

## MANDAT?! NIE DZIĘKUJĘ...

Odmawiając przyjęcia mandatu karnego warto pamiętać, że sądem właściwym dla rozpoznawania takiej sprawy będzie sąd rejonowy w okręgu, gdzie doszło do popełnienia wykroczenia. Oznaczać to może dodatkowe koszty dojazdu.

3



## OSTRE HAMOWANIE

Przepisy stanowią, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem. Jakże w praktyce są przyczyny utraty tego panowania? I czy rzeczywiście zawsze lepiej jest jechać wolno?

4



## NOWICJUSZ ZA KIEROWNICĄ

Okres próbny dla świeżo upieczonych kierowców, to nie jedyna zmiana, która czeka zmotoryzowanych, jeśli faktycznie po 4 czerwca 2018 roku obowiązywać zaczęły zaostrzone zapisy ustawy o kierujących pojazdami.

6



# BEZPIECZNA *WORD* JAZDA

KATOWICE

BEZPŁATNY MIESIĘCZNIK O RUCHU DROGOWYM

NR 12 | LUTY/MARZEC 2018



# BEZPIECZNIEJ NA NASZYCH DROGACH

40 LAT TEMU DOCHODZIŁO DO ZNACZNIE WIĘKSZEJ LICZBY WYPADKÓW NIŻ OBECNIE

Policja każdego roku precyzyjnie notuje liczbę wypadków drogowych. Analizuje ich przyczyny i skutki. Klasyfikuje ze względu na sprawców, ofiary, rodzaj pojazdów itd. Umożliwia to dokonywanie różnorodnych porównań.

Płynie z nich wniosek, który – mimo wszystko – napawa optymizmem. Obecnie dochodzi bowiem do znacznie mniejszej liczby wypadków drogowych niż przed czterema, trzema czy dwiema dekadami.

## SZARŻA DUŻYM FIATEM

Chociaż w latach siedemdziesiątych ulicami naszego kraju poruszało się znacznie mniej samochodów, to jednak zdecydowanie częściej dochodziło do tzw. zdarzeń

drogowych, które kwalifikowane są jako wypadki. O skali tego zjawiska świadczy fakt, że w 2016 roku w całej Polsce wydarzyło się 33 664 wypadków. W ich następstwie 3 026 osób poniosło śmierć, a 40 766 zostało ran-

nych. Tymczasem w roku 1975 w 39 404 wypadkach zginęło 5 633 osób, a 52 018 odniosło obrażenia.

## SKALA CIERPIENIA

Jak podaje Komenda Główna Policji do końca lat sie-

demdziesiątych liczba wypadków corocznie przekraczała 39 tys. Poziom 40 tys. pokonała jednak dopiero w 1980 roku.

Czytaj dalej na str. 2 ►

# BEZPIECZNIEJ NA DROGACH

EDUKACJĘ KIEROWCÓW WSPIERA PRACA POLICJI I NOWOCZESNE TECHNOLOGIE



## OPANOWAĆ EMOCJE I...

Zgodnie z kodeksem drogowym, kierujący pojazdem – w razie uczestniczenia w zdarzeniu drogowym – jest zobowiązany do zatrzymania auta, w sposób nie powodujący zagrożenia dla bezpieczeństwa innych uczestników ruchu. Następnie musi przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na miejscu wypadku lub kolizji.

Jeżeli jest to wypadek (czyli ktoś został ranny lub zabity), to oczywiście należy udzielić niezbędnej pomocy ofiarom oraz wezwać zespół ratownictwa medycznego i policję. Przepisy nakazują ponadto, aby „nie podejmować czynności, które mogłyby utrudnić ustalenie przebiegu wypadku”, czyli np. nie przesuwać wozów na pobocze. Trzeba też „pozostać na miejscu wypadku, a jeżeli wezwanie zespołu ratownictwa medycznego lub policji wymaga oddalenia się niezwłocznie powrócić na to miejsce”.

Natomiast w przypadku kolizji (popularnie nazywanej np. stłuczką) trzeba postąpić inaczej niż w przypadku, gdy jest ofiara, która poniosła śmierć lub obrażenia ciała, czyli „niezwłocznie usunąć pojazd z miejsca zdarzenia, aby nie powodował zagrożenia lub tamowania ruchu”. Przepisy zobowiązują ponadto do podania swoich danych personalnych, a także danych personalnych właściciela lub posiadacza pojazdu oraz danych dotyczących zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, na żądanie osoby uczestniczącej w sprawie.

Dokończenie ze str. 1 ►

Pamiętny rok 1981 zakończył się tragicznym bilansem 43 755 wypadków z 6 107 osób zabitych i 51 365 rannych (czyli obecnie, w przypadku ofiar śmiertelnych, nastąpił spadek o połowę). Potem stagnacja lat osiemdziesiątych przełożyła się też na zmniejszenie liczby wypadków do minimalnego poziomu 35 768 w roku 1984. Powiew wolności, aktywności i mobilności roku 1989 przełożył się na wzrost wypadków

do 46 338. Bariera 50 tys. została natomiast przekroczona w 1990 roku (50 432 wypadki), a w 1997 odnotowano przerażający rekord 66 586 wypadków drogowych z 7 311 osobami zabitymi oraz 83 162 rannymi (w przypadku rannych mamy więc obecnie spadek o ponad połowę).

### NA TLE UNII

Potem w Polsce notowana jest już systematyczna poprawa. Rok 2004 był ostatnim, gdy na polskich drogach liczba wypadków przekroczyła 50 tys. (51 069),

natomiast od 2012 spadała poniżej bariery 40 tys. (37 046). Faktem jest jednak, że i tak nie był to wysoki poziom bezpieczeństwa w porównaniu do państw Unii Europejskiej. Dla porównania w przeliczeniu na milion samochodów osobowych zginęły w Polsce 194 osoby, a w Niemczech... 83. W Danii 75 ofiar śmiertelnych, w Holandii - 71, w Szwecji - 64, w Wielkiej Brytanii - 61. Oczywiście są także kraje, gdzie współczynnik ten był radykalnie wyższy niż w Polsce, np. w Rumunii wynosił 463 osoby.

### RECEPTA NA SUKCES

Oczywiście w ujęciu wieloletnim i tak jest coraz lepiej. Wśród źródeł poprawy sytuacji eksperci wymieniają m.in. inwestycje w infrastrukturę, edukację zmotoryzowanych i pieszych, restrykcyjne działania policji, uwzględnianie wymogów bezpieczeństwa przez producentów samochodów, lepszą weryfikację wiedzy i umiejętności przyszłych kierowców oraz mniejsze przyzwolenie społeczne wobec brawury czy prowadzenia po spożyciu alkoholu itd. **KRA**

## POZNAJMY ZNAKI DROGOWE



### CO MÓWI TEN ZNAK?

NAKAZ UTRZYMYWANIA PRĘDKOŚCI MINIMALNEJ 30 KM/H

# MANDAT?! NIE DZIĘKUJĘ...



RADZI RADCA PRAWNY JACEK SZNAJDER

Kontrolę drogową przeprowadzaną przez policjantów, z pewnością zaliczylibyśmy do jednych z bardziej stresujących zdarzeń, jakie mogą spotkać kierowców w trakcie prowadzenia samochodu. Szczególnie, gdy zmotoryzowany ma świadomość lub uzasadnione podejrzenia, że popełnił wykroczenie drogowe. Cała sytuacja może wywołać uczucie zdenerwowania, które spowoduje, iż nie będzie w stanie racjonalnie ocenić wszystkich okoliczności zdarzenia, a w konsekwencji pochopnie zdecyduje się np. na odmowę przyjęcia mandatu karnego.

## ODMOWA PRZYJĘCIA

Postępowanie mandatowe zostało szczegółowo uregulowane co do zasady w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia (art. 95-102a). Odmowa przyjęcia mandatu karnego nakładanego na kierowcę, który dopuścił się wykroczenia, ma chronić kierujących przed nadużyciami ze strony funkcjonariuszy policji lub innych organów uprawnionych do przeprowadzania kontroli ruchu drogowego. Należy jednak z tego uprawnienia korzystać z rozwagą. Zgodnie z treścią art. 97 § 3 KPW funkcjonariusz nakładający na kierowcę mandat karny powinien go pouczyć o prawie odmowy przyjęcia takiego mandatu karnego i o skutkach prawnych takiej odmowy. Należy zwrócić uwagę na to, że kierowca może zawsze skorzystać z prawa do odmowy przyjęcia mandatu karnego, nawet wówczas, gdy kontrolujący nas funk-



cjonariusz nie dopełnił swoich obowiązków i nie pouczył nas o przysługującym nam prawie. Jednak należy pamiętać, że oświadczenie o odmowie przyjęcia mandatu nie może być złożone po wcześniejszym... przyjęciu mandatu. Z chwilą przyjęcia mandatu postępowanie mandatowe kończy się, a my jesteśmy zobowiązani do uiszczenia grzywny w wysokości określonej w mandacie.

## GRZYWNA RAŻĄCO SUROWA

Jedyną możliwością podważenia przyjętego już mandatu jest wniesienie do właściwego sądu wniosku o uchylenie prawomocnego mandatu zgodnie z art. 101 KPW. Złożenie takiego wniosku jest możliwe tylko w ściśle określonych przez KPW przypadkach

i tylko w nieprzekraczalnym terminie 7 dni od dnia, w którym nałożono na nas mandat. Zalicza się do nich m.in. przypadki, gdy grzywnę nałożono mandatem za czyn, który nie jest kwalifikowany jako wykroczenie. Nie uzasadnia natomiast wniesienia takiego wniosku m.in. fakt, że wysokość grzywny jest rażąco surowa wobec wysokości dochodów sprawcy, jego sytuacji majątkowej, możliwości zarobkowych czy warunków osobistych i rodzinnych albo przypadku, gdy funkcjonariusz nie pouczył kierowcy o przysługujących mu prawach. Zatem należy pamiętać, że jeżeli chcemy, by naszą sprawę rozpatrzył sąd, z zasady nie możemy przyjmować mandatu karnego nałożonego na nas przez funkcjonariusza.

## CHCĘ DO SĄDU!

Gdy jednak zdecydujemy się zakwestionować decyzję funkcjonariusza i odmówimy przyjęcia mandatu karnego powinniśmy mieć świadomość, jakie konsekwencje wywołuje taka decyzja. Po pierwsze, należy wiedzieć, że funkcjonariusz nie może od nas wymagać, abyśmy podali mu powody, dla których odmawiamy przyjęcia mandatu. Po drugie, gdy odmówimy przyjęcia mandatu, to obowiązkiem funkcjonariusza jest sporządzenie wniosku o ukaranie i skierowanie go do właściwego sądu. Przy tej okazji, należy zwrócić uwagę, że sądem właściwym dla rozpoznawania tego typu wniosków jest sąd rejonowy w okręgu, gdzie doszło do popełnienia wykroczenia. Przykładowo, jeżeli mieszkając w Katowicach zo-

staliśmy zatrzymani przez funkcjonariuszy policji w Gdańsku i odmówiliśmy przyjęcia mandatu, wniosek o ukaranie zostanie skierowany do właściwego sądu w Gdańsku. To z kolei może generować koszty, gdyż cała sprawa będzie toczyła się z dala od naszego miejsca zamieszkania. Po trzecie, należy pamiętać, że generalnie sąd nie jest związany ustaleniami poczynionymi przez funkcjonariusza, który złożył wniosek o ukaranie. Jednak praktyka orzecznicza wskazuje, że sądy często przychylają się do wersji zdarzeń przedstawionych przez funkcjonariuszy. Po czwarte, jako że sąd nie musi orzekać wedle złożonego wniosku o ukaranie, to może się zdarzyć, że sąd dojdzie do przekonania, że wysokość grzywny powinna być wyższa, aniżeli ta,

która została ustalona przez funkcjonariuszy w trakcie kontroli drogowej. Ponadto, w razie uznania nas za winnych, musimy liczyć się z koniecznością poniesienia kosztów procesu.

## ARGUMENTY I DOWODY

Podsumowując, należy poważnie się zastanowić zanim podejmiemy decyzję o odmowie przyjęcia mandatu, gdyż ewentualne konsekwencje mogą okazać się znacznie bardziej brzemiennie w skutkach, aniżeli przyjęcie mandatu. Decydując się na odmowę przyjęcia mandatu należy dysponować argumentami oraz materiałem dowodowym, który wykaże, że ustalenia poczynione przez funkcjonariuszy są błędne i nie ma żadnych podstaw ku temu, abyśmy mogli zostać ukarani ani w drodze postępowania mandatowego, ani na mocy wyroku wydanego przez sąd.



Autor prowadzi Kancelarię Radcy Prawnego „VIS - LEGIS” Jacek Sznajder w Tarnowskich Górach przy ul. Gliwickiej 35, e-mail: [biuro@vis-legis.pl](mailto:biuro@vis-legis.pl), w ramach której działa zespół radców prawnych specjalizujących się w problematyce odszkodowawczej.

# OSTRE HAMOWANIE

CZY „WOLNIEJ” ZAWSZE OZNACZA „BEZPIECZNIEJ”?

Kierowca samochodu jadąc przez obce dla siebie miasto pewnie prowadził auto. Był przekonany, że aplikacja na smartfonie szybko i sprawnie doprowadzi go do celu podróży. Dlatego zerkając kątem oka na wyświetlacz dociskał pedał gazu. Nie mógł bowiem spóźnić się na spotkanie.

## BRAK ROZWAGI

Nagle telefon poinformował o aktualizacji oprogramowania oraz zmianie trasy, podając komunikat: „za 100 metrów skręć w lewo” i po chwili: „skręć w lewo”. Siedzący za kierownicą człowiek błyskawicznie nacisnął na hamulec, aby wykonać sugerowany przez urządzenie GPS manewr. Auto gwałtownie zwolniło, lecz po krótkiej chwili zostało staranowane przez jadącą z tyłu furgonetkę. Kierowca osobówki wykazał się brakiem rozwagi, a także świadomości, że na drodze znajduje się wielu uczestników ruchu. Znienacka hamując doprowadził do kolizji.

– Zgodnie z przepisami kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych oraz natężenia ruchu – przypomina Zygmunt Szywacz, egzaminator nadzorujący z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach.

## RUCH ZATAMOWANY

Nieostrożne używanie hamulców przynieść może fatalne konsekwencje szczególnie w okresie zimowym, gdy nawierzchnię pokrywa warstwa lodu lub występuje gołoledź. Aby uniknąć przykrych niespodzianek kie-



rowca powinien – w myśl art. 19 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym – utrzymywać prędkość nieutrudniającą jazdy innym kierującym. W praktyce często zdarza się, że osoba, która nie ufa swojemu doświadczeniu lub np. prowadzi zimą pojazd wyposażony w letnie opony, drastycznie redukuje prędkość. Przy ograniczeniu do 50 km/h jedzie nie więcej niż 25 km/h, dumnie wychodząc z założenia, że im wolniej tym bezpieczniej. Nic bardziej mylnego. Kierowca taki łamie bowiem cytowany przepis kodeksu drogowego mający na celu zapewnienie płynnej jazdy. Jaki jest skutek takiego postępowania? Zawalidroga przyczynia się do powstawania sztucznych zatorów, a zdenerwowani kierowcy podejmują rozpaczliwe próby wyprzedzenia auta tamującego przejazd, co niejednokrotnie może skończyć się wypadkiem.

– Przepisy precyzują ponadto, że hamować należy w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa

ruchu lub jego utrudnienia – dodaje Zygmunt Szywacz.

## ZGUBNA NIEUWAGA

Klasycznym przykładem naruszenia zasad bezpieczeństwa jest skoncentrowanie się kierowcy na wysłaniu wiadomości SMS lub rozmowie przez telefon komórkowy. Skupiając uwagę na pisaniu lub dyktowaniu komunikatu bądź prowadzeniu konwersacji osoba siedząca za kierownicą w ostatniej chwili reaguje na widok przeszkody, którą powinna dostrzec znacznie wcześniej. Dotyczy to np. zwężenia jezdni, pojazdu blokującego przejazd czy robót drogowych. Zazwyczaj reakcją jest gwałtowne hamowanie oraz równie raptowna, jak niebezpieczna zamiana pasa ruchu. Tymczasem obowiązkiem kierowcy jest obserwowanie co dzieje się wokół auta, aby uniknąć takich właśnie sytuacji. Tym bardziej, że niespodziewane hamowanie auta wyposażonego w ABS może zakończyć

się powodzeniem, a jadący za nim wóz bez systemu wspomagania nie zdąży się w porę zatrzymać.

Bardzo często spotykanym przyzwyczajeniem jest też przyśpieszanie przed skrzyżowaniem, aby przejechać na palącym się już zielonym świetle. Zdarza się wówczas, że kierowca samochodu znajdującego się bliżej skrzyżowania, dostrzega nagle zmianę światła na żółte. Odruchowo więc mocno naciska na hamulec. Jadący za nim nierzadko nie zdąży na czas zareagować i wjeżdża w tył tego wozu.

## WŁAŚCIWY ODSTĘP

– Obowiązkiem kierowcy jest również utrzymywanie bezpiecznego odstępu od innych pojazdów niezbędne do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu – zaznacza Zygmunt Szywacz.

Oczywiście zdarzają się przypadki, gdy awaryjne hamowanie jest manewrem na wagę ocalenia zdrowia

lub życia. Dzieje się tak np., gdy pieszy nagle wtargnie pod koła nadjeżdżającego auta. Od refleksu kierowcy zależy wtedy mogą skutki całego zdarzenia. Najczęściej jednak koncentracja na prowadzeniu pojazdu sprzyja używaniu hamulców w sposób łagodny, z odpowiednim wyprzedzeniem. Dzięki temu udaje się uniknąć poślizgu czy nagłej zmiany toru jazdy np. po uderzeniu w wystającą studzienkę kanalizacyjną. Istotną dla właściwych relacji z innymi użytkownikami drogi jest też sprawa odpowiednio wczesnego sygnalizowania podejmowanych działań. Zwolnienie przed skrętem w ulicę poprzeczną i włączenie kierunkowskazu upewnia pozostałych kierowców, że faktycznie zamierzamy w nią wjechać. Ważny jest też odstęp pomiędzy pojazdami. W sytuacji awaryjnego hamowania ma on ogromne znaczenie dla uniknięcia karambolu. Jak zawsze jednak, warto w tej sferze wykazywać się zdrowym rozsądkiem.

Utrzymywanie nadmiernej odległości od poprzedzającego pojazdu prowokuje zazwyczaj śpieszących się kierowców do wyprzedzenia. I zamiast cieszyć się kilkudziesięciometrowym „bezpiecznym odstępem” od ciężarówki prowadzący taki po chwili może mieć przed sobą dwa lub trzy samochody osobowe.

Warto wiedzieć, że poza obszarem zabudowanym w tunelach o długości przekraczającej pół kilometra, kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż 50 metrów, jeżeli kieruje pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony lub autobusem. W przypadku innych pojazdów lub zespołów pojazdów w takim tunelu odległość wzrasta do 80 metrów. Jednocześnie organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć za pomocą znaków drogowych ten odstęp w zależności od obowiązującej w tunelu dopuszczalnej prędkości. **KRA**



Samochody WORD Katowice spełniają wszelkie wynikające z przepisów normy.

# WSPOMAGANIE EGZAMINU

## CZUJNIKI I KAMERY NA CENZUROWANYM...

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa jednoznacznie wypowiedziało się w sprawie wyposażenia samochodów wykorzystywanych do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Z ministerialnej interpretacji wynika, że podczas sprawdzianu w pojeździe takim nie mogą funkcjonować dodatkowe urządzenia bądź systemy elektroniczne ułatwiające kierowanie autem.

Co więcej, stosowanie wspomnianych udogodnień równać się może z negatywnym wynikiem egzaminu na podstawie art. 32 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. W sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania

pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dziennik Ustaw z 2016 roku, poz. 232 z późn. zm.). Przepis ten stanowi, że gdy osoba egzaminowana „korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonywała te czynności niesamodzielnie” wynik egzaminu państwowego jest negatywny.

### CZARNA LISTA

Co w praktyce oznacza stanowisko ministerstwa? Otóż, dla właściwego prze-

biegu egzaminu mającego przecież ujawnić zakres wiedzy i wymaganych umiejętności zabronione jest stosowanie takich urządzeń automatycznego wspierania kierowcy jak np. czujników parkowania, kamer cofania, a także systemów: wspomaganie przy ruszaniu pod górę, ostrzegania o pojeździe w polu martwym, aktywnego wspomagania hamowania oraz autoparkowania itd. Dotyczy to również systemów ostrzegających prowadzącego o niezamierzonej zmianie pasa ruchu czy rozpoznających znaki drogowe.

– Zapewniam, że samochody stosowane do egzaminów państwowych, które należą do Wojewódzkiego

Ośrodka Ruchu Drogowego spełniają wszelkie wynikające z przepisów normy. Są sprawne technicznie i wyposażone zgodnie z wymogami obowiązującego prawa. Interpretacja ministerstwa dotyczy natomiast pojazdów udostępnianych przez ośrodki szkolenia kierowców – zaznacza Bogdan Kacprzak, egzaminator z katowickiego WORD.

Zgodnie z przepisami można bowiem, za dodatkową opłatą, zdawać egzamin praktyczny samochodem należącym do szkoły nauki jazdy. Ministerstwo jednoznacznie stwierdziło jednak, że w takim aucie urządzenia lub systemy wspomaganie muszą być wyłączone, zdezaktywowane, lub ich działa-

nie trzeba uniemożliwić np. poprzez zasłonięcie kamer cofania.

– Warto zaapelować do kursantów uczęszczających do ośrodków szkolenia kierowców, aby zwrócili uwagę w jakie urządzenia jest wyposażony pojazd, który służy do praktycznej nauki jazdy – dodaje Bogdan Kacprzak.

### SPRAWDZIAN UMIEJĘTNOŚCI

Szczególnie w przypadku zadań na placu manewrowym wymagana jest precyzja. Błąd m.in. przy ruszaniu z miejsca do przodu na wzniesieniu nie może przekraczać 20 cm. Stosowanie urządzeń wspomagających w niektórych autach, przy braku tego samego sprzętu

w innych, nie mogłoby zapewnić równych dla wszystkich warunków przebiegu egzaminu. Stąd ministerstwo powołuje się na przepisy uniemożliwiające posługiwanie się dodatkowym wsparciem. Dodatkowym, czyli takim, które nie jest obecnie „podstawowym i obowiązkowym wyposażeniem nowo kupowanych samochodów”. Gdyby system taki obligatoryjnie stał się kiedyś częścią wyposażenia samochodów, to oczywiście będzie mógł być stosowany podczas egzaminu. Na razie jednak radość użytkownika systemu autoparkowania czy rozpoznawania znaków drogowych czeka na świeżo upieczoną kierowcę dopiero po otrzymaniu prawa jazdy. **DK**

# NOWICJUSZ ZA KIEROWNICĄ

PO 4 CZERWCA ŚWIEŻO UPIECZONYCH KIEROWCÓW CZEKA DWULETNI OKRES PRÓBNY

Na Śląsku młodzi kierowcy, czyli osoby w wieku od 18 do 25 lat są sprawcami 20,6 proc. wszystkich wypadków. Statystyka ujawnia, że zdarzenia powodowane przez prowadzących z tej kategorii wiekowej należą do najgroźniejszych w skutkach, gdyż obejmują 26 proc. ogółu ofiar śmiertelnych. Niebawem wejdą w życie przepisy wyznaczające specjalny okres próbny dla ludzi, którzy stali się świeżo upieczonymi kierowcami. To jednak nie jedyna zmiana, która czeka zmotoryzowanych, gdy po 4 czerwca 2018 roku obowiązywać będą zaostrzone zapisy ustawy o kierujących pojazdami.

## DODATKOWE SZKOLENIA

Osoba, która zdała egzamin państwowy i odebrała prawo jazdy musi między 4. a 8 miesiącem odbyć kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie dotyczące zagrożeń w ruchu drogowym. Termin liczy się od dnia odebrania prawa jazdy w wydziale komunikacji urzędu administracji samorządowej.

## EMOCJE I ZMĘCZENIE

Program pierwszego z kursów obejmuje czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego z podziałem na ich rodzaje i charakterystykę, problematykę wypadków drogowych ze szczególnym uwzględnieniem przyczyn i skutków tragedii, do których dochodzi na drogach oraz statystyki tych zda-

rzeń. Elementem szkolenia będą też psychologiczne aspekty kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym. Przedstawione zostaną więc m.in. kwestie podejmowania decyzji i czasu reakcji kierowcy, a także wpływu na prowadzącego wywieranego przez alkohol lub środków podobnie działających, wahań stanu emocjonalnego czy po prostu zmęczenia.

## POKONYWANIE ZAKRĘTÓW

Natomiast program szkolenia praktycznego zawiera takie zadania jak: jazda w zakręcie z prędkością 50-60 km/h pojazdem bez systemu stabilizującego tor jazdy, czyli „ESP”, 50-60 km/h pojazdem wyposażonym w „ESP” oraz 30 km/h pojazdem bez „ESP”. Celem tego zadania jest uświadomienie osobie szkolonej trudności w utrzymaniu toru jazdy podczas pokonywania zakrętów. Uzmysławia ono niebezpieczeństwo wynikające z nadmiernej prędkości, przecenienia swoich umiejętności oraz możliwości pojazdu. Zwraca również uwagę na istnienie granicy efektywnego działania systemu „ESP” oraz skutki, jakie powstają przy jej przekroczeniu.

## OSTRE HAMOWANIE

Kolejne zagadnienie to hamowanie awaryjne na wprost pojazdem bez systemu zapobiegającego blokowaniu kół podczas hamowania, czyli „ABS” podczas jazdy z prędkością 50 km/h i 40 km/h, a następnie to samo samochodem z „ABS”



Mówi komisarz **PIOTR KRAJ**, naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gliwicach

Kursant ma uświadomić sobie wówczas nieproporcjonalny wzrost drogi hamowania do przyrostu prędkości jazdy i zrozumieć skutki, jakie to powoduje. Potem z przyjdzie czas na hamowanie awaryjne w zakręcie podczas jazdy z prędkością: 60 km/h pojazdem wyposażonym w „ABS”, 50 km/h pojazdem bez „ABS” oraz 40 km/h autem z „ABS”. Efektem ma być zaprezentowanie osobie szkolonej trudności w panowaniu nad pojazdem przy hamowaniu na zakręcie, szczególnie przy jeździe z nadmierną prędkością oraz konsekwencji niewłaściwego zachowania podczas hamowania pojazdem wyposażonym w „ABS”

oraz przy braku tego systemu. Chodzi też o zwrócenie uwagi na istnienie poziomu skutecznego działania ABS. Dodam, że zadania wykonywane będą na tzw. płycie poślizgowej.

## SANKCJE CZEKAJĄ

Po obowiązkowym uzupełnieniu wiedzy i umiejętności, uzyskane zaświadczenia o ukończeniu kursów, młody kierowca przedstawić musi w wydziale komunikacji. Konsekwencją zlekceważenia przepisu będzie zatrzymanie prawa jazdy po 8 miesiącu od wydania. Jeżeli podczas dwuletniego okresu próbnego kierowca popełni 3 wykroczenia w ruchu dro-

gowym lub jedno przestępstwo, to również podjęta zostanie decyzja o cofnięciu mu uprawnień do kierowania. Z kolei w przypadku popełnienia 2 wykroczeń sprawca trafi na badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz kurs reedukacyjny dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego, a okres próby zostanie przedłużony o następne 24 miesiące.

## LIMITY NA STARCIE

Przez pierwsze 8 miesięcy okresu próbnego prowadzącego obowiązywać będą limity prędkości. Generalnie nie będzie mógł przekraczać 50 km/h na obszarze zabu-

dowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie. Obok ograniczenia prędkości nie wolno mu ponadto podejmować pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B ani osobiście wykonywać działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu tym pojazdem.

## ZIELONY LIŚĆ

Przepisy przewidują ponadto, że przez 8 miesięcy od uzyskania prawa jazdy prowadzący może kierować tylko takim autem, które z tyłu i z przodu oznakowane będzie naklejką z zielonym liściem. Zaletą takiego rozwiązania jest fakt, że inni kierowcy powinni traktować nowicjusza z życzliwością, ale także ze szczególną ostrożnością wynikającą właśnie z braku doświadczenia. Widząc „zielony liść” warto bardziej niż zwykle uważać na zachowanie takiego prowadzącego i stosować wobec niego regułę ograniczonego zaufania. Dodam, że oznakowanie takie ułatwi też pracę policjantom, którzy egzekwować będą ograniczenia prędkości w okresie próby.

## STAŻ NIE METRYKA

Ograniczenia wobec młodych kierowców obowiązują oczywiście wszystkich tych, którzy pierwszy raz uzyskali prawo jazdy. Będą więc stosowane także wobec osoby w sile wieku czy nawet seniora. Nie liczy się bowiem liczba lat, lecz staż za kierownicą pojazdu. **DK**

## SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ



Kierujący prowadząc pojazd w warunkach normalnej przejrzystości powietrza w ciągu dnia (od świtu do zmierzchu) powinien używać świateł mijania lub świateł do jazdy dziennej.

**TAK NIE**

### Odpowiedź: TAK

Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza. W przypadku wyposażenia pojazdu w światła do jazdy dziennej w warunkach normalnej przejrzystości powietrza można ich używać zamiast świateł mijania (Art. 51 ust.1 i 2 Ustawy prawo o ruchu drogowym Dz. U. z 2017r., poz. 1260).



Czy za jazdę bez ważnych badań technicznych w pojeździe grozi zatrzymanie dowodu rejestracyjnego?

**TAK NIE**

### Odpowiedź: TAK

Zgodnie z art. 132 ust.1 pkt 2 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 1260), policjant zatrzyma dowód rejestracyjny w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie.

Policjant zatrzyma dowód rejestracyjny również w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd:

- zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy;
- zagraża porządkowi ruchu;
- narusza wymagania ochrony środowiska.



Na tym skrzyżowaniu kierujący pojazdem 1 ustępuje pierwszeństwa pojazdowi 3?

**TAK NIE**

### Odpowiedź: NIE

Rysunek przedstawia skrzyżowanie równorzędne, nie występują na nim żadne znaki ustalające pierwszeństwo przejazdu. Zatem należy odwołać się do Art. 25 ust. 1 Ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017r., poz. 1260), gdzie kierujący pojazdem zbliżając się do skrzyżowania, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, a jeżeli skręca w lewo, także jadącemu z kierunku przeciwnego na wprost lub skręcającemu w prawo. Kolejność przejazdu na tym skrzyżowaniu powinna być następująca: najpierw pojazd Nr 2, potem pojazd Nr 1 i na końcu pojazd Nr 3.

# SUKCES NA EGZAMINIE

## STATYSTYKI UJAWNIAJĄ POZIOM PRZYGOTOWANIA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ PRAWO JAZDY

Analiza statystyk zdawalności w trakcie egzaminów praktycznych w WORD Katowice dla najpopularniejszych kategorii prawa jazdy za drugie półrocze 2017 roku, wobec stanu za pierwsze sześć miesięcy ubiegłego roku, przynosi obiecujące wieści dla zainteresowanych uzyskaniem „prawka” na sa-

mochód osobowy. Dane z egzaminów wskazują bowiem, że poprawiły się - chociaż stosunkowo nieznacznie - wyniki w przypadku kat. B. Drugie półrocze przyniosło bowiem zdawalność na poziomie 31,32 proc. w stosunku do rezultatu z pierwszego półrocza, wynoszącego 30,23 proc.

Nieco pogorszyło się z kolei przygotowanie do sprawdzianów praktycznych osób pragnących jeździć motocyklem (kat. A) z 49,39 proc. do 46,28 proc. Podobnie było w przypadku chętnych do prowadzenia ciężarówek (kat. C) z 49,86 proc. do 48,07 proc. Obniżyła się też skuteczność zmagania się z pojazdem przyszłych trak-

torzystów. W kategorii prawa jazdy pozwalającego kierować ciągnikiem rolniczym (kat. T) odnotowano spadek z 55,1 proc. do 47,73 proc. Zadania egzaminacyjne siedząc za kierownicą lepiej zdawali natomiast ubiegający się o zdobycie uprawnień do prowadzenia autobusów (kat. D) z 44,4 proc. do 48,84 proc. **KRA**

## WYNIKI Z PRAKTYKI

Zdawalność podczas egzaminów praktycznych w drugim półroczu 2017 roku.

**46,28** proc. Kategoria A - uprawnia do kierowania: a) motocyklem, b) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**50** proc. Kategoria A1 - uprawnia do kierowania: a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup>, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, b) motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW, c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**49,73** proc. Kategoria A2 - uprawnia do kierowania: a) motocyklem o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla, b) motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW, c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**65,65** proc. Kategoria AM - uprawnia do kierowania: a) motorowerem, b) czterokołowcem lekkim.

**31,32** proc. Kategoria B - uprawnia do kierowania: a) pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu i motocykla, b) zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu oraz z przyczepy lekkiej, c) zespołem pojazdów złożonym z tego pojazdu oraz z przyczepy innej niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4 250 kg, d) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**74,19** proc. Kategoria B1 - uprawnia do kierowania: a) czterokołowcem, b) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**62,65** proc. Kategoria BE - uprawnia do kierowania: pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t łącznie z przyczepą (przyczepami), przy czym dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t.

**28,57** proc. Kategoria B96 - uprawnia do kierowania: zespołem pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t.

**48,07** proc. Kategoria C - uprawnia do kierowania: a) pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu, b) zespołem pojazdów złożonym z tego pojazdu oraz z przyczepy lekkiej, c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**43,11** proc. Kategoria CE - zespołem pojazdów złożonym z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu wraz z przyczepą.

**48,84** proc. Kategoria D - uprawnia do kierowania: a) autobusem, b) zespołem pojazdów złożonym z autobusu oraz z przyczepy lekkiej, c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

**47,73** proc. Kategoria T - uprawnia do kierowania: a) ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym, b) zespołem pojazdów złożonym z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdem wolnobieżnym z przyczepą (przyczepami), c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

# JAŚNIE PAN KLAKSON

## PRZEPISY ZABRANIAJĄ NADUŻYWANIA SYGNAŁÓW DŹWIĘKOWYCH I ŚWIETLNYCH

Wyjeżdżając samochodem za granicę łatwo zauważyć, a w zasadzie usłyszeć, że w niektórych krajach sygnał dźwiękowy służy kierowcom jako narzędzie załatwienia przeróżnych spraw, niekoniecznie związanych z jazdą autem. Prowadzący z południowym temperamentem – wzajemnie pozdrawiają się klaksonem, zwracają nim na siebie uwagę, wyrażają zachwyt wobec urody kobiet idących chodnikiem, używają go do podkreślenia emocji...

### KIEDY WOLNO „TRĄBIĆ”?

W Polsce sprawę stosowania sygnału dźwiękowego precyzyjnie regulują przepisy, chociaż także trudno oprzeć się wrażeniu, że kierowcy nierzadko nadużywają tej formy komunikowania się z innymi uczestnikami ruchu. – Prawo o ruchu drogowym w art. 29. dopuszcza używanie sygnału dźwiękowego lub świetlnego, w razie gdy zachodzi konieczność ostrzeżenia o niebezpieczeństwie – informuje Zygmunt Szywacz, egzaminator nadzorujący z Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Katowicach.

Ostrzegać, lecz nie popędzać. Bez wątpliwości można „zatrąbić” widząc samochód, którego kierowca doprowadzić może do wypadku lub kolizji. Często w rejonie supermarketów, wciąż jeszcze zaafierowani zakupami klientami, wsiadają do wozów wypełnionych sprawunkami i ruszają nie zwracając uwagi na to co dzieje się za zaporowanymi szybami. Sekunda nieuwagi kończy się wówczas stłuczką. Ostrzeżenie prowadzącego, że wła-



śnie zamierza staranować nasze auto, lub inny zaparkowany pojazd, jest całkowicie uzasadnione. Podobnie podczas jazdy ulicą, gdy dostrzegamy wykonywanie przez prowadzącego niezrozumiałego manewru, którego finałem może być zderzenie lub potrącenie pieszego. Tak samo, gdy kierowca nie obserwując co dzieje się wokół - ryzykując zderzeniem - zniemacka zajeżdża drogę czy nagle zmienia pas ruchu. Zupełnie odmienna sytuacja występuje natomiast, gdy poprzedzający nas pojazd sunie w terenie zabudowanym z prędkością 50 km/h, a my klaksonem zamierzamy przekazać maruderowi

wiadomość, że powinien nieco przyspieszyć.

– Przepisy zabraniają nadużywania sygnału dźwiękowego lub świetlnego – stwierdza Zygmunt Szywacz. – Nie wolno również używać sygnału dźwiękowego na obszarze zabudowanym. Wyjątkiem jest przypadek, gdy jest to konieczne w związku z bezpośrednim niebezpieczeństwem.

Dostrzegając pieszego, który wkracza wprost pod koła samochodu oczywiście można użyć klaksonu. Zazwyczaj bowiem właściwa reakcja przechodnia – zatrzymującego się lub cofającego – zwiększyć może skuteczność gwałtownego hamowania.

Ewidentnym nadużyciem będzie jednak przeganianie sygnałem dźwiękowym osoby zbyt wolno – zdaniem kierowcy – opuszczającej „zebrę”. Kodeks drogowy wyklucza ponadto możliwość ostrzegania prowadzących światłami drogowymi w warunkach, w których może to spowodować oślepienie osób siedzących za kierownicą innych pojazdów.

### POWSTRZYMAJ SZERYFA

Czuwanie nad bezpieczeństwem na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań policji. Wielu zmotoryzowanych miało okazję zauważyć,

że zdarzają się domorośli „liderzy za kółkiem” pragnący przejąć nieco z tych uprawnień, narzucając pozostałym swój sposób postrzegania sprawnego transportu. W tym celu trąbią bez opamiętania lub włączają „długie światła”, aby pokazać komuś, że powinien jechać szybciej bądź wolniej, parkować w innym miejscu albo wyprzedzić wreszcie ten dojeżdżający do wierzchołka wzniesienia traktor... Policja przestrzega, że nadużywanie klaksonu skończyć się może służbowym mandatem karnym, a oślepienie światłami drogowymi oznacza mandat w wysokości 200 zł oraz 3 punkty karne.

### DŹWIĘKI WE MGLE

Zazwyczaj, gdy przejrzystość powietrza jest znacznie ograniczona kierowcy starają się jechać „gęsiego” ograniczając ryzyko stłuczki lub nawet karambolu. Prawo także nakazuje kierującemu zachować szczególną ostrożność w czasie jazdy we mgle, podczas silnych opadów deszczu lub śniegu czy kłębiącym się smogu. W myśl przepisów, poza obszarem zabudowanym, w razie konieczności wyprzedzania lub omijania we mgle należy również „dawać krótkotrwałe sygnały dźwiękowe” mające ostrzec pozostałych użytkowników drogi. **KD**