



Znak sprawy: DTD-2.0530.6.2019

Pan
Przemysław Janiak

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach* (Dz. U. 2018 poz. 870, z późn. zm.) po rozpatrzeniu petycji z dnia 3 grudnia 2019 r. w sprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przedstawiam następującą informację, w odniesieniu do poszczególnych propozycji sformułowanych w treści petycji.

Ad. 1.

W odniesieniu do kampanii dotyczącej informowania innych uczestników ruchu o kontroli Policji lub innych służb, należy wskazać, że niewątpliwie ostrzeżenie użytkowników o kontroli na drodze jest zjawiskiem niepożądanym, m.in. ze względów wskazanych w petycji. Daje się jednak zauważyć, że dotychczasowa metoda ostrzegania światłami drogowymi staje się zjawiskiem coraz rzadszym. Policjanci, a także inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego wykorzystują do wykonywania kontroli ruchu drogowego radiowozy wyposażone w wideorejestratory, co w pewnym stopniu utrudnia ostrzeżenie o takiej kontroli. Zagadnienia dotyczące ostrzegania o kontroli drogowej są poruszane podczas wypowiedzi przedstawicieli Policji w mediach, jednak wątpliwości budzi zasadność przeprowadzenia specjalnej kampanii medialnej dedykowanej temu zjawisku.

Ad. 2.

Nawiązując do kwestii stosowania urządzeń i aplikacji informujących o kontrolach na drodze i fotoradarach, należy zauważyć, że zakaz wyposażania pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub zakłócających to działanie (także przewożenie w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia) jest wyrażony w art. 66 ust. 4 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110 i 284) i obowiązuje w Polsce od dnia 1 stycznia 1998 r. Wypada jednak podkreślić, że gdy zakaz ten był wprowadzany ponad 20 lat temu, nie było takich możliwości technicznych, jak obecnie. W praktyce wspomniany zakaz dotyczy tzw. „antyradarów”, a więc urządzeń wykrywających działanie używanych przez organy kontroli ruchu drogowego urządzeń do pomiaru prędkości.

Odrębnym zagadnieniem jest sugerowane w petycji wprowadzenie powszechnego zakazu stosowania różnego rodzaju urządzeń, w tym aplikacji na urządzenia mobilne (np. smartfony), które informują o lokalizacji miejsca kontroli drogowej. Wprowadzenie takiego zakazu, mimo że – jak wskazano w treści petycji – funkcjonuje on w Austrii, wymagałoby szerokiej dyskusji i przeprowadzenia niezbędnych analiz w tym zakresie.

Ad. 3.

Odnosząc się do uzależnienia wysokości mandatu od wartości pojazdu, którym zostało popełnione wykroczenie, należy wskazać, iż taka koncepcja jest oparta na założeniu, że danym pojazdem jeździ tylko jego właściciel lub posiadacz. Autor pomija kwestie prowadzenia pojazdów służbowych przez kierowców, których status zamożności wcale nie odpowiada wartości kierowanych przez nich pojazdów, nie wspominając o pojazdach używanych w transporcie drogowym (samochody ciężarowe, autobusy).

Niezależnie od tego zauważyć należy, że ustalenie wartości pojazdu w oparciu o umowę ubezpieczenia OC jest niemożliwe, ponieważ to nie wartość pojazdu wpływa na wysokość składki tego ubezpieczenia. Z kolei ubezpieczenie AC jest ubezpieczeniem dobrowolnym, więc tylko w niektórych przypadkach możliwe byłoby ustalenie wartości pojazdu w oparciu o ten wyznacznik.

Ad. 4.

W nawiązaniu do propozycji wprowadzenia limitu mocy samochodów dla młodych kierowców, niezbędne jest uwzględnienie rozwoju motoryzacji, a w szczególności napędów alternatywnych do pojazdów mechanicznych, a także możliwości zmiany (podwyższenia lub obniżenia) mocy silnika przy pomocy ingerencji elektronicznej w ustawienia komputera sterującego pracą silnika. Z uwagi na powyższe, zweryfikowanie wartości mocy silnika byłoby w praktyce niemożliwe do wykonania podczas kontroli na drodze. Dodatkowo różnica pomiędzy masą własną różnych pojazdów zaopatrzonych w silnik o takiej samej mocy, także powoduje znaczne zróżnicowanie osiąarów tych pojazdów, zarówno pod względem przyspieszenia, jak i prędkości maksymalnej. W ocenie resortu nie moc pojazdu, ale wiedza i umiejętności kierującego – przekazane podczas szkolenia zarówno podstawowego jak i uzupełniającego – mają decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego też wątpliwe wydaje się, aby wdrożenie przedmiotowego rozwiązania wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa na drogach, a w niektórych sytuacjach mogłoby nawet mieć skutek negatywny (np. podczas manewru wyprzedzania, kiedy odpowiednio wysoka moc silnika pozwala na skrócenie czasu wykonywania tego manewru, co zmniejsza ryzyko wypadku).

Ad. 5.

Odnosząc się do wprowadzenia zakazu kierowania pojazdami z napędem tylko na tylną oś, w ocenie resortu propozycja ta wydaje się nieuzasadniona. Przy obecnym stanie rozwoju motoryzacji, w tym systemów bezpieczeństwa, trudno jest wskazać, że pojazdy z napędem na tylną oś są bardziej niebezpieczne od pozostałych. Należy podkreślić, że współczesne pojazdy z tylnym napędem są wyposażone w systemy zapobiegające utracie kontroli nad trakcją. Co istotne, niektóre pojazdy (np. z dołączanym napędem na cztery koła, czy samochody elektryczne z silnikami na każdym kole) nie posiadają jednoznacznego wskazania na którą oś mają napęd. W szczególności dotyczy to pojazdów elektrycznych które mają napęd na każde koło z osobna i w niektórych przypadkach mogą być napędzane tylko na oś tylną (w zależności od sposobu działania elektroniki i systemów bezpieczeństwa i stabilizacji toru jazdy).

Ad. 6.

Odnosząc się do obowiązkowych badań psychologicznych dla kierowców uprzejmie informuję, że zgodnie z przepisem art. 82 ust. 1 pkt 4 *ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.), badaniu psychologicznemu (obligatoryjnie) podlega kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, jeżeli:

- a) kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- b) przekroczył liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego,
- c) w okresie próbnym popełnił co najmniej dwa wykroczenia w ruchu drogowym przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

Ponadto – na podstawie przepisów przywołanej wyżej ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. – badania psychologiczne przeprowadzane są także dla wszystkich osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii C, D, C+E, D+E, czyli zamierzających kierować pojazdami zawodowo.

Niezależnie od powyższego, resort infrastruktury wyraża podziękowanie za wszystkie spostrzeżenia podnoszone w treści przesłanej petycji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Bogdan Oleksiak
Dyrektor
Departamentu Transportu Drogowego