limit**
przerywana linia	**broken line**
przestępstwo w ruchu drogowym	**traffic crime**
przyspieszać	**speed up / accelerate**
punkty	**points**
skręcać	**turn**
skrzyżowanie z przejazdem kolejowym	**intersection with a railway crossing**
stacja paliw	**petrol station**
sygnalizacja świetlna	**traffic lights**
systemy i urządzenia bezpieczeństwa biernego pojazdu	**passive safety systems and devices of a vehicle**
systemy i urządzenia bezpieczeństwa czynnego pojazdu	**active safety systems and devices of a vehicle**
ślady hamowania na drodze	**skid / braking marks on the road**
trójkąt ostrzegawczy	**warning triangle**
twój samochód będzie odholowany	**your car will be towed away**
ustąpić pierwszeństwa	**give way**
wjechać na miejsce parkingowe przodem	**to enter the parking space with a vehicle front**
właściciel pojazdu	**owner of a vehicle**
wóz strażacki	**fire engine**
wykroczenie w ruchu drogowym	**traffic offence**
wypadek	**accident**
wyprzedzanie	**overtaking**
zapinanie pasów bezpieczeństwa	**seat belts fastening**
zatrzymać się	**stop**
złapać gumę	**to get a flat tyre**
zmienić pas	**change a lane**
znaki drogowe	**traffic signs**
znaki poziome	**horizontal signs**
zwalniać / zwolnić	**slow down**

Transport drogowy / Road transport

certyfikat kompetencji zawodowych	**certificate of professional competence**
dokument przewozowy	**transport document**
dowód rejestracyjny	**registration certificate**
krajowy transport drogowy	**domestic road transport**
licencja	**licence**
linia komunikacyjna	**communications / transport line**
międzynarodowy transport drogowy	**international road transport**
międzynarodowy transport kombinowany	**international combined transport**
niezarobkowy krajowy przewóz drogowy	**non-profit domestic cartage**
niezarobkowy międzynarodowy przewóz drogowy	**non-profit international cartage**
niezarobkowy przewóz drogowy	**non-profit cartage**
osoba zarządzająca transportem	**person managing transport**
przewóz drogowy	**cartage**
przewóz kabotażowy	**cabotage**
przewóz okazjonalny	**incidental / occasional transport**
przewóz regularny	**regular transport / cartage**
przewóz regularny specjalny	**regular special transport**
przewóz wahadłowy	**shuttle transport**
świadectwo kierowcy	**driver's certificate**
transport drogowy	**road transport**
transport kombinowany	**combined transport**
zagraniczny przewoźnik drogowy	**foreign road transporter**
zaświadczenie ADR	**ADR certificate**
zezwolenie	**permission**
zezwolenie zagraniczne	**foreign permission**

Przygotowanie wersji polskiej: podinsp. Daniel Strzelczyk, ZRD CSP
Tłumaczenie na język angielski: gł. spec. Renata Cedro, WP CSP

Kwartalnik policyjny

CZASOPISMO
CENTRUM SZKOLENIA POLICJI W LEGIONOWIE

Wydawca: Centrum Szkolenia Policji

Adres redakcji:
ul. Zegrzyńska 121,
05-119 Legionowo
sekretariat: (22) 605-33-72,
faks: (22) 605-35-80,
e-mail: kwartalnik@csp.edu.pl

Redaktor naczelny:
mł. insp. Marcin Szyndler,
tel. (22) 605-32-35;
marcin.szyndler@csp.edu.pl

Zastępcy redaktora naczelnego:
płk dr Robert Pawlicki,
podinsp. Tomasz Wewiór,
nadkom. Agnieszka Gorzałczyńska-Mróz

Sekretarz redakcji:
Małgorzata Reks-Stabach

Zespół redakcyjny:
podinsp. dr Beata Grubska,
podinsp. Hanna Grochowska,
Renata Cedro, Joanna Łaszyn

Zdjęcia na okładce: archiwum CSP i BF KGP oraz Jarosław Zgierski,

Projekt okładki: Wioleta Kaczańska

Opracowanie graficzne i skład DTP:
Małgorzata Reks-Stabach, Alicja Wieraszko, Wioleta Kaczańska

Opracowanie redakcyjne i korekta:
Agnieszka Gorzałczyńska-Mróz, Monika Irzycka, Anna Krupecka-Krupińska

Druk: Wydział Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji

Nakład: 1000 egz.

Numer zamknięto 9.06.2017 r.

RADA NAUKOWA

Przewodniczący rady:

- płk dr hab. Piotr Płonka

Członkowie rady:

- prof. zw. dr hab. Marek Konopczyński
- prof. zw. dr hab. Tadeusz Tomaszewski
- prof. zw. dr hab. Jerzy Nikitorowicz
- dr hab. prof. APS Janusz Gęsicki
- prof. zw. dr hab. Lesław Pytka
- prof. zw. dr hab. Jerzy Niemiec
- prof. dr hab. Jacek Błeszyński
- gen. dyw. rez. dr hab. Krzysztof Załęski
- płk dr hab. Dariusz Majchrzak
- ppłk SG dr Piotr Boćko
- dr Oksana Galarowicz
- mł. insp. dr Iwona Klonowska
- dr Paweł Kobes
- insp. dr Rafał Kochańczyk
- mł. insp. dr Robert Maciejczyk
- dr Jerzy Telak
- insp. Jacek Gil
- Ivo Juurvee
- plk. Ing. Pavel Kolář
- komisarz Antoni Permanyer i Fita
- insp. Beata Różniak-Krzeszewska

Zasady publikowania w „Kwartalniku Policyjnym”

1. Redakcja przyjmuje teksty dotąd niepublikowane o charakterze zawodowym lub naukowym, dotyczące zagadnień związanych z funkcjonowaniem Policji, szeroko rozumianym bezpieczeństwem, a także praktyki policyjnej i współpracy formacji z innymi instytucjami ochrony porządku prawnego oraz z samorządem lokalnym.
2. Materiały do publikacji należy przesyłać pocztą elektroniczną na adres: kwartalnik@csp.edu.pl lub składać w sekretariacie Wydziału Wydawnictw i Poligrafii Centrum Szkolenia Policji (ul. Zegrzyńska 121, 05-119 Legionowo, tel. 22 605 33 72 lub 22 605 32 70).
3. Prace są kwalifikowane do druku przez zespół redakcyjny czasopisma. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji tekstów oraz zmiany tytułów i śródtytułów.
4. W celu zapobiegania wszelkim przejawom nierzetelności, w tym zjawisku *ghostwriting* i *guest authorship*, redakcja wymaga ujawnienia przez autorów wkładu w powstanie publikacji.
5. Materiały są publikowane w „Kwartalniku Policyjnym” nieodpłatnie, po złożeniu przez autora pisemnego oświadczenia, zgodnie z otrzymanym od redakcji wzorem.
6. Nadesłanych materiałów do publikacji redakcja nie zwraca.
7. Wersją pierwotną (referencyjną) czasopisma jest wydanie papierowe. Ponadto poszczególne numery są również dostępne w wersji elektronicznej na stronie internetowej: www.kwartalnik.csp.edu.pl.
8. Wskazówki edytorskie dotyczące przygotowania materiału przez autorów:
   - format A4, czcionka Times New Roman, wielkość 12 punktów, interlinia 1,5 wiersza, marginesy – 2,5 cm;
   - na pierwszej stronie należy podać imię i nazwisko autora materiału, stopień (lub tytuł) naukowy (tytuł zawodowy), nazwę instytucji, w której autor jest zatrudniony, nr telefonu, adres e-mailowy;
   - do tekstu należy dołączyć streszczenie oraz tytuł pracy w języku angielskim;
   - materiał ilustracyjny powinien być dostarczony w oddzielnych plikach (rysunki lub fotografie w formacie jpg, rozdzielczość 300 dpi, minimalna wielkość 1,5 MB);
   - schematy i wykresy zamieszczone w publikacji muszą być edytowalne, tak aby można było nanieść korektę;
   - przypisy należy umieścić na dole strony lub na końcu pracy; przypisy wstawia się automatycznie i oznacza się cyframi arabskimi;
   - zgodnie z normami wydawniczymi przypis bibliograficzny powinien zawierać:
     - **jeżeli dzieło jest pracą zbiorową:**
       Nowy leksykon PWN, red. A. Dyczkowski, Warszawa 1998, s. 684;
     - **jeżeli jest to artykuł w pracy zbiorowej:**
       J. Szreniawski, *Prawo do dobrej administracji prawem podmiotowym obywatela*, w: *Dobra administracja. Teoria i praktyka*, red. J. Łukasiewicz, S. Wrzosek, Radom 2007, s. 256;
     - **jeżeli jest to artykuł w czasopiśmie:**
       B. Jankowska, *Odpowiedzialność karna osób prawnych*, „Państwo i Prawo” 1996, nr 7, s. 46;
     - **jeżeli jest to akt prawny (należy wskazać publikator):**
       Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2016 r. poz. 1782, z późn. zm.);
     - **jeżeli jest to tekst opublikowany w Internecie:**
       J. Kowalski, *Edukacja online*, www.gazeta.pl/forum?forumedukacyjne5645 [dostęp: 12 marca 2004 r.].
     - **imię i nazwisko autora, tytuł, wydawcę, miejsce i rok wydania, numer strony:**
       M. Olbrycht, J. Rutkowski, *Taktyka minersko-pirotechniczna w działaniach antyterrorystycznych*, Centrum Szkolenia Policji, Legionowo 2003, s. 35–36;

Zasady recenzowania artykułów

1. Artykuły o charakterze naukowym są recenzowane przez dwóch niezależnych recenzentów zewnętrznych, zgodnie z zasadami dotyczącymi tego rodzaju prac, w tym z Dobrymi praktykami w procedurach recenzyjnych w nauce opracowanymi przez Zespół do Spraw Etyki w Nauce pod przewodnictwem prof. dr. hab. Witolda Marciszewskiego, opublikowanymi na stronie internetowej: http://www.nauka.gov.pl/publikacje2/dobre-praktyki-w-procedurach-recenzyjnych-w-nauce.html.
2. Autorzy i recenzenci nie znają swoich tożsamości, w innych przypadkach recenzenci podpisują oświadczenie o niewystępowaniu konfliktu interesów między nimi a autorami, w tym m.in. bezpośrednich relacji osobistych, relacji podległości zawodowej, bezpośredniej współpracy.
3. Recenzja ma formę pisemną. Zawiera syntetyczną charakterystykę artykułu, część analityczną, ocenę ogólną i kończy się jednoznaczną konkluzją, tj. jest pozytywna, negatywna lub warunkowo pozytywna, jeśli recenzent wskazuje na konieczność wprowadzenia poprawek. Autorzy artykułów są zobowiązani do ustosunkowania się do uwag i uwzględnienia sugerowanych zmian.
4. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji nie są ujawniane. Lista recenzentów współpracujących z czasopismem w każdym roku kalendarzowym jest publikowana w ostatnim numerze danego roku.

Zasady publikowania i recenzowania artykułów oraz formularz recenzji są dostępne na stronie: www.kwartalnik.csp.edu.pl

CENTRUM SZKOLENIA POLICJI

05-119 Legionowo, ul. Zegrzyńska 121
www.csp.edu.pl