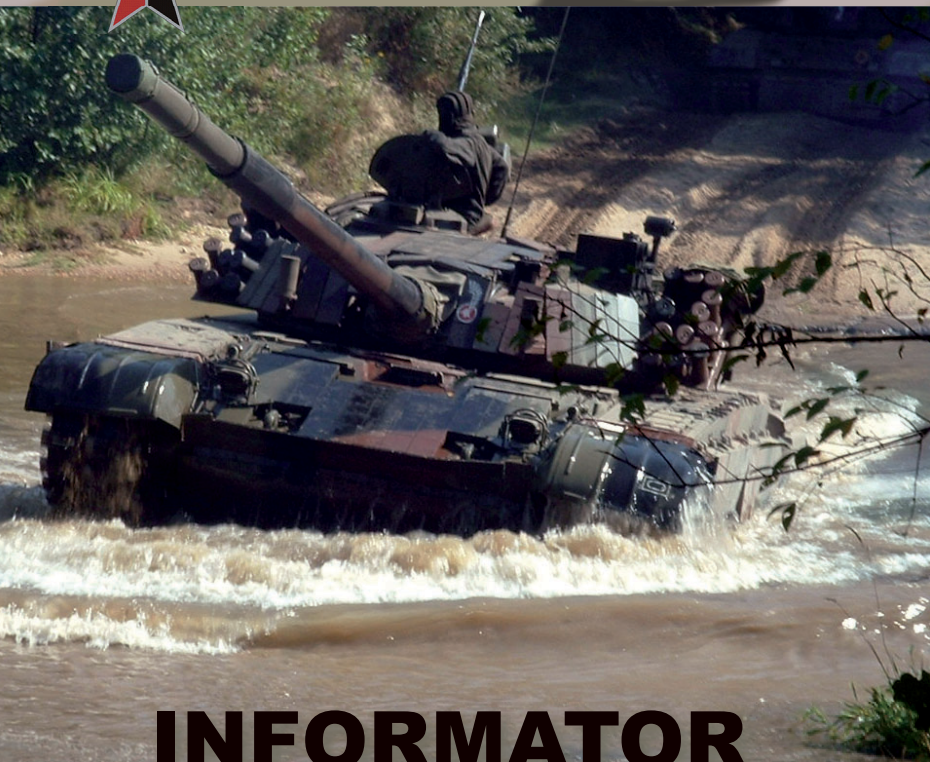


INSPEKTORAT WSPARCIA SIŁ ZBROJNYCH



**SZEFOSTWO TRANSPORTU I RUCHU WOJSK
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK**

**WYDZIAŁ CENTRALNEJ REJESTRACJI POJAZDÓW
SIŁ ZBROJNYCH I UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH**



INFORMATOR KIEROWCY

WARSZAWA 2008

INSPEKTORAT WSPARCIA SIŁ ZBROJNYCH

**SZEFOSTWO TRANSPORTU I RUCHU WOJSK
CENTRUM KOORDYNACJI RUCHU WOJSK**

**WYDZIAŁ CENTRALNEJ REJESTRACJI POJAZDÓW
SIŁ ZBROJNYCH I UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH**

INFORMATOR KIEROWCY

Zbiór informacji dotyczących głównie bezpieczeństwa
ruchu drogowego:

- wybrane akty normatywno – prawne wg stanu na 1.06.2008 r.
- profilaktyka
- szkolenie kierowców
- pierwsza pomoc ofiarom wypadków drogowych
- warunki techniczne pojazdów
- ubezpieczenie pojazdów
- rejestracja pojazdów

Sfinansowano z funduszu prewencyjnego TU i R „WARTA” S.A.
Do bezpłatnego kolportażu w wojsku

INFORMATOR KIEROWCY

Materiały przygotowali: Jan Brykowski, Marian Cieślak,
Robert Kempieński, Tadeusz Muzal,
Jacek Strycharczyk, Krzysztof Tomaszek

© Copyright by Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych
Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk, Warszawa 2008

© Copyright by edition Grupa IMAGE Sp. z o.o., Warszawa 2008

Wydawca: Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych
Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk
Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk

Produkcja: Grupa IMAGE Sp. z o.o. Warszawa

Warszawa 2008

ISBN 978-83-88025-98-3

Spis treści

1. WSTĘP	6
2. WYBRANE PRZEPISY Z PRAWA O RUCHU DROGOWYM	8
2.1. Zasady ogólne	8
2.2. Ruch pojazdów	9
2.3. Porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach	15
2.4. Znaki i sygnały drogowe	19
2.5. Prędkość	22
2.6. Łamanie przepisów zagrożeniem bezpiecznej jazdy	24
3. KIERUJĄCY	26
3.1. Uprawnienia do kierowania	27
3.2. Obowiązki kierowcy wojskowego pojazdu mechanicznego	34
3.3. Obowiązki dowódcy, (dysponenta, użytkownika) wojskowego pojazdu mechanicznego	38
3.4. Wypełnianie rozkazów wyjazdu	41
4. KONTROLA DROGOWA WOJSKOWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH	47
4.1. Podstawa prawna	47
4.2. Kontrola ruchu drogowego	48
4.3. Kierowanie ruchem drogowym	49
4.4. Współdziałanie żandarmerii wojskowej z policją w ewidencjonowaniu kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego	50
5. PRZEMIESZCZANIE SIĘ KOLUMN POJAZDÓW WOJSKOWYCH	53
5.1. Organizacja kolumn	53
5.2. Oznakowanie kolumn	55
5.3. Prowadzenie kolumn	57
5.4. Pojazdy uprzywilejowane w kolumnach	58
5.5. Bezpieczeństwo ruchu kolumn	60
5.6. Przejazd pojazdów specjalnych i nienormatywnych należących do Sił Zbrojnych po drogach publicznych	61
5.7. Pilotowanie	63
5.8. Zasady przejazdów pojazdów sił zbrojnych po płatnych autostradach	64
6. SŁUŻBA PARKOWA	65
6.1. Organizacja parku sprzętu technicznego	65

6.2.	Miejsce służby parkowej w systemie funkcjonowania parku	68
6.3.	Obowiązki służby dyżurnej parku	68
6.4.	Wyposażenie punktu kontroli technicznej	69
6.5.	Kontrola pojazdów wyjeżdżających i powracających w kontekście zadań PKT	71
7.	PRZEWÓZ OSÓB I ŁADUNKÓW POJAZDAMI WOJSKOWYMI	81
7.1.	Przewóz osób	81
7.2.	Przewóz ładunków	82
7.3.	Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych	85
8.	ZDOBYWANIE UPRAWNIEŃ I SZKOLENIE KIEROWCY WOJSKOWEGO	94
8.1.	Szkolenie i zdobywanie uprawnień w ośrodkach szkolenia	94
8.2.	Szkolenie specjalistyczne w jednostkach wojskowych	97
9.	CZAS PRACY I ODPOCZYNKU KIEROWCY POJAZDU WOJSKOWEGO	99
9.1.	Żołnierzy w czynnej służbie wojskowej	99
9.2.	Pracowników wojska	100
10.	BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO	105
10.1.	Towarzystwo Trzeźwości Transportowców (TTT) w wojsku	105
10.2.	Alkohol i narkotyki – jednakowo groźne	107
10.3.	Konkurs kierowców	122
10.4.	Zdarzenia drogowe – przyczyny, okoliczności i skutki	124
10.5.	Kierowanie pojazdem w trudnych warunkach drogowych	132
10.6.	Udzielanie pomocy przedmedycznej ofiarom wypadków drogowych	138
10.7.	Agresja w ruchu drogowym i jej podłoże	152
10.8.	Czynniki wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego	155
10.9.	Infrastruktura drogowa a bezpieczeństwo ruchu drogowego	156
10.10.	Prędkość jazdy a bezpieczeństwo ruchu drogowego	159
11.	POJAZDY WOJSKOWE	166
11.1.	Rodzaje i typy pojazdów samochodowych	166
11.2.	Warunki techniczne pojazdów oraz ich niezbędne wyposażenie	169

12. UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE WOJSKOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH	181
12.1. Ogólne zasady zawierania ubezpieczeń komunikacyjnych	181
12.2. Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej	182
12.3. Ubezpieczenie autocasco	184
12.4. Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków	185
12.5. Zasady korzystania z ubezpieczeń	186
13. POSTĘPOWANIE KIEROWCY W RAZIE UCZESTNICZENIA W ZDARZENIU DROGOWYM	187
13.1. Postępowanie kierowcy na miejscu zdarzenia drogowego	187
13.2. Zgłaszanie szkód komunikacyjnych	188
13.3. Likwidacja szkód	190
14. REJESTRACJA POJAZDÓW SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ	194
14.1. Wprowadzenie	194
14.2. Rodzaje pojazdów podlegających rejestracji oraz „wojskowy organ rejestrujący”	194
14.3. Rejestracja pojazdów wojskowych	195
14.4. Utrata (zniszczenie) dowodu, tablic rejestracyjnych lub nalepki kontrolnej	198
14.5. Wyrejestrowanie pojazdu	200
14.6. Uwagi końcowe	201
14.7. Dokumenty prawne	203
15. PROPOZYCJE PRZEDSIĘWZIĘĆ PROFILAKTYCZNYCH	206
15.1. Oceń się sam	207
15.2. Wykaz filmów profilaktycznych	208
15.3. Wykaz adresów stron internetowych instytucji zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego	208

1. WSTĘP

WSTĘP

BĄDŹ CZUJNY, JEDŹ BEZPIECZNIE

Przekazujemy do dyspozycji kierowców wojskowych pojazdów (i nie tylko) „Informator kierowcy” stanowiący kontynuację poprzednich wydań. Informator jako zbiór podstawowej wiedzy z zakresu problematyki bezpośrednio i pośrednio związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego jest ogniwem (elementem) łańcucha działań profilaktycznych.

Wykorzystując wiedzę o zagrożeniach w ruchu drogowym możemy eliminować przesłanki, które mogą stać się przyczyną wypadku czy kolizji. Zdarzenia drogowe, czyli wypadki i kolizje, są nieodłącznie związane z ruchem drogowym, który towarzyszył człowiekowi od zawsze i zmieniał się wraz z rozwojem cywilizacji. Największy wpływ na stan ruchu drogowego wywarł rozwój motoryzacji, która rokrocznie „pochłania” wiele ofiar. Należy o tym pamiętać zawsze, kiedy stajemy się uczestnikami ruchu drogowego, a szczególnie wtedy, kiedy stajemy się zmotoryzowanymi uczestnikami tego ruchu.

Na wszystkich szczeblach organizacyjnych Sił Zbrojnych prowadzona jest profesjonalna, ciągła i wszechstronna działalność na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wojskowych pojazdów mechanicznych. Jednak najważniejszym „ogniwem” procesu profilaktycznego oddziaływania na kierowców są jednostki wojskowe i przede wszystkim dla nich przeznaczony jest niniejszy informator.

Zagrożenia w ruchu drogowym były są i będą, a celem głównym nie tylko profilaktyki lecz wszystkich przedsięwzięć ukierunkowanych na wzrost poziomu bezpieczeństwa na drogach jest aby tych zagrożeń było jak najmniej. Jeżeli kierowcy mają świadomość istnienia zagrożeń w ruchu drogowym to są na dobrej drodze do bezpiecznej jazdy. Olbrzymia odpowiedzialność kierowcy za bezpieczeństwo własne i innych uczestników ruchu, nie przez wszystkich traktowana jest z należytą powagą.

Wielu kierowców, nawet zawodowych, kierowanie pojazdami pojmuje w sposób, który świadczy o ich niewiedzy, niefrasobliwości, a nawet lekceważącym stosunku do problemu. Wielu siada za kierownicą w nieodpowiednim stanie psychofizycznym, wykluczającym

prawidłowe reagowanie na bodźce dochodzące z zewnątrz. Często brakuje im świadomości, że kierowanie pojazdem wiąże się z podejmowaniem szybkich i nieodwracalnych w skutkach decyzji.

WSZYSTKIM KIEROWCOM SIŁ ZBROJNYCH,
ŻYCZENIA ZAWSZE BEZPIECZNEJ DROGI,
PRZEKAZUJE

INSPEKTORAT WSPARCIA SIŁ ZBROJNYCH

2. WYBRANE PRZEPISY Z PRAWA O RUCHU DROGOWYM

2.1. ZASADY OGÓLNE

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – **szczególną ostrożność**, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.

Jeżeli uczestnik ruchu lub inna osoba spowodowała jednak zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby nie mogła tego uczynić, powinna o zagrożeniu uprzedzić innych uczestników ruchu.

Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania.

Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze:

- 1) policjant;
- 2) żołnierz Żandarmerii Wojskowej lub wojskowego organu porządkowego, zabezpieczający przemarsz lub przejazd kolumny wojskowej albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia;
- 3) funkcjonariusz Straży Granicznej w strefie nadgranicznej;
 - 3a) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego;
 - 3b) umundurowany inspektor kontroli skarbowej lub funkcjonariusz celny;
 - 3c) strażnik gminny (miejski);
- 4) pracownik kolejowy na przejeździe kolejowym;
- 5) pracownik zarządu drogi lub inna osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządu drogi;
- 6) osoba nadzorująca bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię, w wyznaczonym miejscu;
- 7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci.

2.2. RUCH POJAZDÓW

2.2.1. Zasady ogólne

1. Kierującego pojazdem obowiązuje ruch prawostronny.
2. Kierujący pojazdem, korzystając z jezdni dwukierunkowej, jest obowiązany po prawej jezdni; do jezdni tych nie wlicza się jezdni przeznaczonych do dojazdu do nieruchomości położonej przy drodze.
3. Kierujący pojazdem, korzystając z jezdni dwukierunkowej co najmniej o czterech pasach ruchu, jest obowiązany zajmować pas ruchu znajdujący się na prawej połowie jezdni.
4. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jeżeli pasy ruchu na jezdni są wyznaczone, nie może zajmować więcej niż jednego pasa.
5. Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem są obowiązane poruszać się po poboczu, chyba że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.
6. Kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, jest obowiązany ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.

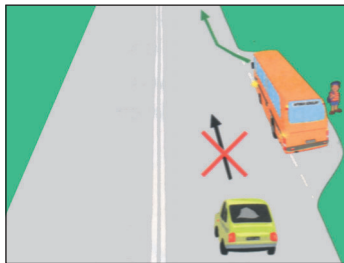
2.2.2. Włączanie się do ruchu

Włączanie się do ruchu następuje przy rozpoczynaniu jazdy po postoju lub zatrzymaniu się nie wynikającym z warunków lub przepisów ruchu drogowego oraz przy wjeżdżaniu:

- 1) na drogę z nieruchomości, z obiektu przydrożnego lub dojazdu do takiego obiektu, z drogi nie będącej drogą publiczną oraz ze strefy zamieszkania,
- 2) na drogę z pola lub na drogę twardą z drogi gruntowej,
- 3) na jezdnię z pobocza, z chodnika lub z pasa ruchu dla pojazdów powolnych,
- 4) na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów, z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerzystów,
- 5) pojazdem szynowym – na drogę z zajezdni lub na jezdnię z pętli.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego, jest obowiązany (rys.1):

- 1) zatrzymać się, o ile kierujący tym autobusem podał sygnał zatrzymania,



Rys. 1.



Rys. 2.

2) zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu tym autobusem wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, o ile sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru.

2.2.3. Zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu

Kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu oraz zaprzestać sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. (rys. 2)

2.2.4. Zawracanie

Zabrania się zawracania:

- 1) w tunelu, na moście, wiadukcie lub drodze jednokierunkowej,
- 2) na autostradzie,
- 3) na drodze ekspresowej, z wyjątkiem skrzyżowania lub miejsca do tego przeznaczonego,
- 4) w warunkach, w których mogłoby to zagrozić bezpieczeństwu ruchu na drodze lub ruch ten utrudnić.

2.2.5. Wyprzedzanie

Kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzaniem upewnić się w szczególności, czy:

- 1) ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu,

- 2) kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania,
- 3) kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.

Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania pojazdu jednośladowego lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1 m.

Zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni:

- 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia,
- 2) na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi,
- 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.

Zabrania się wyprzedzania pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym.

2.2.6. Przecinanie się kierunków ruchu

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.

Przepisu nie stosuje się do pojazdu szynowego, który ma pierwszeństwo w stosunku do innych pojazdów, bez względu na to, z której strony nadjeżdża.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wjeżdżania na skrzyżowanie, jeżeli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy,
- 2) rozdzielania kolumny pieszych.

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany,

- 2) omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
- 3) jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu.

Kierujący pojazdem jest obowiązany zachować szczególną ostrożność przy przejeżdżaniu obok oznaczonego przystanku tramwajowego nie znajdującego się przy chodniku. Jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w takim miejscu i na taki czas, aby zapewnić pieszemu swobodne dojście do tramwaju lub na chodnik. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy ruchu innych pojazdów komunikacji publicznej.

W razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia.

Przejazd dla rowerzystów

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.

Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa rowerowi.

Kierującemu pojazdem zabrania się wyprzedzania pojazdu na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany.

Przejazdy kolejowe – przepisy

Art. 28 prawa o ruchu drogowym określa zasady obowiązujące w czasie zbliżania się do przejazdu kolejowego i przejeżdżania przez przejazd. Oto one:

Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu kolejowego oraz przejeżdżając przez przejazd, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność. Przed wjechaniem na tory jest on obowiązany upewnić się, czy nie zbliża się pojazd szynowy, oraz przedsięwziąć odpowiednie środki ostrożności, zwłaszcza jeżeli wskutek mgły lub z innych powodów przejrzystość powietrza jest zmniejszona.

Kierujący jest obowiązany prowadzić pojazd z taką prędkością, aby mógł go zatrzymać w bezpiecznym miejscu, gdy nadjeżdża pojazd szynowy lub gdy urządzenie zabezpieczające albo dawany sygnał zabrania wjazdu na przejazd.

Kierującemu pojazdem zabrania się:

- 1) objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeżeli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie nie zostało zakończone,
- 2) wjeżdżania na przejazd, jeżeli po drugiej stronie przejazdu nie ma miejsca do kontynuowania jazdy,
- 3) wyprzedzania pojazdu na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim,
- 4) omijania pojazdu oczekującego na otwarciu ruchu przez przejazd, jeżeli wymagałoby to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu.

W razie unieruchomienia pojazdu na przejeździe kolejowym, kierujący jest obowiązany niezwłocznie usunąć go z przejazdu, a jeżeli nie jest to możliwe, ostrzec kierującego pojazdem szynowym o niebezpieczeństwie.

Przejazdy kolejowe – rzeczywiste zagrożenia.

Wypadki na przejazdach kolejowych z reguły charakteryzują się tragicznymi skutkami.

Przykład (wypadek na niestrzeżonym przejeździe kolejowym)

W dniu 26.09.2007 r. o godz. 12.30 w m. SUCHATÓWKA (płd. zach. m. Toruń) miał miejsce tragiczny w skutkach wypadek drogowy, w którym śmierć poniósł kierowca i jednocześnie dowódca samochodu Lublin 3302. Do wypadku doszło na niestrzeżonym przejeździe kolejowym, kierowca samochodu marki Lublin nie zachowując należytej ostrożności tzn. nie upewniwszy się czy wjazd na przejazd jest bezpieczny, wjechał pod nadjeżdżający z lewej strony pociąg towarowy.

Analizując przedmiotowe zdarzenie drogowy można stwierdzić, że na zaistnienie tego wypadku wpływ miały:

- utrudniona obserwacja torów z lewej strony (budynek stacyjny w odległości ok. 50 m);
- niewielka odległość (ok. 30 m) domu rodzinnego od przejazdu (rodzina: żona, syn, prawdopodobnie przesyłali kierowcy pożegnane gesty);
- wydłużona droga hamowania na nawierzchni żuźlowej (były ślady hamowania);

- obniżony poziom koncentracji kierowcy spowodowany emocjami;
- niezachowanie szczególnej ostrożności wymaganej podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowe, być może spowodowane odwróceniem uwagi przez żegnającą rodzinę;
- rutyna, kierowca dziesiątki razy przejeżdżał przez ten przejazd.

Z dużym prawdopodobieństwem można przypuszczać, że główne przesłanki zaistniałego zdarzenia to, **brak nawyku bezwzględnego zatrzymania się przed przejazdem w celu upewnienia się czy nie nadjeżdża pociąg** i rutyna połączona z obniżonym poziomem koncentracji.

Dane z kontroli NIK

Miejsca, w których jezdni krzyżuje się z torowiskiem są, chociażby z uwagi na różnicę mas i długość drogi hamowania pojazdów szynowych i kołowych, bardzo niebezpieczne. W naszym kraju jest 18500 przejazdów kolejowych z czego 3200 jest obsługiwanych przez dróżników.

Chociaż wypadki na przejazdach kolejowych nie zajmują dominującej pozycji w statystyce nieszczęśliwych zdarzeń na drogach, to z reguły niosą z sobą tragiczne skutki.

Najwyższa Izba Kontroli (NIK) zainteresowała się stanem bezpieczeństwa ruchu na przejazdach i dokonała kontroli instytucji odpowiedzialnych za to bezpieczeństwo.

W podsumowaniu wyników kontroli stwierdzono:

przejazdy kolejowe są najsłabszym ogniwem w systemie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego, zły stan techniczny przejazdów (60% przejazdów wymagało remontu), w wielu miejscach ograniczoną widoczność torów od strony drogi (nie wykarczowane krzewy i drzewa, nie użytkowane budynki), zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu na przejazdach są niezdyscyplinowani kierowcy, którzy nie zachowują szczególnej ostrożności, wzrost liczby wypadków na przejazdach kolejowych.

Uwaga: niezależnie od tego czy zbliżamy się do przejazdu kolejowego **strzeżonego** (tzw. kat. A), czy **niestrzeżonego** (kat. B, C, D i F) zawsze musimy zachować szczególną ostrożność i „**osobiście**” upewnić się czy do przejazdu (z prawej i lewej strony) nie zbliża się pociąg. Powinniśmy pamiętać, że zarówno człowiek jak i urządzenie mogą zawieść. Przykładem, kiedy zawiodł człowiek (dróżniczka) jest wypadek w którym zginął znany kierowca rajdowy. Zasada **ograni-**

czonego zaufania powinna być szczególnie respektowana w tych newralgicznych miejscach. Każdy użytkownik drogi powinien wiedzieć i pamiętać, że często ma miejsce sytuacja jednoczesnego zbliżania się do przejazdu pociągów z dwóch kierunków. Nigdy nie należy wjeżdżać na przejazd zaraz po przejechaniu pociągu, wcześniej należy się upewnić czy nie nadjeżdża pociąg z przeciwnego kierunku. W latach 80-tych miał miejsce bardzo tragiczny w skutkach (zginęło kilkunastu żołnierzy) wypadek na niestrzeżonym przejeździe kolejowym, kierowca nie przewidział, że do przejazdu mogą się zbliżać dwa pociągi – każdy w innej odległości od niego. Zatrzymał się przed znakiem STOP, potem wolno ruszył i wjechał pod pociąg nadjeżdżający z prawej strony, którego prawdopodobnie nie widział, widział pociąg z lewej strony, który był daleko. Tory z prawej strony były gorzej widoczne. Kierujemy się zasadą – **nigdy za dużo ostrożności podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe.**

Co roku dochodzi do **6.tysięcy zderzeń** samochodów z tramwajami. 80% tych zdarzeń jest zawinionych przez kierowców. Co drugie zdarzenie to wypadek w którym są ranni lub zabici. Średnio możemy przyjąć, że droga hamowania tramwaju jest dwu – trzykrotnie dłuższa od drogi hamowania samochodu i o tym musimy pamiętać. Jak groźny jest tramwaj w zderzeniu z samochodem uświadamiamy sobie oglądając fotografie z wypadków, czy słuchając relacji świadków. Zarówno piesi jak i kierowcy postępują bardzo często nieroztropnie.

2.3. PORZĄDEK I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU NA DROGACH

2.3.1. Zatrzymanie i postój

Zatrzymanie i postój pojazdu są dozwolone tylko w miejscu i w warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia.

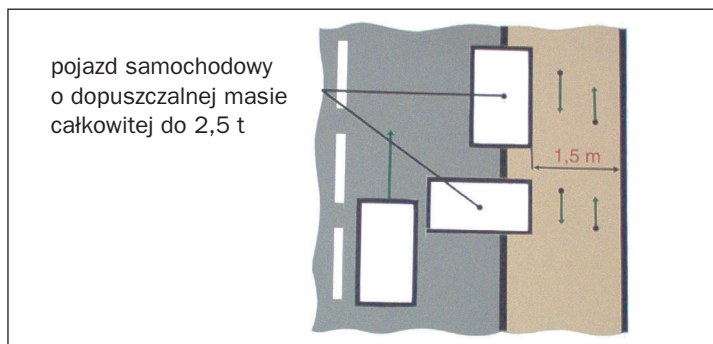
Kierujący pojazdem, zatrzymując pojazd na jezdni, jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej.

W czasie postoju na drodze poza obszarem zabudowanym pojazd powinien znajdować się, jeżeli to tylko możliwe, poza jezdnią.

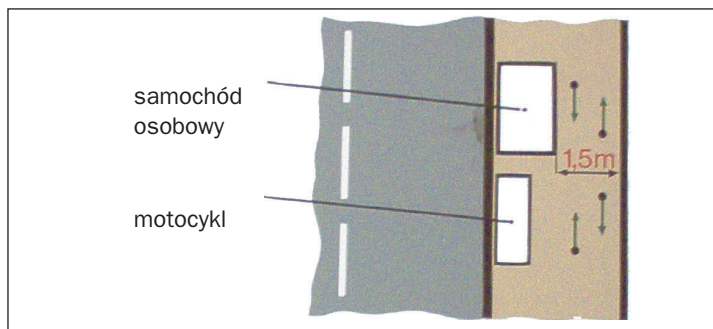
Kierujący pojazdem jest obowiązany stosować sposób zatrzymania lub postoju wskazany znakami drogowymi.

Kierujący pojazdem jest obowiązany w czasie postoju zabezpieczyć pojazd przed możliwością jego uruchomienia przez osobę

niepowołaną oraz zachować inne środki ostrożności niezbędne do uniknięcia wypadku.



Rys. 3.



Rys. 4.

Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku (rys. 3) kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że:

- 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju,
- 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m,
- 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni (rys. 3).

Dopuszcza się, zatrzymanie lub postój na chodniku (rys. 4) przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub roweru. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t może być w całości umieszczony na chodniku tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.

Zabrania się zatrzymania pojazdu:

- 1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania,
- 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem,
- 3) w tunelu, na moście lub na wiadukcie,
- 4) na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię,
- 5) na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni,
- 6) w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd,
- 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu,
- 8) na pasie między jezdniami,
- 9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką na całej jej długości,
- 10) w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu,
- 11) na drodze dla rowerów.

Zabrania się postoju:

- 1) w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej,
- 2) w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu,
- 3) przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską,
- 4) w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu,

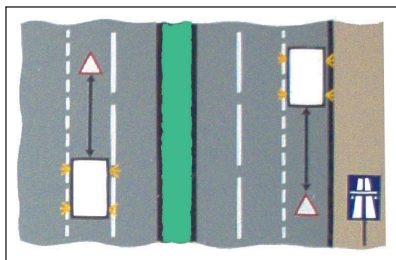
5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami.

Zabrania się zatrzymania lub postoju pojazdu na autostradzie lub drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Jeżeli unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn technicznych, kierujący pojazdem jest obowiązany usunąć pojazd z jezdni oraz ostrzec innych uczestników ruchu.

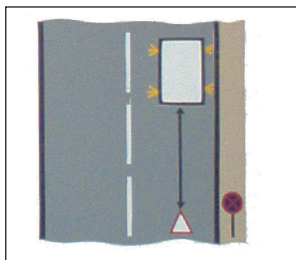
Zakaz zatrzymania lub postoju pojazdu nie dotyczy unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.

Kierujący pojazdem jest obowiązany sygnalizować postój pojazdu silnikowego (rys. 5) lub przyczepy z powodu uszkodzenia lub wypadku:

- 1) na autostradzie lub drodze ekspresowej – w każdym przypadku,
- 2) na pozostałych drogach (rys. 6) twardych:



Rys. 5.



Rys. 6.

- a) poza obszarem zabudowanym – w razie postoju na jezdni w miejscu, w którym jest to zabronione, a na poboczu, jeżeli pojazd nie jest widoczny z dostatecznej odległości,
- b) na obszarze zabudowanym – w razie postoju na jezdni w miejscu, w którym zatrzymanie jest zabronione.

Postój pojazdu, o którym mowa w ust. 1, należy sygnalizować w sposób następujący:

- 1) na autostradzie lub drodze ekspresowej – przez:
 - a) włączenie świateł awaryjnych pojazdu, a jeżeli pojazd nie jest w nie wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne,

- b) umieszczenie ostrzegawczego trójkąta odblaskowego w odległości 100 m za pojazdem; trójkąt ten umieszcza się na jezdni lub poboczu, odpowiednio do miejsca unieruchomienia pojazdu,
 - 2) na pozostałych drogach:
 - a) poza obszarem zabudowanym – przez umieszczenie w odległości 30-50 m za pojazdem ostrzegawczego trójkąta odblaskowego i włączenie świateł awaryjnych; w razie gdy pojazd nie jest wyposażony w światła awaryjne, należy włączyć światła pozycyjne,
 - b) na obszarze zabudowanym – przez włączenie świateł awaryjnych, a jeżeli pojazd nie jest w nie wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne i umieścić ostrzegawczy trójkąt odblaskowy za pojazdem lub na nim, na wysokości nie większej niż 1 m.
- Sygnalizowanie, o którym mowa w ust. 1 i 2, obowiązuje przez cały czas postoju pojazdu.

2.4. ZNAKI I SYGNAŁY DROGOWE

Na drogach stosuje się następujące znaki i sygnały drogowe:

- 1) znaki pionowe w postaci tarcz, tablic z napisami lub symbolami, które występują również w postaci znaków świetlnych,
- 2) znaki poziome w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi,
- 3) sygnały świetlne nadawane przez sygnalizatory,
- 4) sygnały dawane przez osoby do tego uprawnione,
- 5) sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze.

2.4.1. *Znaki drogowe pionowe*

Znaki ostrzegawcze

Znaki ostrzegawcze uprzedzają o miejscach na drodze, w których występuje lub może występować niebezpieczeństwo, oraz zobowiązują uczestników ruchu do zachowania szczególnej ostrożności. Odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego wynosi od 150 m do 300 m na drogach, na których dopuszczalna prędkość pojazdów przekracza 60 km/h, a do 100 m na pozostałych drogach.

Dodatkowe znaki pionowe dla kierujących pojazdami wojskowymi (rys. 7):



Rys. 7.

2.4.2. Znaki drogowe poziome

Znakami drogowymi poziomymi są umieszczone na nawierzchni linie ciągłe lub przerywane, pojedyncze lub podwójne, strzałki, napisy, symbole i inne linie związane z oznaczaniem określonych miejsc na drodze oraz punktowe elementy odbłaskowe. Znaki drogowe poziome są barwy białej lub żółtej.

Jeżeli na drodze są umieszczone znaki barwy białej i żółtej wskazujące różny sposób zachowania, to kierujący jest obowiązany stosować się do znaków barwy żółtej.

Sygnaly świetlne nadawane przez urządzenia umieszczone na drodze

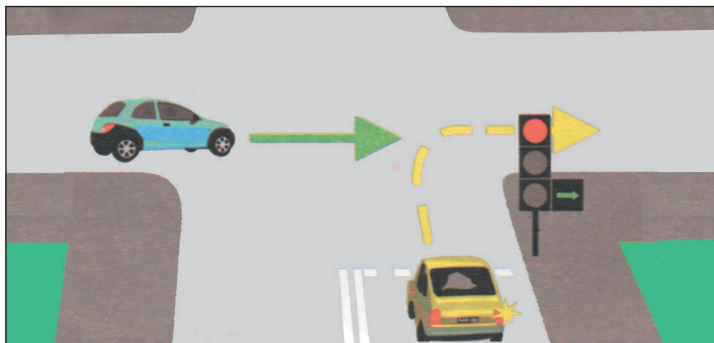
Sygnaly świetlne nadawane przez sygnalizator oznaczają:

- 1) sygnał zielony – zezwolenie na wjazd za sygnalizator,
- 2) sygnał żółty – zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili zapalenia tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę zapali się sygnał czerwony,
- 3) sygnał czerwony – zakaz wjazdu za sygnalizator,

4) sygnały czerwony i żółty, nadawane jednocześnie – zakaz wjazdu za sygnalizator; sygnały te oznaczają także, że za chwilę zapali się sygnał zielony.

Sygnał zielony nie zezwala na wjazd za sygnalizator (rys. 8), jeżeli:

- 1) ruch pojazdu utrudniłby opuszczenie jezdni pieszym lub rowerzystom,
- 2) ze względu na warunki ruchu na skrzyżowaniu lub za nim opuszczenie skrzyżowania nie byłoby możliwe przed zakończeniem nadawania sygnału zielonego.



Rys. 8.

Nadawany przez sygnalizator sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom.

Zatrzymanie pojazdu wynikające z nadawanego sygnału powinno nastąpić przed linią zatrzymania, a w razie jej braku – przed sygnalizatorem.

Jeżeli sygnalizator jest umieszczony nad jezdnią, to zatrzymanie pojazdu wynikające z nadawanego sygnału powinno nastąpić przed linią zatrzymania, a w razie jej braku – przed jezdnią, nad którą sygnalizator został umieszczony.

2.4.4. Sygnały dawane przez uprawnione osoby

Kierujący ruchem daje sygnały za pomocą postawy i ruchu rąk.

Postawa, w której kierujący ruchem jest zwrócony bokiem do nadjeżdżających pojazdów, oznacza zezwolenie na wjazd na skrzy-

żowanie lub odcinek drogi za osobą kierującą ruchem, a dla pieszych – zezwolenie na wejście na jezdnię (rys. 11).

Postawa, w której kierujący ruchem jest zwrócony przodem lub tyłem do nadjeżdżających pojazdów, oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie lub odcinek drogi za osobą kierującą ruchem, a dla pieszych – zakaz wejścia na jezdnię (rys. 9).

Podniesienie ręki do góry przez osobę kierującą ruchem oznacza mającą nastąpić zmianę dotychczas dawanego sygnału (rys. 10). Dla uczestników ruchu, dla których ruch był zamknięty, oznacza, że za chwilę będzie dawany sygnał oznaczający zezwolenie na wjazd lub wejście, a dla uczestników ruchu, dla których ruch był otwarty, oznacza, że za chwilę będzie dawany sygnał zakazujący wjazdu lub wejścia (rys. 12). Ręka osoby kierującej ruchem wyciągnięta poziomo, poprzecznie do kierunku jazdy zbliżających się pojazdów, oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie lub odcinek drogi za osobą kierującą ruchem.

 Rys. 9.	 Rys. 10.
 Rys. 11.	 Rys. 12.

2.5. PRĘDKOŚĆ

2.5.1. Prędkość bezpieczna

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 i natężenia ruchu.

Kierujący pojazdem jest obowiązany:

- 1) jechać z prędkością nie utrudniającą jazdy innym kierującym,
- 2) hamować w sposób nie powodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
- 3) utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Poza obszarem zabudowanym w tunelach o długości przekraczającej 500 m, kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od poprzedzającego pojazdu nie mniejszy niż:

- 1) 50 m – jeżeli kieruje pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t lub autobusem,
- 2) 80 m – jeżeli kieruje zespołem pojazdów lub pojazdem niewymienionym w pkt. 1,

Organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć za pomocą znaków drogowych dopuszczalny odstęp, o którym mowa w ust. 4, w zależności od obowiązującej w tunelu dopuszczalnej prędkości.

2.5.2. Prędkość dopuszczalna

Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 5.00-23.00 wynosi 50 km/h.

Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym w godzinach 23.00-5.00 wynosi 60 km/h.

1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów w strefie zamieszkania wynosi 20 km/h.

2. Prędkość dopuszczalna poza obszarem zabudowanym wynosi w przypadku:

- 1) samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t:
 - a) na autostradzie – 130 km/h,
 - b) na drodze ekspresowej dwujezdniowej – 110 km/h,
 - c) na drodze ekspresowej jednojezdniowej oraz na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – 100 km/h,
 - d) na pozostałych drogach – 90 km/h,
- 2) zespołu pojazdów lub pojazdu nie wymienionego w pkt 1:

- a) na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu – 80 km/h,
- b) na pozostałych drogach – 70 km/h.

Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5, na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.

Prędkość dopuszczalna niektórych pojazdów, wynosi:

- 1) ciągnika rolniczego (również z przyczepą) – 30 km/h,
- 2) pojazdu z urządzeniem wystającym do przodu więcej niż 1,5 m od siedzenia dla kierującego – 30 km/h na obszarze zabudowanym i 60 km/h poza obszarem zabudowanym,
- 3) motocykla (również z przyczepą) i motoroweru, którymi przewozi się dziecko w wieku do 7 lat – 40 km/h.

Organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym.

Prędkość dopuszczalna, może być:

- 1) zmniejszona – jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub jej odcinku za tym przemawiają,
- 2) zwiększona – jeżeli warunki ruchu na drodze lub jej odcinku zapewniają zachowanie bezpieczeństwa ruchu.

2.6. ŁAMANIE PRZEPISÓW ZAGROŻENIEM BEZPIECZNEJ JAZDY

1. Zawracanie na przejściu dla pieszych:
 - to wykroczenie i cwaniacka maniera;
 - to zagrożenie dla pieszych i pojazdów poruszających się jezdnią dla przeciwnego kierunku jazdy.
2. Zatrzymywanie i postój na przystanku komunikacji publicznej:
 - ogranicza swobodne wsiadanie i wysiadanie, szczególnie osobom starszym i kobietom z wózkami dziecięcymi;
 - uniemożliwia bezpieczne wsiadanie i wysiadanie osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.
3. Przekraczanie osi jezdni za znakiem niebezpieczny zakręt (znaki A-1, A-2, A-3, A-4):
 - może dojść do czołowego zderzenia z pojazdem jadącym w kierunku przeciwnym.
4. Omijanie pojazdów przed przejazdem kolejowym:

- utrudni ruch pojazdów jadących z przeciwnika, gdy zostaną podniesione zapory.
5. Zbyt blisko ustawiony ostrzegawczy trójkąt odblaskowy (postój awaryjny):
 - może doprowadzić do staranowania przez inny pojazd.
 6. Wyprzedzanie z prawej strony na jezdni, na której pasy ruchu nie są wyznaczone:
 - może dojść do zaskoczenia kierowcy pojazdu wyprzedzanego,
 - nieoczekiwane, nawet nieznaczne zjechanie pojazdu wyprzedzanego w prawo groziłoby kolizją.
 7. Omijanie pojazdu, który zatrzymał się przed przejściem w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym:
 - to wykroczenie bardzo często kończy się tragicznym wypadkiem.
 8. Zbyt późne włączanie kierunkowskazu przy skręcie czy zmianie pasa ruchu:
 - jest jedną z przyczyn tworzenia korków,
 - stwarza sytuacje kolizyjne,
 - tamuje i utrudnia ruch.
 9. Wjazd na skrzyżowanie, jeśli na tym skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy powoduje blokowanie skrzyżowań, a w konsekwencji:
 - nerwowość wśród kierowców,
 - agresywne zachowania,
 - może dochodzić do kolizji.
 10. Nie zatrzymywanie się przed sygnalizatorem wyświetlającym zieloną strzałkę, gdy wykonujemy tzw. skręt warunkowy:
 - może dojść do potrącenia pieszego lub przejeżdżającego (nieprawidłowo) rowerzysty, szczególnie w sytuacji gdy na lewym pasie stoi duży pojazd (np. autobus, ciężarowy).
 11. Zatrzymywanie (w strefie zakazu) przed (i za) przejściem dla pieszych:
 - celem zakazu jest zapewnienie kierowcom dobrej widoczności przejścia, a pieszym dobrej widoczności sytuacji na jezdni.

UWAGA

Wjazd lub zjazd pojazdów uprawnionych do korzystania z bezpłatnego przejazdu po autostradzie odbywa się przez prawy skrajny pas jezdni (tzw. pas serwisowy) punktu poboru opłat.

3. KIERUJĄCY

Prowadzenie pojazdu mechanicznego polega na umiejętności działania kierowcy w różnych warunkach drogowych, o zmiennym natężeniu ruchu drogowego przy często zmieniających się warunkach atmosferycznych. Umiejętności kierującego muszą być odpowiednie i na tyle wystarczające, aby to kierowanie odbywało się w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę. Kierowca zawsze musi starać się przewidywać zachowanie się pozostałych uczestników ruchu drogowego i odpowiednio do sytuacji dostosować prowadzenie swojego pojazdu. Najbardziej niebezpieczne są sytuacje nietypowe i nieprzepisowe, w których trudno jest przewidzieć zachowanie się innych uczestników ruchu.

Specyfika stanowiska kierowcy wojskowego wymaga od żołnierza szczególnych cech osobowości, niezbędnych do niezawodnego i bezpiecznego wykonywania zadań służbowych podczas prowadzenia pojazdu. Wynika to z obowiązku wykonywania zadań w każdych nawet najtrudniejszych warunkach drogowych i atmosferycznych, zarówno w dzień jak i w nocy, a także w sytuacjach realnego zagrożenia życia w trakcie udziału w misjach pokojowych czy też operacjach stabilizacyjnych. Kierowca wojskowy ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczny i terminowy przewóz osób, uzbrojenia i sprzętu wojskowego o znacznej nieraz wartości.

W związku z powyższym grupa osób, która może być kierowcami wojskowych pojazdów mechanicznych jest ściśle określona. Do grupy tej zaliczani są:

- 1) żołnierze służby zasadniczej oraz zawodowej, którzy zostali wyznaczeni na etatowych kierowców pojazdów mechanicznych,
- 2) pracownicy wojska zatrudnieni w jednostkach wojskowych na etatach kierowców,
- 3) żołnierze służby czynnej oraz rezerwy, którzy nie są etatowymi kierowcami pojazdów mechanicznych / *tylko w ściśle określonych przypadkach oraz pod warunkiem posiadania określonych uprawnień* /.

NIE PROWADŹ POJAZDU

JEŚLI NIE POSIADASZ WŁAŚCIWYCH UPRAWNIENÍ!

3.1 UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA

Zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym z 20.06.1997r. (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) kierującym może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz spełnia jeden z warunków określonych w pkt 1–3:

1) posiada wymagane umiejętności do kierowania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę oraz wymagany dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem,

2) odbywa, w ramach szkolenia, naukę jazdy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem instruktora,

3) zdaje egzamin państwowy odpowiednio przystosowanym pojazdem pod nadzorem egzaminatora.

Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli w wyniku badania lekarskiego nie stwierdzono przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.

Nie wymaga się uprawnienia do kierowania rowerem, motorowerem lub pojazdem zaprzęgowym od osoby, która ukończyła 18 lat, do prowadzenia kolumny pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt.

Dokumentem, który stwierdza uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym jest prawo jazdy określonej kategorii.

Prawo jazdy uprawnia do kierowania:

- 1) kategorii A – motocyklem,
- 2) kategorii A1 – motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³ i mocy nieprzekraczającej 11 kW,
- 3) kategorii B:
 - a) pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu lub motocykla,
 - b) pojazdem, o którym mowa w lit. a, z przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu ciągniętego, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 3,5 t,
 - c) ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
- 4) kategorii B1 – trójkołowym lub czterokołowym pojazdem samochodowym o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, z wyjątkiem motocykla,

- 5) kategorii C – pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu, a także ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
 - 6) kategorii C1 – pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu, a także ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
 - 7) kategorii D – autobusem, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
 - 8) kategorii D1 – autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, a także ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
 - 9) kategorii T – ciągnikiem rolniczym z przyczepą (przyczepami) lub pojazdem wolnobieżnym,
 - 10) kategorii B+E, C+E lub D+E – pojazdem określonym odpowiednio w kategorii B, C lub D, łącznie z przyczepą,
 - 11) kategorii C1+E – zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składającym się z pojazdu ciągnącego określonego w kategorii C1 i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu ciągnącego,
 - 12) kategorii D1+E – zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składającym się z pojazdu ciągnącego określonego w kategorii D1 i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu ciągnącego.
- Odpowiednio prawo jazdy:

- 1) kategorii B i C+E lub B i D+E – uprawnia do kierowania zespołem pojazdów określonych w kategorii B+E,
- 2) kategorii C+E i D – uprawnia do kierowania zespołem pojazdów określonych w kategorii D+E,
- 3) kategorii A, B, B1, C, C1, D lub D1 – uprawnia do kierowania pojazdem w nich wymienionym z przyczepą lekką,
- 4) kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E – uprawnia do kierowania ciągnikiem rolniczym z przyczepą (przyczepami).

3.1.1. Uprawnienia do kierowania przez żołnierzy w czynnej służbie wojskowej

Żołnierz w czynnej służbie wojskowej może kierować pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) na podwoziu kołowym lub zespołem pojazdów specjalnych składających się z pojazdu kołowego i przyczepy specjalnej, jeżeli

ukończył z wynikiem pozytywnym kurs z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych w wojskowym ośrodku szkolenia kierowców i posiada:

- a) prawo jazdy, które uprawnia do kierowania:
 - kategorii B – pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t oraz zespołem pojazdów składających się z pojazdu specjalnego i używanego do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 3,5 t oraz pojazdem specjalnym wolnobieżnym,
 - kategorii C – pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, łącznie z przyczepą specjalną oraz używaną do celów specjalnych, o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t,
 - kategorii C+E – zespołem pojazdów specjalnych oraz używanych do celów specjalnych określonych odpowiednio w kategorii B lub C, łącznie z przyczepą specjalną oraz używaną do celów specjalnych,
- b) pozwolenie do kierowania:
 - kategorii B – pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t oraz zespołem pojazdów składających się z pojazdu specjalnego i używanego do celów specjalnych i przyczepy specjalnej oraz używanej do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy przyczepy specjalnej oraz używanej do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej masy własnej pojazdu o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 3,5 t oraz pojazdem specjalnym wolnobieżnym,
 - kategorii C – pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t łącznie z przyczepą specjalną oraz używaną do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t,
 - kategorii C+E – zespołem pojazdów specjalnych oraz używanych do celów specjalnych określonych w kategorii C, łącznie z przyczepą specjalną,
 - kategorii D – autobusem specjalnym lub pojazdem specjalnym wolnobieżnym łącznie z przyczepą specjalną oraz używaną do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t,

2) na podwoziu gasienicowym lub zespołem pojazdów specjalnych składającym się z pojazdu gasienicowego i przyczepy specjalnej lub używanej do celów specjalnych, jeżeli ukończył z wynikiem pozytywnym kurs z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych w wojskowym ośrodku szkolenia kierowców i posiada prawo jazdy kategorii B, C, C1, T lub pozwolenie do kierowania pojazdem kategorii B, C, C+E, D, 3) w razie konieczności ewakuacji zagrożonego mienia jednostki wojskowej, pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych, na rozkaz dowódcy jednostki wojskowej, każdy żołnierz, jeżeli posiada prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania pojazdem, co najmniej kategorii B i umiejętność kierowania danym pojazdem.

3.1.2. Warunki uzyskania prawa jazdy

Prawo jazdy otrzymuje osoba, jeżeli:

- 1) osiągnęła wymagany dla danej kategorii wiek,
- 2) uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem i orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, o ile jest ono wymagane,
- 3) odbyła wymagane dla danej kategorii szkolenie,
- 4) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin państwowy wymagany dla danej kategorii
- 5) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe albo przedstawi zaświadczenie, że studiuje od co najmniej sześciu miesięcy.

Wymagany dla danej kategorii wiek wynosi:

- 1) 16 lat – dla kategorii A1, B1 lub T,
- 2) 18 lat – dla kategorii A, B, B+E, C, C+E, C1 lub C1+E,
- 3) 21 lat – dla kategorii D, D+E, D1 lub D1+E, z zastrzeżeniem, że wymagany wiek do uzyskania prawa jazdy kategorii D lub D1 przez żołnierza zasadniczej służby wojskowej posiadającego prawo jazdy kategorii B wynosi 19 lat.

Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii A1, B1 lub T za pisemną zgodą rodziców lub opiekunów.

Dodatkowym warunkiem uzyskania prawa jazdy:

- 1) dla kategorii C, C1, D lub D1 – jest odbycie szkolenia i zdanie egzaminu z pozytywnym wynikiem dla prawa jazdy kategorii B,

2) dla kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E – jest odbycie szkolenia i zdanie egzaminu z pozytywnym wynikiem określonych odpowiednio dla praw jazdy kategorii B, C, C1, D lub D1.

Jeżeli, w wyniku badania lekarskiego, stwierdzono aktywną formę uzależnienia od alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu to takiej osobie nie może być wydane prawo jazdy. Nie otrzyma prawo jazdy również osoba w stosunku, do której orzeczonej został – *prawomocnym wyrokiem sądu, orzeczeniem kolegium do spraw wykroczeń lub orzeczeniem innego organu uprawnionego do orzekania w sprawach o wykroczenia w trybie dyscyplinarnym*¹ – zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych – w okresie obowiązywania tego zakazu.

Prawo jazdy może zawierać ograniczenie wynikające ze stanu zdrowia kierowcy lub możliwości prowadzenia określonego pojazdu.

3.1.3. Ograniczenia w prawie jazdy²

Prawo jazdy może zawierać wymagania lub ograniczenia wynikające:

- 1) ze stanu zdrowia kierowcy,
- 2) z możliwości prowadzenia określonego pojazdu,
- 3) z przepisów ustawy.

Wymagania lub ograniczenia mogą dotyczyć:

- 1) korekty lub ochrony wzroku,
- 2) korekty słuchu,
- 3) protezy lub szyny ortopedycznej,
- 4) możliwości ograniczonego korzystania z pojazdu,
- 5) konieczności modyfikacji lub dostosowania pojazdu,
- 6) ograniczenia uprawnienia do wskazanych pojazdów,

¹ Od dnia 17 października 2001 r. właściwych sądów, stosownie do art. 9 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. Nr 106, poz. 1148), która weszła w życie z dniem 17 października 2001 r. na podstawie art. 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Przepisy wprowadzające Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. Nr 106, poz. 1149).

² Artykuł w brzmieniu ustalonym przez art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 235, poz. 1701). Zmiana weszła w życie 3 stycznia 2007 r.

- 7) dodatkowego oznakowania pojazdu,
- 8) terminu ważności prawa jazdy.

3.1.4. Uprawnienia do kierowania pojazdem w ruchu międzynarodowym

Prawo jazdy, z wyjątkiem prawa jazdy kategorii T, uprawnia do kierowania określonym w nim pojazdem w ruchu międzynarodowym, chyba że władze danego państwa wymagają, aby kierowca posiadał międzynarodowe prawo jazdy. Międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane za opłatą przez każdego starostę i jest wydawane na podstawie krajowego prawa jazdy na okres 3 lat. Okres jego ważności nie może jednak przekraczać terminu ważności krajowego prawa jazdy.

3.1.5. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym

Zgodnie z art. 95a Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym kierujący pojazdem uprzywilejowanym może być osoba, która:

- 1) ukończyła 21 lat;
- 2) posiada zaświadczenie wydane przez pracodawcę, potwierdzające jej zatrudnienie oraz spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich, o których mowa w art. 122 ust. 2 i psychologicznych, o których mowa w art. 124 ust. 2.

Kierującym pojazdem uprzywilejowanym Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej może być osoba, która posiada zaświadczenie wydane przez dowódcę jednostki wojskowej, potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich, oraz psychologicznych.

Kierującym pojazdem uprzywilejowanym Policji może być osoba, która posiada zaświadczenie wydane przez odpowiedni organ Policji, potwierdzające spełnienie wymagań w zakresie badań lekarskich, oraz psychologicznych.

3.1.6. Dokumenty dla osób, które nie ukończyły 18 lat

Dokumentem stwierdzającym uprawnienie do kierowania przez osobę, która nie ukończyła 18 lat:

- 1) rowerem – jest karta rowerowa, motorowerowa lub prawo jazdy,
- 2) motorowerem – jest karta motorowerowa lub prawo jazdy,
- 3) pojazdem zaprzęgowym – jest prawo jazdy, karta motorowerowa lub rowerowa, jeżeli osoba uprawniona ukończyła 15 lat.

Kartę rowerową lub motorowerową może uzyskać osoba, która wykazała się niezbędnymi kwalifikacjami i osiągnęła wymagany

wiek: 10 lat w przypadku karty rowerowej i 13 lat w przypadku karty motorowerowej.

Kierować rowerem wieloosobowym oraz przewozić na rowerze inną osobę może osoba, która ukończyła 17 lat, a kierować po jezdni wózkiem inwalidzkim poruszającym siłą mięśni kierującego – osoba, która ukończyła 13 lat.

3.1.7. Organ wydający prawo jazdy

Dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem wydaje, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania osoby ubiegającej się, a w uzasadnionych przypadkach – właściwy ze względu na miejsce czasowego pobytu. Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor szkoły podstawowej, gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalnej oraz szkoły ponadpodstawowej, natomiast kartę motorowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalnej lub szkoły ponadpodstawowej.

Szefom i cudzoziemskiemu personelowi przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, oraz innym osobom korzystającym z tych przywilejów i immunitetów uprawnienie do kierowania pojazdem wydaje, za opłatą, marszałek województwa mazowieckiego, na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych.

Żołnierzom zasadniczej służby wojskowej dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem wydaje na czas nie dłuższy niż jeden rok dowódca jednostki wojskowej. Po zakończeniu zasadniczej służby wojskowej wydany przez dowódcę jednostki dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem podlega wymianie na właściwe prawo jazdy.

Kierujący może posiadać tylko jedno ważne krajowe prawo jazdy.

3.1.8. Utrata prawa jazdy

Osoba posiadająca uprawnienie do kierowania pojazdem jest obowiązana niezwłocznie zawiadomić starostę o utracie prawa jazdy lub zniszczeniu tych dokumentów w stopniu powodującym ich nieczytelność, a także zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany

danych w nich zawartych. W tej sytuacji, starosta na wniosek osoby uprawnionej, wydaje za opłatą wtórnik dokumentu pod warunkiem:

- 1) złożenia, pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania, oświadczenia o utracie dokumentu,
- 2) zwrotu zniszczonego dokumentu albo
- 3) zwrotu dokumentu wymagającego zmiany danych.

W razie odzyskania utraconego dokumentu dokument ten należy zwrócić do starosty.

3.2 OBOWIĄZKI KIEROWCY WOJSKOWEGO POJAZDU MECHANICZNEGO

Kierowca pojazdu będący żołnierzem podczas jazdy podlega bezpośrednio dowódcy pojazdu i ma obowiązek wykonywania wszystkich jego rozkazów i poleceń (zgodnie z „Regulaminem ogólnym Sił Zbrojnych RP” – sygn. Szt. Gen. 1554/2003), za wyjątkiem tych, które są niezgodne z przepisami ruchu drogowego jak i przepisami eksploatacji sprzętu.

Jeżeli przejazd kierowcy – żołnierza odbywa się z *dysponentem (użytkownikiem) pojazdu*, kierowca wykonuje tylko jego polecenia związane z przejazdem.

Kierowca pojazdu będący pracownikiem cywilnym w wojsku w czasie jazdy ma obowiązek wykonywania poleceń dowódcy, dysponenta lub użytkownika pojazdu, związanych wyłącznie z przejazdem.

Zasadą jest, aby przejazdy odbywały się pod nadzorem dowódcy, dysponenta lub użytkownika pojazdu. W określonych przypadkach kierowca może jechać bez nadzoru ww. osób. Przejazdy te mogą się odbywać tylko na wyraźny rozkaz (polecenie) upoważnionej do tego osoby funkcyjnej lub dowódcy pojazdu, przy czym polecenie takie powinno być odnotowane w rozkazie wyjazdu (patrz rozdział 3.4. „Wypełnianie rozkazu wyjazdu”).

Do obowiązków kierowcy pojazdu mechanicznego (żołnierza lub pracownika cywilnego) należy:

- 1) utrzymywanie przydzielonego pojazdu w wysokiej sprawności technicznej i stałej gotowości do wyjazdu,
- 2) *przed wyjazdem z jednostki* – sprawdzenie stanu technicznego pojazdu, przygotowanie go do przewozu osób lub określonych ładunków oraz zabranie ze sobą wszystkich dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem,

- 3) *po otrzymaniu rozkazu (polecenia) wyjazdu* – pobranie dokumentów pojazdu, przybycie na wskazane miejsce w ustalonym czasie i zameldowanie się u dowódcy lub zgłoszenie u dysponenta (użytkownika) pojazdu,
- 4) *w czasie załadunku pojazdu* – dopilnowanie właściwego rozmieszczenia przewożonych na pojeździe osób lub ładunku oraz niedopuszczenie do złamania obowiązujących zasad i przekroczenia norm ładowności,
- 5) *po załadowaniu pojazdu* – sprawdzenie i umocowanie ładunku, zamknięcie drzwi i ścian skrzyni ładunkowej (nadwozia), zapięcia opończy i pasów zabezpieczających, a w razie holowania przyczep lub innego sprzętu – także ich zaczepienia do pojazdu ciągnącego oraz podłączenia przewodów hamulcowych i świateł,
- 6) *w czasie jazdy* – ściśle przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego, a w szczególności nieprzekraczanie dozwolonych prędkości jazdy oraz zwracanie uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa przewożonych osób i ładunków,
- 7) zapinanie pasów bezpieczeństwa w pojazdach wyposażonych w takie pasy,
- 8) rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu, tj. takie, aby pannaować nad nim w każdej sytuacji drogowej (**przestrzeganie zasady szczególnej ostrożności oraz prędkości bezpiecznej**),
- 9) udzielanie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach drogowych, – wezwanie pogotowia ratunkowego i Policji, udzielenie pierwszej pomocy przedmedycznej oraz powiadomienie swojego przełożonego,
- 10) na żądanie osoby uczestniczącej w wypadku (kolizji), udostępnienie danych personalnych oraz danych dotyczących zakładu ubezpieczeń, z którym zawarta jest umowa o odpowiedzialności cywilnej, sporządzenie stosownego oświadczenia (patrz rozdz. 13 IK) dla towarzystwa (zakładu) ubezpieczeniowego,
- 11) zatrzymanie pojazdu na sygnał organu kontroli drogowej, udostępnienie dokumentów osobistych i pojazdu oraz umożliwienie sprawdzenia stanu technicznego pojazdu,
- 12) wykonywanie wszystkich poleceń organu kontroli drogowej, a na żądanie tego organu – poddanie się badaniom mającym na celu ustalenie, czy kierowca pił alkohol lub używał innego podobnie działającego środka,
- 13) w razie otrzymania od dowódcy pojazdu rozkazu (polecenia) niezgodnego z przepisami o eksploatacji pojazdów lub prawa o ruchu

drogowym – zameldowanie wydającemu rozkaz (polecenie), że jest on sprzeczny z obowiązującymi przepisami. Jeśli dowódca pojazdu pomimo to zażąda wykonania rozkazu, kierowca ma obowiązek wykonać go, chyba że jego wykonanie mogłoby doprowadzić do popełnienia przestępstwa. („Regulamin ogólny Sił Zbrojnych RP” pkt.25 i 29),

14) niewykonywanie polecenia dysponenta lub użytkownika pojazdu sprzecznego z przepisami o eksploatacji pojazdów lub sprzecznego z przepisami o ruchu drogowym,

15) po *powrocie do jednostki* – niezwłocznie zameldowanie swemu przełożonemu o stwierdzonych podczas jazdy niesprawnościach (uszkodzeniach pojazdu, o spowodowaniu lub współuczestniczeniu w kolizji lub wypadku drogowym, o przeprowadzonej kontroli drogowej pojazdu i jej wynikach oraz o otrzymaniu od dowódcy pojazdu rozkazów (poleceń) sprzecznych z przepisami oraz o wykonaniu ich lub niewykonaniu,

16) w *parku jednostki* – wykonanie wszystkich czynności kontrolnych i obsługowych pojazdu obowiązujących kierowcę po powrocie z drogi, usunięcie zauważonych niesprawności lub uszkodzeń i przygotowanie pojazdu do jazdy w dniu następnym albo do wykonania kolejnego rozkazu (polecenia),

17) zameldowanie przełożonemu oraz dyżurnemu parku i podoficerowi dyżurnemu swojego pododdziału o zakończeniu prac związanych z obsługą pojazdu po powrocie z drogi, jak również przygotowanie go do drogi w dniu następnym,

18) wypełnienie rozkazu wyjazdu i przekazanie dokumentów pobranych przed wyjazdem z jednostki.

W czasie prowadzenia pojazdu kierowcy wojskowemu zabrania się:

1) picia alkoholu lub używania podobnie działających środków zarówno przed prowadzeniem pojazdu jak i w czasie jazdy,

UWAGA: Zgodnie „Regulaminem ogólnym Sił Zbrojnych RP” pkt.33³: „Żołnierz przebywający na terenie obiektów, zajmowanych przez organy wojskowe, jak również obiektów koszarowych i zakwaterowania przejściowego jednostki wojskowej nie może posiadać i spożywać alkoholu,

³ Punkt w brzmieniu ustalonym przez „Uzupełnienie Nr 1 do Regulaminu Ogólnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz Zestawienia Wzorów Dokumentów do Regulaminu Ogólnego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.

pozostawać w stanie po użyciu alkoholu lub nietrzeźwości, a także nie może posiadać i używać środków odurzających lub substancji psychotropowych albo używać środków zastępczych oraz pozostawać w stanie po użyciu tych środków lub substancji. Dotyczy to również żołnierza przybywającego do miejsca pełnienia służby lub zakwaterowania po powrocie z urlopu, przepustki, podróży służbowej, leczenia, itp.” Żołnierza w takim stanie nie dopuszcza się do wykonywania zadań służbowych, a jeśli wymaga tego sytuacja doprowadza się do miejsca zakwaterowania (zamieszkania), albo po przeprowadzeniu badania lekarskiego żołnierza, spełniającego warunki do osadzenia w izbie zatrzymań osadza się w izbie zatrzymań, natomiast innego żołnierza umieszcza się w placówce służby zdrowia.

2) palenia tytoniu i spożywania pokarmów oraz napojów w trakcie prowadzenia pojazdu,

3) wykonywania w czasie jazdy jakichkolwiek czynności utrudniających prowadzenie pojazdu, obserwację drogi lub też rozpraszających uwagę,

4) kontynuowania jazdy w razie niedyspozycji (choroby, niewyspania, zmęczenia), uniemożliwiającej bezpieczne prowadzenie pojazdu,

5) oddawania kierownicy osobom, które nie mają uprawnień do kierowania pojazdami, w tym także dowódcom pojazdów, którzy nie są etatowymi przełożonymi kierowcy oraz innym osobą do tego nieupoważnionym,

6) pozostawiania pojazdu, który nie został zabezpieczony przed ewentualnym uruchomieniem przez osoby postronne lub przed kradzieżą,

7) dopuszczania do przekraczania ładowności pojazdu lub przewożenia większej liczby osób (ponad ustaloną normę), jak również umieszczenia obok siebie osób i ładunków w sposób ograniczający kierowcy swobodę ruchów lub utrudniający obserwację drogi,

8) samowolnego używania pojazdu do celów niesłużbowych w tym także przewożenia osób nieuprawnionych do korzystania z pojazdów wojskowych, chyba że zachodzi konieczność udzielenia pomocy w nagłych wypadkach,

9) samowolnego wykonywania jakichkolwiek poprawek i skreśleń w rozkazie wyjazdu i dokumentach pojazdu.

Do obowiązków kierowcy należy bezwzględne przestrzeganie podstawowych zasad higieny zarówno przed dłuższą podróżą, jak też w czasie podróży.

W czasie podróży kierowca powinien zwracać uwagę na zmęczenie (fizyczne i psychiczne), a szczególnie podczas prowadzenia pojazdu w trudnych warunkach drogowych i atmosferycznych.

W związku z powyższym kierowca przed wyjazdem powinien:

- 1) wypocząć przed dłuższą podróżą,
- 2) przed wyjazdem spożyć lekkostrawny i niezbyt obfity posiłek,
- 3) ustawić właściwie lusterka wsteczne (zewnętrzne i wewnętrzne) oraz zapewnić właściwą pozycję za kierownicą poprzez poprawne ustawienie fotela kierowcy.

W trakcie jazdy kierowca powinien:

- 1) wykorzystywać krótkie przerwy w podróży na wypoczynek, aby zapobiegać zmęczeniu,
- 2) każdy wypoczynek łączyć z ruchem (proste ćwiczenia gimnastyczne),
- 3) w czasie prowadzenia pojazdu nie palić tytoniu, nie pić, nie posilać się, nie korzystać z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu,
- 4) odżywiać się i gasić pragnienie tylko po zatrzymaniu pojazdu,
- 5) w razie wystąpienia objawów senności natychmiast przerwać jazdę, odpocząć (drzemka, spacer) nie liczyć na to, że senność minie.

3.3 OBOWIĄZKI DOWÓDCY (DYSPONETA, UŻYTKOWNIKA) WOJSKOWEGO POJAZDU MECHANICZNEGO.

Na czas jazdy w każdym wojskowym pojeździe mechanicznym powinna być wyznaczona osoba dowodząca (dysponująca) tym pojazdem. W zależności od tego, czy osobą tą jest żołnierz, pracownik cywilny czy też ktoś, kto nie jest związany służbowo z wojskiem – nazywa się odpowiednio taką osobę – dowódcą, dysponentem lub użytkownikiem pojazdu.

Dowódcy, dysponenci i użytkownicy wojskowych pojazdów nie mają jednakowych uprawnień w dysponowaniu pojazdem. Różne są także ich obowiązki w tym zakresie. Forma podległości kierowcy wojskowego pojazdu w stosunku do dowódcy, dysponenta lub użytkownika została określona w rozdziale zawierającym obowiązki kierowcy.

Wyznaczony dowódca, dysponent lub użytkownik powinien być wpisany do rozkazu wyjazdu. W czasie jazdy powinien on zajmować

w pojeździe miejsce obok kierowcy. Dowódca (dysponent) powinien uczestniczyć w jeździe zwracając uwagę na drogę i informując kierowcę, o tym co się dzieje z prawej strony pojazdu. Informacja ta jest szczególnie istotna podczas jazdy pojazdami specjalnymi, w których kierowca może mieć ograniczone pole widzenia. Dowódca pojazdu ma prawo przekazać czasowo swoje obowiązki innemu żołnierzowi lub pracownikowi cywilnemu w celu wykonania innego zadania w ramach danej dyspozycji poszczególnych jazd. Znaczy to, że dowódca pojazdu może dać polecenie kierowcy pojechania z innym żołnierzem lub pracownikiem cywilnym w celu załatwienia sprawy służbowej. Na czas takiego przejazdu dany żołnierz lub pracownik cywilny jest dowódcą lub dysponentem pojazdu (wpisuje się go do rozkazu wyjazdu).

Uprawnień takich nie ma dysponent czy użytkownik wojskowego pojazdu mechanicznego. We wszystkich przejazdach wykonywanych w ramach danej dyspozycji musi on osobiście uczestniczyć.

Chwilowe przekazanie obowiązków dowódcy pojazdów ma szczególne uzasadnienie w przypadku służbowych samochodów dyżurnych, którymi z zasady odbywają poszczególne przejazdy różne osoby, a formalnym dowódcą jest żołnierz wydający kierowcy dyspozycje. Żołnierz ten powinien być wpisany do rozkazu wyjazdu i w zasadzie on powinien podpisywać zakończenie pracy pojazdu w danym dniu, chociaż, na jego polecenie, może to także uczynić jedna z osób, której przydzielił pojazd.

Jeżeli dowódca pojazdu nie jest w stanie w czasie jazdy wykonywać zleconych mu obowiązków (np. na skutek zachorowania) zastępuje go jeden z jadących żołnierzy (na zasadach określonych w regulaminie). W przypadku dysponenta, gdy w pojeździe nie ma żołnierzy – obowiązki jego przejmują kierowca pojazdu.

Dowódca lub dysponent pojazdu jest odpowiedzialny z tytułu nadzoru za sposób użycia pojazdu oraz bezpieczeństwo przewożonych osób i ładunków.

Użytkownik pojazdu w stosunku do kierowcy wojskowego pojazdu mechanicznego w zasadzie nie spełnia funkcji nadzorczych. Podobnie nie odpowiada on w pełni za bezpieczeństwo przewożonych osób i ładunków, mimo to powinien dbać o bezpieczeństwo przejazdu.

Do obowiązków dowódcy wojskowego pojazdu mechanicznego należy:

1) sprawdzenie czy przybyły do jego dyspozycji kierowca jest zdolny do kierowania pojazdem, tzn. czy jest wypoczęty i zdrowy oraz czy

jego zachowanie nie wskazuje na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka,

2) dbanie o bezpieczeństwo i zgodne z normami załadowanie pojazdu, w zakresie przewozu osób jak i ładunków,

3) czuwanie, aby kierowca przestrzegał zasad bezpiecznej jazdy, a zwłaszcza, by nie przekraczał dopuszczalnych prędkości ustalonych przepisami ruchu drogowego,

4) wymaganie od przewożonych osób należytego zachowania się i dyscypliny w czasie jazdy. Jest to wymóg wynikający z porządku wojskowego, ponieważ w czasie jazdy dowódca pojazdu jest przełożonym wszystkich jadących w pojeździe osób,

5) opieka nad kierowcą i pojazdem, a w szczególności umożliwienie kierowcy spożycie posiłku, a przy dłuższych jazdach – zapewnienie mu odpoczynku i zorganizowanie ochrony pojazdu,

6) podczas nocnych przejazdów – czuwanie, aby kierowca nie zasnął za kierownicą,

a w przypadku, gdy jest senny lub zmęczony – przerwanie jazdy i umożliwienie mu odpoczynku,

7) zwracanie uwagi na regulaminowe zachowanie się kierowcy oraz zgodny z przepisami ubiorczymi jego wygląd w czasie jazdy i na postojach,

8) niedopuszczanie do spożywania przez kierowcę pojazdu napojów alkoholowych lub podobnie działających środków,

9) niedopuszczanie, aby podczas postojów kierowca oddalał się samowolnie od pojazdu,

10) niedopuszczanie aby osoby przewożone w pojeździe do spożywały w czasie jazdy alkohol lub podobnie działające środki,

11) umożliwienie organom kontroli drogowej sprawdzenie pojazdu oraz dokumentów kierowcy i pojazdu, a także dostosowanie się do poleceń wydawanych przez te organy,

12) po wykonaniu zleconego zadania – własnoręcznie wpisanie do rozkazu wyjazdu stanu licznika pojazdu, miejsca, daty i czasu zwolnienia kierowcy, oraz stwierdzenie podpisem wiarygodności tych danych.

Dowódcy (dysponenci użytkowników) wojskowych pojazdów mechanicznych nie mogą:

1) wydawać poleceń sprzecznych z przepisami dotyczącymi eksploatacji wojskowych pojazdów mechanicznych lub przepisami o ruchu drogowym,

- 2) przejmować kierowanie pojazdem, jeżeli nie mają do tego uprawnień,
- 3) wykorzystywać pojazdów w celach, które nie są związane z nakazanym zadaniem lub udzielonym zezwoleniem, jak również ich kierowców do wykonywania prac, które nie są związane z prowadzeniem pojazdów,
- 4) pozostawiać wojskowych pojazdów bez należytej ochrony, (parkowanie w nocy na ulicy, przed mieszkaniami prywatnymi itp.),
- 5) spożywać alkoholu w trakcie wykonywania swoich obowiązków podczas jazdy.

W razie stwierdzenia, że podczas dysponowania pojazdem kierowca znajduje się w stanie, w którym nie pozwala na dalsze kierowanie samochodem (zachorował, nie jest trzeźwy), dowódca pojazdu lub inny żołnierz mający prawo jazdy odpowiedniej kategorii może zastąpić kierowcę i doprowadzić pojazd do właściwej jednostki wojskowej.

Jeżeli w pojeździe nie ma żołnierzy lub znajdujący się w nim nie mają odpowiednich uprawnień do kierowania pojazdami, należy jazdę przerwać i zażądać pomocy.

Konieczność skorzystania z pomocy należy zgłosić (np. telefonicznie) do najbliższej służby inspekcyjnej garnizonu, służby dyżurnej jednostki wojskowej lub wojskowej komendy uzupełnień. Organa te mają obowiązek zawiadomić o tym jednostkę, która na danym terenie została zobowiązana do udzielenia pomocy, w tym również pomocy technicznej, pojazdom wojskowym znajdującym się w drodze.

W razie niewłaściwego zachowania się kierowcy lub naruszania przez niego przepisów w ruchu drogowym dowódca pojazdu jest zobowiązany reagować zgodnie z przysługującymi mu uprawnieniami. Dysponent lub użytkownik pojazdu powinien powiadomić o tym przełożonego, któremu kierowca podlega.

3.4 WYPEŁNIANIE ROZKAZÓW WYJAZDU

Podstawowym dokumentem uprawniającym do korzystania z wojskowego pojazdu mechanicznego oraz służącym do rozliczania pracy pojazdu jest rozkaz wyjazdu. Wystawia się go oddzielnie na każdy pojazd na podstawie zapotrzebowania, złożonego w kancelarii technicznej jednostki, nie później niż w dniu poprzedzającym użytkowanie pojazdu.

W niektórych przypadkach (szkolenie, samochody dyżurne itp.) rozkazy wyjazdu mogą być wystawione bez osobnych zapotrzebowań, na podstawie planów materiałowego zabezpieczenia.

Rozkaz wyjazdu wystawia się na jedno zamierzenie, w zasadzie na jedną dobę, z tym że jeżeli wyjazd ma trwać dłużej, to wydaje się jeden rozkaz wyjazdu na cały ten okres.

Dla samochodów dyżurnych, które są codziennie eksploatowane na terenie garnizonu, mogą być wystawiane rozkazy wyjazdu ważne na 6 dni. Obowiązuje przy tym zasada codziennego rozliczania (zakańczania) rozkazu wyjazdu, tak jakby to były rozkazy na oddzielne wyjazdy.

W przypadku jednoczesnego eksploatowania pojazdu i zamontowanego na nim urządzenia oraz holowania drugiego pojazdu (pryczepy) wystawia się tylko jeden rozkaz wyjazdu (pracy).

W rozkazie wyjazdu muszą być ewidencjonowane poszczególne przejazdy. Gdy przejazdów tych jest dużo, szczególnie przy rozkazach ważnych kilka dni, stosuje się do rozkazu wyjazdu załącznik, będący przedłużeniem ewidencji pracy pojazdu.

Zadaniem dowódcy (dysponenta, użytkownika) jest potwierdzenie w rozkazie wyjazdu nie tylko przejechanych w czasie użytkowania pojazdu kilometrów (lub przepracowanych motogodzin), ale także innych danych związanych z okolicznościami użycia pojazdu.

Przykłady wpisów do rozkazu wyjazdu:

1) przed rozpoczęciem jazdy należy sprawdzić, czy kierowca wpisał do rozkazu wyjazdu nakazaną trasę przejazdu oraz stan licznika przed wyjazdem. W przypadku, gdy kierowca odbędzie przejazd z PST jednostki do osoby dysponującej pojazdem sam, wpis może wyglądać, tak jak to podano w przykładzie 1 – rys.1.,

ZAŁĄCZNIK DO ROZKAZU WYJAZDU (PRACY) Seria F Nr 677900													EKSPL-10a
Data	Trasa skąd – dokąd	Rozliczenie pracy pojazdu (sprzętu)										Stan licznika godz. i miejsce zakończenia pracy oraz podpis dysponenta	
		stan licznika przed wyjazdem	po powrocie	przeje- żdzano km	przepra- żowano mig.	przeje- żdzano w godz.	przeje- żdzano w godz.	przeje- żdzano w godz.	przeje- żdzano w godz.	przeje- żdzano w godz.	przeje- żdzano w godz.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
12.01	PKT – ul. Krótka ⁽¹⁾	1253 ⁽¹⁾	1255 ⁽²⁾	2 ⁽³⁾									
Od st. licznika 1253 na trasie PKT-ul.Krótką kierowca po d-cę poj. jedzie sam. –sierz.Kowal ⁽²⁾													
12.01	ul.Krótką-ul.Żwirki	1255 ⁽³⁾											

Rys.1. Przykład 1-Początkowe wpisy w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu pracy pojazdu), w przypadku gdy kierowca przejazd z parku do osoby dysponującej pojazdem odbywa sam: 1– wpisy dokonane przez kierowcę

przed wyjazdem z parku; 2– wpisy dokonane przez osobę wystawiającą rozkaz wyjazdu; 3– wpisy dokonane przez kierowcę po zameldowaniu się u osoby dysponującej pojazdem i ustaleniu dalszej trasy jazdy.

2) po rozpoczęciu jazdy poszczególne przejazdy powinny być ewidencjonowane w sposób podany jak w przykładzie 1 – rys. 1. Jako jeden przejazd należy rozumieć przejazd między dwoma punktami docelowymi podanymi w rubryce 2 rozliczenia pracy pojazdu. W rubryce tej nie można umieszczać ogólnych wpisów (np. jazda w garnizonie). Trasa przejazdu musi być wyraźnie określona, ponieważ stanowi ona rozliczenie osoby dysponującej pojazdem ze sposobu jego wykorzystania,

3) w przypadku uszkodzenia w czasie drogi licznika kilometrów, kierowca, odnotowuje to w rozkazie wyjazdu podając czas oraz miejsce, gdzie nastąpiło uszkodzenie, a osoba dysponująca pojazdem zobowiązana jest to potwierdzić podpisem (przykład 2 – rys. 2),

Treść	ON	OS						Nr dziennik pracy MPS i pod wydaję	rodzaj terenu, całkowity ciężar holowanej przyczepy, praca użyteczna lub jaloowa agregatu	km mtg.		litr.	Rozliczenie paliwa	litr.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Stan MPS przed wy- jazdem	140	5							Potrzeba garażowa - PG	2	1,5%	0,6	Przysługuje wg normy z dodatkami	45
Pobrano z maga- zynu	40						1732/2	Jazda w mieście - DM	42	20%	1,8	Zużycie faktyczne	45	
Pobrano w drodze	5						1024/13					Zaocześnie- dono	—	
												Zużyto po- nad normę	—	
Prawidłowość rozliczeń MPS sprawdził _____ (Szeł zaopatrz. MPS - podpis)									Podpis: 13.01.04. (podpis i data)	Razem	X	X	2,4	
Niesprawności pojazdu (sprzętu) powstałe w czasie jazdy (pracy), uwagi organów kontrolnych oraz wymagany zakres obsługi itp.:														
W dniu 12.01.04 r. o godz. 13.30 w m. Toruń na trasie Toruń - Grudziądz przy stanie licznika 2459 km nastąpiło uszkodzenie linki licznika 1-1 por. Rys.														
Przy pojeździe (sprzęcie) wykonano obsługę techniczną, remont itp. w zakresie:														
O.B. wykonalem.: pojazd sprawny. O.B. wykonalem.: pojazd sprawny. dnia 12.01.04. dnia 13.01.04.														
Pojazd (sprzęt) obsłużony i sprawny technicznie postawiono na miejscu postoju	data	12.01.04	13.01.04						W przypadku uszkodzenia w czasie drogi licznika kilometrów kierowca odnotowuje to w rozkazie wyjazdu podając czas, miejsce i stan licznika, przy którym nastąpiło uszkodzenie, a osoba dysponująca pojazdem zobowiązana jest fakt ten potwierdzić własnoręcznym podpisem.					
	godzina	15.00	12.30											
	podpis dyżurnego parku	Nowak	Zybert											
1. przy rozliczeniu pracy agregatu (użytecznej i jalowej) wpis														
2. przy rozliczeniu zużycia MPS przez pojazd mechaniczny wpis														

Rys.2. Przykład 2– Wpisy w rozkazie wyjazdu (w ewidencji niesprawności powstałych w czasie jazdy), o uszkodzeniu podczas jazdy licznika kilometrów.

4) po zakończeniu użytkowania pojazdu osoba dysponująca pojazdem wpisuje stan licznika, miejsce i czas zakończenia pracy oraz stwierdza podpisem wiarygodność tych danych. Dowódca pojazdu może zwolnić pojazd (zakończyć rozkaz) w dowolnym miejscu. Zobowiązany jest wtedy wpisać do rozkazu wyjazdu, że powrotną drogę do jednostki kierowca odbywa sam. (przykład 3 – rys.3),

Dysponent lub użytkownik pojazdu nie może zwolnić kierowcy w dowolnym miejscu. Powinien odprowadzić pojazd do parku i tam zakończyć rozkaz wyjazdu, chyba że osoba wystawiająca rozkaz określiła, iż po zakończeniu dyspozycji kierowca wraca sam do parku. W tym przypadku wpis, podany w przykładzie 1, może brzmieć: "Od stanu licznika..... kierowca jedzie do dysponenta i z powrotem po trasie..... sam."

ZAŁĄCZNIK DO ROZKAZU WYJAZDU (PRACY) Seria F Nr 677900												EKSPL-10a
Data	Trasa skąd – dokąd	Rozliczenie pracy pojazdu (sprzętu)										Stan licznika godz. i miejsce zakończenia pracy oraz podpis dysponenta
		stan licznika		prze- jeż- dź- nia km	prze- jeż- dź- nia min	radio- młg.	stacji w godz.	młto- 				

Rys.3. Przykład 3– Wpis w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu pracy pojazdu), o zakończeniu dysponowania pojazdem: 1– w przypadku gdy pojazd zostaje zwolniony przy PKT; 2– w przypadku gdy pojazd zostaje zwolniony przez dowódcę pojazdu w innym miejscu; 3– zakończenie pracy pojazdu przez dyżurnego PST w przypadku gdy pojazd zostaje zwolniony przez dowódcę pojazdu w innym miejscu niż przy PKT.

5) w przypadku, gdy w czasie dysponowania pojazdem dowódca pojazdu zleca kierowcy odbycie przejazdu z innym żołnierzem lub pracownikiem cywilnym (dotyczy to przede wszystkim pojazdów dyżurnych), powinien on to czasowe przekazanie obowiązków dowódcy (lub dysponenta) odnotować w rozkazie wyjazdu (przykład 4 – rys. 4),

6) w przypadku, gdy pojazd był użytkowany w warunkach, w których do zasadniczej normy zużycia paliwa przysługują dodatki (instrukcja sygn. MPS 138/91), kierowca w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu zużycia paliwa) wpisuje dane uzasadniające doliczenie tych dodatków. Osoba dysponująca pojazdem potwierdza te dane własnoręcznym podpisem (przykład 4 – rys. 4).

ZAŁĄCZNIK DO ROZKAZU WYJAZDU (PRACY) Seria F Nr 677900												EKSPŁ-10a
Data	Trasa skąd – dokąd	Rozliczenie pracy pojazdu (sprzętu)										Stan licznika godz. i miejsce zakończenia pracy oraz podpis dysponenta
		stan licznika przed wyjazdem	stan licznika po powrocie	przeje-żano km	przepra-cowano mntg	radio- stacji	przeje-żano km	przepra-cowano mntg	radio- stacji	przeje-żano km	przepra-cowano mntg	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
12.01	PKT - ul.Krótką	1253	1255	2								
Od st. licznika 1253 na trasie PKT - ul.Krótką kier. po d-cę poj.jedzie sam.-dysp.sierż.Kowal												
12.01	ul.Krótką-ul.Żwirki	1255	1260	5								
12.01	ul.Żwirki-ul.Krótką	1260	1265	5								
Od st. licznika 1265 na trasie ul.Krótką - Wesola - ul.Krótką ul-cą poj.jest por.Keszy.-kpt.Mazur												
12.01	ul.Krótką-ul.Wesola	1265	1280	15								1296 km
12.01	ul.Wesola-ul.Krótką	1280	1296	16								8.50 ul.Krótką por. Keszy
Od st. licznika 1296 na trasie ul.Krótką - Biała - ul.Krótką dysponentem poj.jest p.Pelka - kpt.Mazur												
12.01	ul.Krótką-ul.Biała	1296	1298	2								1304 km
12.01	ul.Biała-ul.Krótką	1298	1301	3								11.30 ul.Krótką p. Pelka
12.01	ul.Krótką-ul.Leśna	1301	1308	7								1315 km
12.01	ul.Leśna-ul.Krótką	1308	1315	7								15.00 ul.Krótką
Od st. licznika 1315 do J.W.p. trasy ul. Krótką - Brzeźna kier.wraca sam.kpt. - Mazur												
12.01	ul.Krótką-PKT	1315	1317	2								1317 km
												15.10 PKT
												DYŻ.PST sierż Wrzosek

Po zakończeniu użytkowania pojazdu osoba dysponująca pojazdem wpisuje stan licznika, miejsce i czas zakończenia pracy oraz stwierdza podpisem wiarygodność tych danych. Dowódca pojazdu może zwolnić pojazd (zakończyć rozkaz) w dowolnym miejscu. Zobowiązany jest wtedy wpisać do rozkazu wyjazdu, że powrotną drogę do jednostki kierowca odbywa sam. Dysponent lub użytkownik pojazdu nie może zwolnić kierowcy w dowolnym miejscu. Powinien odprowadzić pojazd do parku i tam zakończyć rozkaz wyjazdu, chyba że osoba wystawiająca rozkaz określiła, iż po zakończeniu dyspozycji kierowca wraca sam do parku. W tym przypadku wpis może brzmieć: "Od stanu licznika kierowca jedzie do dysponenta i z powrotem po trasie sam." W przypadku gdy w czasie dysponowania pojazdem d-ca pojazdu zleca kierowcy odbycie przejazdu z innym żołnierzem lub pracownikiem wojska, powinien on to czasowe przekazanie obowiązków dowódcy (lub dysponenta) odnotować w rozkazie wyjazdu według powyższych wzorów.

Rys.4. Przykład 4 – Wpisy w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu pracy pojazdu), o czasowym przekazaniu obowiązków dowódcy (dysponenta) pojazdu innemu żołnierzowi lub pracownikowi wojska

Treść	ON	OS							rodzaj terenu, całkowity ciężar holowanej przyczepy, praca użyteczna lub jawowa agregatu	km mrg.	litr.	Rozliczenie paliwa	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	litr.	
Stan MPS przed wyjazdem	140	5							Potrzeba garażowa-PG	2	1,5%	0,6	Przysługuje wg normy z dodatkami
Pobrano z magazynu	40						1732/2	Jazda w mieście -DM	42	20%	1,8	Zużycie faktyczne	
Pobrano w drodze	5						1024/13					Zaoszczędzono	
												Zużyto ponad normę	
Prawidłowość rozliczeń MPS sprawdził								Por. Rys. 13.01.04 (podpis i data)	Razem	x	x	2,4	

Niesprawności pojazdu (sprzętu) powstałe w czasie jazdy (pracy), uwagi organów kontrolnych oraz wymagany zakres obsługi itp.:
W dniu 12.01.04 r. o godz. 15.50 w m. Toruń na trasie Toruń - Grudziądz przy stanie licznika 2459 km nastąpiło uszkodzenie linki licznika 1-1 por. Rys.

Przy pojeździe (sprzęcie) wykonano obsługę techniczną, remont itp. w zakresie:
OB. wykonałem - pojazd sprawny. CB. wykonałem - pojazd sprawny.
dnia 12.01.04 dnia 12.01.04

Rys.5. Przykład 5 – Wpisy w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu zużycia paliwa), o przysługujących dodatkach do normy zasadniczej, potwierdzone własnoręcznym podpisem osoby dysponującej pojazdem.

ROZKAZ WYJAZDU (PRACY)				Seria F	Nr 677899	Pojazd (sprzęt) sprawny 12.01.2004 r. 13.01.2004 r.						
Wydany dnia 12.01.2004 r. ważny do dnia 13.01.2004 r. J.W. J. OSK												
Marka pojazdu (sprzętu) Star.1142 nr rej. UE.00042 grupa 1 przyczepa nr rej.												
Kierowca - szer. Adam KIERYS (stopień, imię i nazwisko)				Podstawa zapot. nr 32/01/04 34/01/04								
Dysponent	por. Rys	por. Rys										
Trasa	Grupa-Toruń	Grupa-G-dz										
	Grupa	Grupa										
Cel wyjazdu	przewóz art.mund.	przewóz mat.budowl.										
Rodzaj przewozu	specjalny	garnizonowy										
Pojazd	data, godz.	12.01.04 7.30	13.01.04 8.20									
wyjechał z parku	stan licz.	2353	2459									
	podpis dyż. PKT	Nowak	Zybert									
Pojazd powrócił do parku	data, godz.	12.01.04 15.00	13.01.04 12.30									
	stan licz.	2459	2481									
	podpis dyż. PKT	Nowak	Zybert									
Rozliczenie pracy pojazdu (sprzętu)												
Data	Trasa skąd – dokąd	stan licznika		przeje-żano	przepra-cowano	radio	stacji	w godz.	w godz.	w godz.	w godz.	Stan licznika godz. i miejsca zakończenia pracy oraz podpis dysponenta
		przed wyjazdem	po powrocie									
12.01	Grupa - Toruń	2353	2425	72								
12.01	ul.Reja - ul.Mala	2425	2442	17								2459
12.01	ul.Mala - ul.Reja	2442	2459	17								15.00 PKT
12.01	Toruń - Grupa	2459	2459	73								por. Rys
13.01	Grupa - Grudziądz	2459	2466	7								
13.01	ul.Gdyńska - ul.Bema	2466	2470	4								
Oddano strzałów z armaty szt. Szt. 4 po godz. 1:30 i po godz. 14.00 w dni wolne od zajęć niedziele i święta												

Rys.6. Przykład 6 – Wpisy w rozkazie wyjazdu (w rozliczeniu zużycia paliwa), po uszkodzeniu licznika kilometrów, celem ewidencji przejechanych kilometrów.

Wszelkie wyjaśnienia, niesprawności, adnotacje organów wojskowej kontroli drogowej oraz zapisy związane z użytkowaniem pojazdu – umieszcza się na końcu rozkazu wyjazdu w rubryce „Niesprawności pojazdu (przykład 2 – rys.2),

7) w przypadku uszkodzenia w czasie drogi licznika kilometrów w czasie jazdy, pracę pojazdu rozlicza się dodając do wskazań licznika ilość przejechanych kilometrów od miejsca, w którym nastąpiło jego uszkodzenie (przykład 6 – rys. 6) po uprzednim wykonaniu czynności określonych w przykładzie 2.

4. KONTROLA DROGOWA WOJSKOWYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

4.1. PODSTAWA PRAWNA

Działając w oparciu o art. 131 ust. 2, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58 poz. 515 z późn. zm.¹⁾), Minister Obrony Narodowej w dniu 18 lutego 2004 r. wydał rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową (ŻW) i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz.U. z dnia 12 marca 2004 r.).

Rozporządzenie określa:

- organizację, warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i żołnierzy wojskowych organów porządkowych w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową, kierujących innymi pojazdami;
- organizację, warunki i sposób kierowania ruchem drogowym przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i żołnierzy wojskowych organów porządkowych, w związku z pilotowaniem kolumn wojskowych;

¹⁾ zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, Nr 90, poz. 757, Nr 25, poz. 202, Nr 90, poz. 756, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494, Nr 180, poz. 1497, Nr 25, poz. 202, Nr 175, poz. 1462; z 2006 r. Nr 104, poz. 708, Nr 104, poz. 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701; z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845.

- warunki i tryb współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

4.2. KONTROLA RUCHU DROGOWEGO

W celu przeprowadzenia kontroli pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym żołnierz ŻW i żołnierz wojskowego organu porządkowego wydaje polecenia i sygnały:

- poruszając się pieszo;
- znajdując się w pojeździe lub na pojeździe;
- jadąc wierzchem;
- znajdując się na pokładzie statku powietrznego.

Umundurowany żołnierz ŻW lub wojskowego organu porządkowego podaje sygnały:

- w warunkach dostatecznej widoczności – tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką;



Fot. 1. Sygnał do zatrzymania wydany, a za chwilę kontrola.

- w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

Polecenie do zatrzymania pojazdu powinno być podane z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie we wskazanym miejscu. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”.

Pojazd powinien być zatrzymany w miejscu, gdzie nie utrudnia ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu, chyba, że są prowadzone dzia-

łania pościgowe lub zachodzi uzasadnione podejrzenie iż pojazd bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego przedstawia się kontrolowanemu uczestnikowi ruchu, podając stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania. Kontrolowany może żądać od kontrolującego okazania legitymacji służbowej, którą należy tak przedstawić, aby była możliwość odczytania serii i numeru legitymacji (numeru odznaki identyfikacyjnej) oraz nazwy jednostki organizacyjnej, do której należy kontrolujący.

Kontrolujący może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu, opuszczenia pojazdu przez kierującego lub pasażera.

Wymogu przedstawiania nie stosuje się w razie zatrzymania pojazdu:

- w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa;
- jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo.

Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdami lub jego używania, wydaje pokwitowanie.

Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla:

- dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, a w szczególności działania hamulców, albo sprawdzenia masy lub nacisku pojazdu;
- sprowadzenia pojazdu, którym kierowała osoba znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo będąca pod wpływem środka odurzającego lub działającego podobnie do alkoholu, zatrzymanego w miejscu zabronionym.

4.3. KIEROWANIE RUCHEM DROGOWYM

W związku z pilotowaniem kolumn wojskowych albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia umundurowani żołnierze ŻW i żołnierze wojskowych organów porządkowych kierują ruchem drogowym, wydając polecenia i sygnały w celu krótkotrwałego zamknięcia lub otwarcia ruchu na drodze na czas przejazdu pojazdu lub kolumny (kolumn) pojazdów wojskowych.

Żołnierze ŻW i żołnierze wojskowych organów porządkowych mogą również kierować ruchem drogowym na drogach publicznych w ramach szkolenia oraz akcji związanej z ratowaniem życia lub zdrowia albo przywracania porządku publicznego – do czasu zakończenia akcji lub jej przejścia przez właściwy organ. W miarę możliwości, przed przystąpieniem do kierowania ruchem, należy powiadomić właściwą terytorialnie jednostkę Policji.

Znaczenie poleceń i sygnałów podawanych przez żołnierzy ŻW oraz żołnierzy wojskowych organów porządkowych, kierujących ruchem, określają przepisy w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. ogłoszone w Dz. U. Nr 170, poz. 1393).

MIEJSCE NA STEMPSEL	POKWITOWANIE	Seria AA	Numer 000000
NAGŁÓWKOWY JEDNOSTKI		Ważny do dnia	20..... r.
wydane przez	 w zamian za zatrzymanie w dniu	20..... r.	
o godz. (stopień, imię, nazwisko)	 — dowód rej. pojazdu marki ^{*)}		
NUMER REJESTR.	NUMER VIN		
— dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem ^{*)}	(prawo jazdy, kart. pozwol. do kier. tramwajem)		
nr	wydany przez	(nazwa org. i ozn. kod)	
imię, nazwisko i adres posiadacza			
powód zatrzymania			
Data pierwszej rejestracji pojazdu: Uwagi o warunkach używania pojazdu:			
.....			
Skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne ^{*)}			
Zarządzam skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne z powodu:			
.....			
.....			
(podpis wydającego pokwitowanie)		(podpis odbierającego)	
^{*)} Niepotrzebne skreślić.			

4.4. WSPÓŁDZIAŁANIE ŻANDARMERII WOJSKOWEJ Z POLICJĄ W EWIDENCJONOWANIU KIEROWCÓW NARUSZAJĄCYCH PRZEPISY RUCHU DROGOWEGO

Policja prowadzi ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Określonemu naruszeniu przypisuje się odpowiednią liczbę punktów w skali od 0 do 10 i wpisuje się do tej ewidencji. Punkty za naruszenie przepisów ruchu drogowego wpisane do ewidencji usuwa się po upływie 1 roku od dnia naruszenia (art. 130 – Prawo o ruchu drogowym).

W razie stwierdzenia naruszenia przepisów ruchu drogowego, podlegającego wpisaniu do ewidencji, przez żołnierza pełniącego czynną służbę wojskową lub inną osobę kierującą pojazdem Sił Zbrojnych RP, komendant jednostki organizacyjnej ŻW informuje o tym niezwłocznie komendanta wojewódzkiego Policji, właściwego ze względu na miejsce zamieszkania tej osoby.

W razie otrzymania informacji od sądu wojskowego, prokuratora wojskowego lub starosty o postanowieniu (decyzji) o zatrzymaniu prawa jazdy, o decyzji cofnięcia lub przywrócenia uprawnień do kierowania pojazdem albo o orzeczeniu środka karnego lub kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów, komendant jednostki organizacyjnej ŻW przekazuje niezwłocznie tę informację komendantowi wojewódzkiemu Policji właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania osoby, której to dotyczy.

4.4.1. Mandaty² i punkty karne³

Na podstawie art. 95 § 6 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. Nr 106, poz. 1148 oraz z 2003 r. Nr 109, poz. 1031) Prezes Rady Ministrów w rozporządzeniu określił taryfikator mandatów za wybrane rodzaje wykroczeń, nakładanych przez uprawnione organy. Podstawową formą mandatu jest mandat karny kredytowy. Warunkiem koniecznym do zastosowania postępowania mandatowego jest zgoda sprawcy na poddanie się ukaraniu w tym trybie.

Policjant (Żandarm) może nakładać mandat w wysokości do 500 złotych, a w przypadkach określonych w art. 9 § 1 kw – 1000 złotych.

Wprowadzony system punktów karnych ma na celu eliminowanie z polskich dróg osób zbyt często naruszających przepisy prawa o ruchu drogowym, a tym samym stwarzających swoim postępowaniem zagrożenie dla życia i zdrowia innych uczestników ruchu. System punktów karnych dotyczy wyłącznie osób posiadających prawo jazdy(kierowcy, motorniczy).

² Rozporządzenie Prezesa rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz.U. Nr 208, poz. 2023)

³ Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 20 grudnia 2002 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 236, poz. 1998, Dz.U. z 2003 r. Nr 35, poz. 311)

Liczbę punktów wpisuje się do blankietu mandatu karnego. Jeżeli jeden czyn popełniony przez kierowcę narusza więcej niż jeden przepis ruchu drogowego, w ewidencji uwidacznia się wszystkie naruszenia, przypisując każdemu odpowiednią liczbę punktów. Może się zdarzyć, że jeden czyn sprawi uzyskanie przez kierowcę nawet 25 punktów.

Do ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego wpisuje się kierowcę, który kierując pojazdem dopuścił się naruszenia tych przepisów. Ewidencję prowadzi komendant wojewódzki Policji właściwy ze względu na miejsce zamieszkania ewidencjonowanych. Wpisu ostatecznego do ewidencji dokonuje się jeżeli naruszenia zostaną stwierdzone prawomocnymi wyrokami sądów, postanowieniami sądu o warunkowym umorzeniu postępowania albo nakazami lub mandatami karnymi. Usunięcie punktów z ewidencji następuje jeżeli od dnia popełnienia naruszenia upłynął rok.

Osoba zainteresowana ma prawo uzyskać od Policji ustną informację lub zaświadczenie o wpisach ostatecznych lub tymczasowych dotyczących punktów odpowiadających dokonany przez siebie naruszeniom. Informacji udziela się lub zaświadczenie wydaje w siedzibie organu prowadzącego ewidencję lub, w miarę możliwości technicznych, w innej jednostce Policji.

Wybrane przykłady wysokości nakładanych mandatów i punktów karnych:

- nie ustąpienie pierwszeństwa podczas włączania się do ruchu – 300 zł / 5 pkt
- nie ustąpienie pierwszeństwa podczas zmiany pasa ruchu – 250 zł / 5 pkt
- nie ustąpienie pierwszeństwa na skrzyżowaniu (w tym pieszym) – 350 zł / 6 pkt
- niezatrzymanie się przed znakiem STOP – 100 zł / 1 pkt
- niezastosowanie się do znaków B-3 do B-7 (zakaz wjazdu) – 250 zł / 3 pkt
- niezastosowanie się do znaków C– 1 do C-12 (nakaz jazdy) – 250 zł / 5 pkt
- niezastosowanie się do przepisów ograniczenia prędkości:
 - przekroczenie dp. do 10 km/h – do 50 zł / 1 pkt
 - przekroczenie dp. o 11 – 20 km/h – 50 – 100 zł / 2 pkt
 - przekroczenie dp. o 21 – 30 km/h – 100 – 200 zł / 4 pkt
 - przekroczenie dp. o 31 – 40 km/h – 200 – 300 zł / 6 pkt

- przekroczenie dp. o 41 – 50 km/h – 300 – 400 zł / 8 pkt
- przekroczenie dp. o 51 km/h i więcej – 400 – 500 zł / 10 pkt
- jazda z prędkością utrudniającą ruch innym kierującym – 50 – 200 zł / 2 pkt
- naruszenie zakazu wyprzedzania na skrzyżowaniu – 300 zł / 5 pkt
- naruszenie zakazu wyprzedzania na przejściach dla pieszych – 200 zł / 5 pkt
- naruszenie zakazu wyprzedzania na zakrętach (gdy znak ostrzeg.) – 300 zł / 5 pkt
- nadużywanie sygnałów dźwiękowych lub świetlnych – 200 zł / 0 pkt
- utrudnianie ruchu podczas cofania – 50 – 200 zł / 0 pkt
- niekorzystanie z pasów bezpieczeństwa podczas jazdy – 100 zł / 2 pkt
- zawracanie (tunele, mosty, wiadukty, drogi jednokier.) – 200 zł / 5 pkt
- holowanie pojazdu o niesprawnych hamulcach – 250 zł / 0 pkt
- holowanie pojazdem z przyczepą (naczepą) – 250 zł / 0 pkt
- zatrzymanie pojazdu na skrzyżowaniu lub w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania – 300 zł / 1 pkt
- naruszenie zakazu zawracania na autostradzie lub drodze ekspresowej – 300 zł / 5 pkt
- jazda bez wymaganych świateł od zmierzchu do świtu – 200 zł / 4 pkt

5. PRZEMIESZCZANIE SIĘ KOLUMN POJAZDÓW WOJSKOWYCH

Ruch indywidualny pojazdów i jadących w zorganizowanej kolumnie po drogach publicznych jest usankcjonowany ustawą „Prawo o ruchu drogowym” i rozporządzeniami właściwych ministrów.

5.1. ORGANIZACJA KOLUMN

Art. 32. „Prawa o ruchu drogowym” ustala zasady ruchu pojazdów w kolumnie, i tak:

- liczba pojazdów jadących w zorganizowanej kolumnie nie może przekraczać:
 - samochodów osobowych, motorowerów lub motocykli – 10;
 - rowerów jednośladowych – 15;
 - pozostałych pojazdów – 5;

- odległość między jadącymi kolumnami nie może być mniejsza niż 500 m dla kolumn pojazdów samochodowych oraz 200 m dla kolumn pozostałych pojazdów;
- zabrania się wjeżdżania między jadące w kolumnie rowery jednośladowe oraz pojazdy uprzywilejowane oraz pojazdy jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej.

Dokumentem regulującym sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej jest rozporządzenie ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej ^{1/}.

Struktura kolumny

Liczba pojazdów w kolumnie nie może przekraczać 20., a jeżeli kolumna składa się wyłącznie z samochodów osobowych – 30 pojazdów.

W razie przejazdu kolumny pojazdów w związku z działaniami mającymi na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz realizację zadań związanych z obronnością państwa w/wym. ograniczenia liczby pojazdów w kolumnie nie obowiązują (zapis nie dotyczy przedsięwzięć szkoleniowych wojsk).

Pojedynczą kolumnę tworzą co najmniej trzy wojskowe pojazdy jadące tą samą trasą, pod jednym dowództwem.

Jeżeli pojazdów jest więcej, wówczas tworzymy dwie lub więcej kolumn. Odległość między jadącymi kolumnami pojazdów nie może być mniejsza niż 500 m, a między kolumnami w czasie postoju – 200 m.

Wymienione zasady dotyczące pojazdów, stosuje się również do zespołów pojazdów.

Organizacja przejazdu kolumny

Przejazdy kolumn pojazdów wojskowych w składzie 6 i więcej pojazdów mogą być realizowane po uzyskaniu „Pozwolenia na przejazd drogowy”.

Na przejazdy kolumn pojazdów wojskowych w składzie od 3 do 5 pojazdów nie jest wymagane „Pozwolenie na przejazd drogowy”.

Jednostka Wojskowa po otrzymaniu zadania transportowego przesyła „Zapotrzebowanie na przejazd drogowy” do Wojskowej

^{1/} Rozporządzenie ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 2 października 2002 r. w sprawie sposobu organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej (Dz.U. Nr 189, poz. 1589)

Komendy Transportu właściwej terytorialnie do miejsca rozpoczęcia przejazdu.

Terminy zgłaszania przejazdów kolumn pojazdów wojskowych

30 dni roboczych przed planowanym przejazdem międzynarodowym,

15 dni roboczych przed planowanym przejazdem międzyokręgowym i na obszarze okręgu wojskowego,

10 dni roboczych przed planowanym przejazdem na obszarze odpowiedzialności WKTr;

Dowódca (kierownik) jednostki zarządzającej przejazd kolumny lub upoważniona przez niego osoba jest zobowiązana określić: trasę przejazdu, oraz planowany czas jego rozpoczęcia i zakończenia, liczbę pojazdów w kolumnie, prędkość przejazdu kolumny, odległości pomiędzy jadącymi pojazdami, miejsce i czas planowanego postoju, sposób porozumiewania się pomiędzy osobami znajdującymi się w poszczególnych pojazdach, a ponadto wyznaczyć dowódcę / kierownika/ kolumny, a jeżeli kolumna składa się z co najmniej 10. pojazdów, to również:

- kierunkowego – poruszającego się w pierwszym pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie wyznaczonej trasy oraz prędkości przejazdu,
- zamykającego – poruszającego się w ostatnim pojeździe kolumny, odpowiedzialnego za utrzymywanie dyscypliny w kolumnie, organizację środków bezpieczeństwa wymaganych w czasie pokoju, składanie meldunków o dyscyplinie w kolumnie oraz o rodzaju uszkodzeń pojazdów i miejsca ich postoju,
- osobę (osoby) wykonującą (wykonujące) zadania niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego przejazdu kolumny.

W/wym. osobom funkcyjnym należy zapewnić odpowiednie środki łączności.

Dowódca kolumny wyznacza dowódcę każdego pojazdu, którym może być jego kierowca.

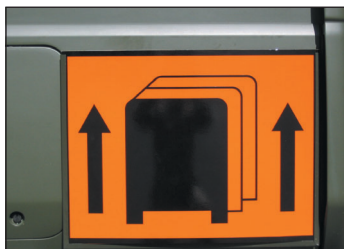
5.2. OZNAKOWANIE KOLUMN

W zakresie oznakowania kolumn pojazdów określono następujące minimalne wymagania dotyczące oświetlenia i oflagowania:

1) światła (mijania) wszystkich pojazdów poruszających się w kolumnie muszą być włączone;

2) na pierwszym pojeździe kolumny (przód – lewa strona) i na ostatnim pojeździe kolumny (tył – lewa strona) umieszcza się tablicę

o wymiarach 400 mm x 300 mm, której wzór określa rozporządzenie^{1/}(Fot.1., 2).



Fot. 1. Wzór tablicy umieszczanej na pierwszym i ostatnim pojeździe kolumny.



Fot. 2. Oznakowanie ostatniego pojazdu w kolumnie.

3) pierwszy pojazd każdego elementu kolumny (grupy pojazdów) musi mieć wystawioną niebieską flagę zamocowaną z przodu po lewej stronie;

4) ostatni pojazd każdego elementu kolumny (grupy pojazdów) musi mieć wystawioną zieloną flagę zamocowaną z przodu, po lewej stronie;

5) pojazd dowódcy kolumny oznacza się białą-czarną flagą (załącznik W) zamocowaną z przodu, po lewej stronie^{1/} (Fot. 3.,4.);



Fot. 3. Oznakowanie pojazdu dowódcy kolumny.



Fot. 4. Przykładowe miejsce zamocowania białą – czarnej flagi.

6) uszkodzony pojazd oznacza się żółtą flagą, tak aby była widoczna dla nadjeżdżających pojazdów, usuwając inną flagę (jeśli jest zamocowana);

7) w przypadku przejazdu pojedynczej kolumny nie mają zastosowania pkt. 3) i 4) niniejszego akapitu.

Flagi służące do oznakowania pojazdów w kolumnie powinny być umiejscowione w sposób nie powodujący ich wystawiania poza obrys pojazdu.

Kolumny poruszające się po drodze ekspresowej lub autostradzie (drogi oznaczone znakami drogowymi D7 i D9) oznakowuje się dodatkowo poprzez umieszczenie na pierwszym i ostatnim pojeździe kolumny ostrzegawczego sygnału świetlnego błyskowego barwy żółtej, widocznego z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza. Powyższy zapis nie ma zastosowania podczas pilotowania kolumny przez oznakowane pojazdy żandarmerii wojskowej lub wojskowej regulacji ruchu.

Każda kolumna, której wydano „Pozwolenie na przejazd drogowy” musi być identyfikowana poprzez numer tego pozwolenia zwany numerem kolumny. Numer kolumny 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 pozwolenia musi być usunięty.

Sygnały należy tak umieścić aby były dobrze widoczne co najmniej: z przodu i boków (umieszczony na pierwszym pojeździe), z tyłu i boków (umieszczony na ostatnim pojeździe).

Sygnały świetlne błyskowe barwy żółtej można stosować w razie przejazdu kolumny po innej drodze niż ekspresowa i autostrada.

5.3. PROWADZENIE KOLUMN

Prędkość jazdy kolumny zawsze musi być bezpieczna, a jej wielkość określa się uwzględniając: prędkość jaką mogą uzyskać najwolniejsze pojazdy, długość kolumny, warunki drogowe i atmosferyczne, porę dnia i roku, umiejętności kierowców i ich stan fizyczny i psychiczny.

Prędkość jazdy kolumny przestrzega jadący pierwszym pojazdem kierowca, a jeżeli ilość pojazdów jest mniejsza niż 10 – dowódca kolumny. Kierowca każdego następnego pojazdu jest obowiązany dostosować prędkość jazdy do jadącego przed nim pojazdu, zachowując bezpieczną odległość. Minimalna odległość między pojazdami kolumny w czasie jazdy, w dobrych warunkach drogowych i atmos-

ferycznych, powinna wynosić tyle metrów ile wynosi prędkość jazdy w km/h, lecz nie mniej niż 50 m. Odległość należy zwiększyć w miarę pogarszających się warunków drogowych i atmosferycznych.

Utrzymywanie stałej prędkości jazdy i odległości między pojazdami ma bardzo istotne znaczenie dla zachowania ciągłości kolumny.

Podstawowe obowiązki dowódcy (kierowcy) pojazdu:

- utrzymywanie nakazanej prędkości jazdy i odległości między pojazdami,
- nie zmieniać wyznaczonych miejsc w kolumnie,
- w przypadku uszkodzenia pojazdu należy go zatrzymać po prawej stronie drogi (pobocze lub jezdni) i sygnalizować innym kierowcom aby go omijali,
- przestrzeganie przepisów ruchu drogowego i zasad bezpieczeństwa jazdy jak przy jeździe indywidualnej (pewnym odstępstwem jest sytuacja gdy ruch na drodze został zamknięty dla ruchu publicznego),
- bezwzględne stosowanie się do poleceń dotyczących prowadzenia kolumny,
- obserwacja znaków i sygnałów przekazywanych przez osoby funkcyjne.

Zatrzymywanie i postój kolumny na drodze publicznej powinno odbywać się jak najbliżej prawej strony jezdni, a jeżeli jest pobocze – to na poboczu. Jeżeli zatrzymanie i postój kolumny odbywa się na jezdni o dwóch pasach ruchu to kolumnę należy tak ustawić, aby co dwa trzy pojazdy zachować odległość 10 – 15 m, w celu umożliwienia wymijania się pojazdów jadących w tym czasie po drodze.

W czasie prowadzenia kolumny organizowane są planowe postoje, które wykorzystuje się na sprawdzenie pojazdów, ładunku i odpoczynek kierowców.

5.4. POJAZDY UPRIWILEJOWANE W KOLUMNACH

Okoliczności, w jakich są używane pojazdy uprzywilejowane w kolumnach zostały wyszczególnione w rozporządzeniu^{2/}.

^{2/} Rozporządzenie ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 września 2002 r. w sprawie okoliczności, w jakich są używane pojazdy uprzywilejowane w kolumnach (Dz.U. Nr 167, poz. 1377)

Zasady przemieszczania pojazdów sił zbrojnych związanych z wykonywaniem zadań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zadań na rzecz obronności kraju określono w §1, ust. 2 tego rozporządzenia. Pojazdy uprzywilejowane w kolumnach mogą być również używane w trakcie realizacji programów szkolenia specjalistycznego lub doskonalenia zawodowego sił zbrojnych, jeżeli jest to niezbędne do osiągnięcia celów określonych w tych programach (§2 rozporządzenia).

Kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych, gdy uczestniczy w przejeździe kolumny pojazdów uprzywilejowanych – Art.53, ust.2 ustawy^{3/}.

Pojazd samochodowy uprzywilejowany wyposaża się w sygnały ostrzegawcze:

- 1) dźwiękowy;
- 2) świetlny błyskowy barwy niebieskiej oraz dodatkowo barwy czerwonej.

Wypośażenie oraz oznakowanie wojskowych pojazdów uprzywilejowanych określone zostało w rozporządzeniu^{4/}.

Oznakowane pojazdy ŻW oraz wojskowej regulacji ruchu są wykorzystywane jako pierwszy i ostatni pojazd kolumny, o której mowa w rozporządzeniu.^{2/} (Fot.5.)



Fot. 5. Wojskowe pojazdy uprzywilejowane wyposażone w niebieskie i dodatkowo czerwone światło błyskowe, stosowane są do zabezpieczania przejazdów wojskowych wymagających pilotowania.

^{3/} Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20. czerwca 1997 r.

^{4/} Rozporządzenie ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262).

5.5. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU KOLUMN

Przestrzeganie dyscypliny i przepisów ruchu drogowego podczas jazdy w kolumnie zapobiega wypadkom drogowym

Jazda w kolumnie jest trudniejsza od jazdy indywidualnej, wymaga od kierowcy większej koncentracji uwagi i dużych kwalifikacji w kierowaniu.



Fot. 6. Oznakowanie końca kolumny podczas postoju.



Fot. 7. Urządzenia do przekazywania informacji podczas ruchu kolumny.

Przestrzeganie przez wszystkich uczestników jazdy w kolumnie ustalonych zasad pozwoli sprawnie i bezpiecznie przebyć trasę marszu w zorganizowanej kolumnie. Oto kilka istotnych warunków bezpiecznego ruchu kolumn.

Prędkość jazdy kolumny na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim nie może przekraczać 15 km/h. Na przejazdach niestrzeżonych, szczególnie przy dłuższych kolumnach (10 i więcej pojazdów), należy wystawić obserwatora regulującego przejazd kolumny.

Sprawne i bezpieczne prowadzenie kolumny ułatwi dobrze zorganizowany, sprawny i łatwy do zapamiętania system przekazywania informacji. W tym celu wykorzystywać: radiowe środki łączności,

metody wizualne (chorągiewki sygnalizacyjne, sygnały świetlne), urządzenia nagłaśniające (Fot.7).

Dyscyplina i porządek w czasie postoju kolumny zapewni bezpieczeństwo uczestnikom ruchu (kolumnie i postronnym). Zaleca się ustawienie za ostatnim pojazdem kolumny ostrzegawczego trójkąta odblaskowego, w odległości 30 – 50 m (Fot.6.).

Osobom, które wysiadły z pojazdów, zabrania się chodzenia po jezdni oraz przechodzenia na jej lewą stronę.

Omijając lub wymijając stojącą kolumnę, należy zmniejszyć prędkość i jechać bardzo ostrożnie

Bardzo ważnym elementem bezpiecznego prowadzenia kolumny jest poprawny instruktaż przeprowadzony z dowódcami i kierowcami pojazdów przez dowódcę kolumny. Instruktaż powinien objąć między innymi następującą tematykę:

- omówienie trasy przejazdu z podkreśleniem charakterystycznych, z punktu widzenia bezpieczeństwa, miejsc,
- prędkości jazdy,
- odległości między pojazdami w ruchu i na postoju, – struktura kolumny,
- dyscyplina i porządek w czasie jazdy i na postoju,
- sposób postępowania w razie uszkodzenia pojazdu,
- system łączności (radiowej, sygnałowej, głosowej),
- zadania osób funkcyjnych,
- rejon i czas trwania planowanych postojów.

Zadanie główne marszu kolumny, to jej bezpieczny i terminowy przejazd

5.6. PRZEJAZD POJAZDÓW SPECJALNYCH I NIENORMATYWNYCH NALEŻĄCYCH DO SIŁ ZBROJNYCH PO DROGACH PUBLICZNYCH

Pojazd specjalny nienormatywny^{5/} jest to pojazd lub zespół pojazdów specjalnych oraz używanych w związku z przewozem pojazdów

^{5/} Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministra Sprawiedliwości z dnia 11. października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych RP ... (Dz.U. z 2007 r. Nr 201, poz. 1454)

specjalnych, których masa, naciski osi lub wymiary wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach określających warunki techniczne pojazdów oraz określonych w Art. 61 ust. 6, 8 i 10 ustawy^{3/}.

Wymagania dotyczące poruszania się pojazdów nienormatywnych

- uzyskanie zgody na przejazd pojazdu nienormatywnego po drogach publicznych^{5/},
- pilotowanie – jeżeli w rozporządzeniu^{5/} jest taki wymóg.

Sposób uzyskania zgody na przejazd pojazdu nienormatywnego na terenie kraju

Jednostka Wojskowa po otrzymaniu zadania transportowego przesyła „Zapotrzebowanie na przejazd drogowy” i „Wniosek o wyrażenie zgody/uzgodnienie trasy na przejazd pojazdu nienormatywnego” do Wojskowej Komendy Transportu właściwej terytorialnie do miejsca rozpoczęcia przejazdu.

„Pozwolenie na przejazd drogowy” wydaje odpowiedni organ transportu i ruchu wojsk Sił Zbrojnych RP, tj:

Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk – w przypadku przemieszczenia wojsk własnych i obcych przez granicę RP oraz przemieszczenia wojsk własnych między okręgami wojskowymi, w tym również przejazdy wojsk obcych ćwiczących (stacjonujących) na terenie RP;

Oddziały Transportu i Ruchu Wojsk Logistyki Okręgów Wojskowych – w przypadku planowania krajowego przejazdu drogowego na obszarze okręgu wojskowego, w tym również przejazdów wojsk obcych ćwiczących (stacjonujących) na terenie OW;

Wojskowe Komendy Transportu – w przypadku planowania krajowego przejazdu drogowego – niewymagającego pilotowania – na obszarze odpowiedzialności komendy dla sił własnych oraz wojsk obcych ćwiczących, (stacjonujących) w rejonie odpowiedzialności WKTr.

Terminy zgłaszania przejazdów pojazdów nienormatywnych

30 dni roboczych przed planowanym przejazdem międzynarodowym,

20 dni roboczych przed planowanym przejazdem międzyokręgowym i na obszarze okręgu wojskowego,

15 dni roboczych przed planowanym przejazdem na obszarze odpowiedzialności WKTr;

5.7. PILOTOWANIE

Pilotowanie, jest to zespół czynności wykonywanych na drodze mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu podczas trwania przejazdu pojazdu lub kolumny pojazdów^{5/}.

Pilot jest osobą upoważnioną 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. Zadania te pilot realizuje w szczególności poprzez:

- 1) właściwą organizację przejazdu;
- 2) bezpośredni nadzór nad pojazdami w czasie ich przejazdu i postoju;
- 3) kierowanie ruchem drogowym według zasad określonych w odrębnych przepisach.

Pilotowaniu po drogach publicznych podlega:

- 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;– przez jeden pojazd pilotujący;
- 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;– przez dwa pojazdy pilotujące poruszające się z przodu i z tyłu pojazdu;
- 3) kolumna pojazdów specjalnych nienormatywnych licząca 6 i więcej pojazdów – przez dwa pojazdy poruszające się z przodu i z tyłu kolumny;
- 4) kolumna pojazdów licząca 10 i więcej pojazdów
– przez dwa pojazdy poruszające się z przodu i z tyłu kolumny;
- 5) pojazd gąsienicowy, z wyjątkiem pojazdu na gąsienicach z nakładkami gumowymi;

6) pojazd wyposażony tylko w jedno światło drogowe lub mijania, w światło obrysowe lub odblaskowe, nie będący pojazdem jednośladowym, poruszający się w warunkach niedostatecznej widoczności.

Pojazd pilotujący^{5/}

Pojazdem pilotującym powinien być oznakowany pojazd samochodowy:

- 1) Żandarmerii Wojskowej lub pododdziału regulacji ruchu Sił Zbrojnych;
- 2) Policji lub Straży Granicznej.

W okresie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej, a także w czasie prowadzenia akcji ratowniczej lub akcji związanej z przywracaniem bezpieczeństwa i porządku publicznego przytoczonych przepisów dotyczących pilotowania nie stosuje się.

5.8. ZASADY PRZEJAZDÓW POJAZDÓW SIŁ ZBROJNYCH PO PŁATNYCH AUTOSTRADACH

Zasady przejazdu pojazdów służbowych należących do Sił Zbrojnych RP po płatnych odcinkach autostrad na terenie RP zostały określone na mocy porozumień zawartych pomiędzy Ministrem Obrony Narodowej, a Koncesjonariuszami autostrad A-1, A-2 i A-4.

Do bezpłatnego korzystania z płatnych odcinków autostrad „pojazdami uprawnionymi” są pojazdy służbowe należące do Sił Zbrojnych RP, korzystające z autostrady w ramach przejazdu zorganizowanymi kolumnami oraz pojedyncze pojazdy w związku z wykonywaniem zadań obronności a także pojazdy służbowe należące do SZ państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną i tak stanowi.

W celu skorzystania z bezpłatnego przejazdu autostradami, dysponenti pojazdów są zobowiązani do uprzedniego zgłoszenia przejazdu, potwierdzonego przez osobę odpowiedzialną za prowadzenie gospodarki samochodowej w jednostce wojskowej lub jego przełożonego, pisemnie (faxem) w terminie najpóźniej na dwa dni robocze przed planowanym przejazdem, odpowiednio do*):

Szefa Oddziału Transportu i Ruchu Wojsk Logistyki Pomorskiego Okręgu Wojskowego, w przypadku przejazdu autostradą A-1 i A-2;

Szefa Oddziału Transportu i Ruchu Wojsk Logistyki Śląskiego Okręgu Wojskowego, w przypadku przejazdu autostradą A-4.

6. SŁUŻBA PARKOWA

Najważniejszym miejscem, w którym koncentrują się wszelkie działania osób odpowiedzialnych za właściwą i zgodną z przepisami eksploatację pojazdów mechanicznych jest punkt kontroli technicznej (PKT) pojazdów usytuowany w parku sprzętu technicznego.

W budynku PKT realizuje zadania, służba parkowa, zgodnie z „Regulaminem ogólnym Sił Zbrojnych RP” (sygn. Szt. Gen. 1554/2003).

W związku z tym park sprzętu technicznego (PST) powinien spełniać określone wymagania przedstawione w pkt.6.1, stosownie do realizowanych zadań, na podstawie przepisów branżowych.¹

6.1. ORGANIZACJA PARKU SPRZĘTU TECHNICZNEGO

Park techniczny stanowi wydzielony w obrębie jednostki lub poza nią teren przeznaczony do przechowywania, obsługi i naprawy sprzętu technicznego.

W zależności od warunków, w jakich znajdują się wojska, jednostki wojskowe organizują parki:

- 1) stałe – urządzone w miejscu stałego postoju jednostki (w garnizonie),
- 2) polowe – urządzone w czasie pobytu wojsk na obozach ćwiczeń i poligonach oraz podczas manewrów i wykonywania zadań specjalnych.

Rozmieszczenie i urządzenie parku powinno zapewniać:

- 1) właściwe warunki przechowywania uzbrojenia i sprzętu technicznego,
- 2) szybki i bezpieczny wyjazd sprzętu z parku oraz jego wjazd do parku,
- 3) przeprowadzenie kontroli stanu technicznego sprzętu wyjeżdżającego z parku i powracającego do parku,
- 4) właściwe warunki do wykonania obsługi i napraw bieżących uzbrojenia i sprzętu technicznego oraz możliwość doprowadzenia w krótkim czasie do nakazanego stanu technicznego sprzętu powracającego do parku,

^{1/} „Przepisy o Gospodarowaniu Mieniem Służby Czołgowo-Samochodowej” – sygn. Panc.-Sam. 571/91.

- 5) pełne bezpieczeństwo przeciwpożarowe i bezpieczeństwo higieny pracy,
- 6) dogodne warunki ochrony i obrony,
- 7) ochronę ekologiczną.

Park stały sprzętu technicznego powinien składać się z następujących elementów:

- 1) punktu kontroli technicznej wraz z urządzeniami i odpowiednio wyposażonymi pomieszczeniami dla dyżurnej służby parkowej,
- 2) ciągu stanowisk obsługiwanego codziennego sprzętu,
- 3) stanowisk obsługowo-naprawczych,
- 4) pododdziałowych punktów obsługowo – naprawczych (jeżeli etat jednostki przewiduje środki obsługowo – naprawcze w pododdziałach),
- 5) garaży i miejsc postojowych dla uzbrojenia i sprzętu technicznego,
- 6) placów, dróg dojazdowych i komunikacyjnych w parku,
- 7) uzbrojenia terenu (wodno-kanalizacyjnego, elektrycznego, centralnego ogrzewania itp.),
- 8) ogrodzenia,
- 9) bram (główniej i zapasowych).

Urządzenie i wyposażenie poszczególnych elementów parku powinno być zgodne z obowiązującymi normatywami i wytycznymi projektowania tych elementów, a także odpowiednimi zestawami i tabelami należności wyposażenia stacjonarnego.

Park polowy powinien zawierać niezbędne elementy potrzebne do wykonania obsługiwanych technicznych i napraw bieżących oraz zapewnić ochronę i bezpieczny postój znajdującego się w nim sprzętu. Zasadnicze wyposażenie tych elementów powinny stanowić ruchome środki obsługowo-naprawcze przewidziane w etatach jednostek.

Poszczególne elementy parku rozmieszcza się w kolejności zapewniającej funkcjonalne ich wykorzystanie w procesie eksploatacji sprzętu technicznego, a także dobrą organizację pracy.

Rozmieszczenie elementów parku powinno odpowiadać warunkom bezpieczeństwa przeciwpożarowego, a także zapewnić technologiczny ciąg czynności obsługowo naprawczych, bezkolizyjny ruch pojazdów wewnątrz oraz wyjazd i wjazd do parku.

Poszczególne elementy parku stałego powinny być ze sobą połączone drogami o utwardzonej nawierzchni. Ruch pojazdów kołowych powinien być w miarę możliwości oddzielony od ruchu pojazdów gąsienicowych.

Na drogach w parku oraz na terenie całej jednostki obowiązują przepisy określone w ustawie „Prawo o ruchu drogowym”. Wszystkie drogi na terenie jednostki należy oznakować znakami drogowymi w zakresie kierunku, ograniczenia prędkości ruchu i pierwszeństwa przejazdu. Maksymalna prędkość przemieszczania się pojazdów na terenie jednostki nie może przekraczać 20 km/h.

Cały teren parku jest podzielony na rejony, które przydzielono poszczególnym pododdziałom. Dowódcy pododdziałów są odpowiedzialni za właściwe ich utrzymanie.

Wszystkie budynki na terenie parku są ponumerowane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami służb zakwaterowania i budownictwa.

Elementy parku powinny być naniesione na plan sytuacyjny. Plan powinien znajdować się w widocznym miejscu w pomieszczeniu dyżurnego parku.

Tok służby i pracy w parku określa dowódca jednostki. Całokształtem pracy w parku kieruje szef logistyki. Odpowiada on za utrzymanie porządku w parku, przestrzeganie przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz bezpieczeństwo przeciwpożarowe.

Organizacja pracy w parku powinna obejmować przede wszystkim:

- 1) kontrolę wchodzących na teren parku i wychodzących z parku osób przez dyżurną służbę parkową,
- 2) kontrolę wyjeżdżających z parku i powracającego do parku sprzętu w punkcie kontroli technicznej (PKT),
- 3) przeprowadzenie obsługiwań codziennych sprzętu użytkowanego na punktach ciągu obsługiwanego codziennego w ustalonej technologicznej kolejności wykonywanych czynności:
 - a) czyszczenie wstępne (na sucho lub mokro), mycie oraz suszenie,
 - b) uzupełnianie materiałów pędnych na stacji materiałów pędnych i smarów (w punktach tankowania),
 - c) przegląd i wykonanie zabiegów konserwacyjnych oraz przygotowanie sprzętu do wjazdu na stanowiska kontrolno-regulacyjne,
- 4) przeprowadzenie obsługiwań okresowych (OO-1, OO-2) i napraw bieżących na stanowiskach obsługowo-naprawczych,
- 5) ustawienie sprawnego i przygotowanego do wjazdu sprzętu w miejscach jego postoju (przechowywania).

6.2. MIEJSCE SŁUŻBY PARKOWEJ W SYSTEMIE FUNKCJONOWANIA PARKU

Budynek PKT w parkach stałych umieszcza się przy głównej bramie wyjazdowej (wjazdowej) do parku. Przeznaczony jest do wykonywania zadań przez dyżurną służbę parkową. Pomieszczenie dla dyżurnego parku oraz dla dyżurnego punktu kontroli technicznej powinno umożliwiać dobry wgląd na bramę wjazdową i wyjazdową oraz na teren parku.

Przed budynkiem PKT powinno znajdować się miejsce (plac) przeznaczone do kontroli pojazdów wyjeżdżających z parku i powracających do parku. Ponadto w pobliżu PKT należy wydzielić miejsce dla pojazdów oczekujących na użytkowników. Na budynku PKT powinien być umieszczony widoczny z daleka (oświetlony w porze nocnej) napis „PKT”

Punkt kontroli technicznej „PKT” należy organizować również w parkach polowych.

6.3. OBOWIĄZKI SŁUŻBY DYŻURNEJ PARKU

W skład służby dyżurnej parku wchodzi:

- Dyżurny Parku Sprzętu Technicznego
- Pomocnik Dyżurnego Parku Sprzętu Technicznego
- Dyżurny Punktu Kontroli Technicznej

Zgodnie z „Regulaminem ogólnym Sił Zbrojnych RP” (sygn. Szt. Gen. 1554/2003):

Dyżurnego parku sprzętu technicznego (PST) wyznacza się z pośród podoficerów i starszych szeregowych (starszych marynarzy) służb technicznych. Podlega on szefowi logistyki, a pod względem pełnienia służby oficerowi dyżurnemu jednostki.

Dyżurnemu PST podlegają: pomocnik dyżurnego PST, dyżurny punktu kontroli technicznej (PKT) oraz wszyscy żołnierze przebywający w parku sprzętu technicznego, z wyjątkiem jego przełożonych.

Dyżurny PST odpowiada za porządek wojskowy i bezpieczeństwo pracy, ochronę środowiska naturalnego w parku sprzętu technicznego oraz przestrzeganie zasad eksploatacji sprzętu technicznego. Nadzoruje przestrzeganie ustalonego porządku dnia w parku sprzętu technicznego. Po zakończeniu pracy sprawdza stan zabezpieczeń i odpowiednio do ustaleń wewnętrznych, może przekazać park sprzętu technicznego pod ochronę warty.

Przekazanie i przyjęcie służby, dyżurni PST meldują oficerowi dyżurnemu jednostki.

Pomocnika dyżurnego PST oraz dyżurnego PKT wyznacza się spośród żołnierzy służb technicznych. Jeżeli warunki na to pozwalają, funkcje te może pełnić jednocześnie jeden żołnierz. Pomocnik dyżurnego PST i dyżurny PKT podlegają dyżurnemu PST i wykonują jego rozkazy.

Dyżurny PKT jest zobowiązany:

- 1) przed wyjazdem i po powrocie pojazdów sprawdzić: dokumenty kierowcy, dokumenty pojazdu, jego sprawność techniczną, zgodność wskazań licznika kilometrów (motogodzin) z odpowiednimi dokumentami, przygotowanie do przewozu osób i ładunku oraz stan jego utrzymania. Wyjazdy i powroty pojazdu odnotować w „Książce ewidencyjnej wyjazdów i powrotów pojazdów mechanicznych”;
- 2) meldować dyżurnemu PST o wszystkich przypadkach wstrzymania wyjazdu pojazdu oraz o nieprawidłowościach stwierdzonych po powrocie pojazdu.

Jeżeli kierowca może usunąć na miejscu przyczynę wstrzymania wyjazdu, dyżurny PKT poleca mu wykonanie tego oraz w razie potrzeby wydaje z PKT potrzebne akcesoria lub materiały techniczne. Po usunięciu nieprawidłowości dyżurny PKT zezwala na wyjazd pojazdu z parku.

UWAGA: *W przypadku gdy funkcje pomocnika dyżurnego PST oraz dyżurnego PKT nie są ze sobą łączone, to pomocnik dyżurnego parku nie ma prawa kontrolowania przygotowania pojazdów do wyjazdu z parku i podejmowania decyzji o ich wyjeździe, może jedynie wspomagać działania dyżurnego PKT.*

6.4. WYPOSAŻENIE PUNKTU KONTROLI TECHNICZNEJ

Punkt kontroli technicznej, będący miejscem służby parkowej musi być odpowiednio urządzony i wyposażony. Wymogi w tym zakresie są określone w „Zestawieniu wzorów dokumentów do regulaminu ogólnego Sił Zbrojnych RP” (sygn. Szt. Gen. 1555/2003).

Poza określonymi w zestawieniu dokumentami w pomieszczeniach służby dyżurnej parku powinny znajdować się następujące dokumenty i materiały pomocnicze:

- 1) rejestr wydanych dokumentów,
- 2) zakres obowiązków kierowcy pojazdu,

- 3) zakres obowiązków dowódcy (dysponenta, użytkownika) pojazdu,
- 4) podręcznik „Prawo o ruchu drogowym”,
- 5) książka ewidencji i rozchodu części zamiennych i materiałów jednorazowego użytku,
- 6) tabela dopuszczalnych prędkości jazdy pojazdami mechanicznymi,
- 7) zestawienie dopuszczalnej liczby osób przewożonych wojskowymi pojazdami mechanicznymi,
- 8) zestawienie warunków technicznych dla pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych oraz uprzywilejowanych w Siłach Zbrojnych,
- 9) zestawienie obowiązkowych cykli obsługowych oraz norm międzyobsługowych,
- 10) rysunki poglądowe ukazujące:
 - a) sposób plombowania liczników,
 - b) sposób znakowania pojazdów z ładunkami niebezpiecznymi oraz z ładunkami wystającymi poza obrysy (gabaryty) pojazdu,
- 11) plan miasta (garnizonu) z zaznaczonymi skrzyżowaniami i odcinkami dróg, niebezpiecznymi dla ruchu,
- 12) szkic dróg dojazdowych do poligonów, placów ćwiczeń i strzelnic,
- 13) mapa regionu, w którym stacjonuje jednostka wojskowa.

Niezależnie od powyższego w pomieszczeniu dyżurnego PKT powinny znajdować się wydawnictwa specjalistyczne (poradniki, informatory, foldery, instrukcje) dotyczące zasad użytkowania pojazdów oraz propagujące bezpieczne ich użytkowanie, których lektura ma na celu propagowanie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz bezpieczeństwa pracy i przestrzegania zasad eksploatacji sprzętu technicznego,

Poza wymienionym w zestawieniu wyposażeniem w pomieszczeniach służby dyżurnej parku powinny znajdować się:

- 1) urządzenia do kontroli stanu trzeźwości (alkomaty, alkotesty),
- 2) zestaw wyposażenia dyżurnego PKT do kontroli stanu technicznego pojazdów,
- 3) zestaw drobnych części zamiennych i materiałów technicznych, głównie wchodzących w skład wyposażenia apteczek technicznych pojazdów znajdujących się w parku,
- 4) tablica informacyjna o warunkach drogowych i atmosferycznych,
- 5) podręczny sprzęt gaśniczy.

Tablicę informacyjną o warunkach drogowych i atmosferycznych należy umieścić na zewnętrznej stronie frontowej ściany budynku PKT. Powinna ona zawierać informacje dotyczące: stanu nawierzchni dróg, widoczności i temperatury,

Zalecany zestaw wyposażenia dyżurnego PKT do kontroli stanu technicznego pojazdów:

- 1) ciśnieniomierz do kół pojedynczych,
- 2) ciśnieniomierz do kół bliźniaczych,
- 3) przyrząd (miarka) do mierzenia jałowego skoku pedału hamulca i pedału sprzęgła,
- 4) kątowny sprawdzian jałowego ruchu koła kierowniczego,
- 5) kontrolkę elektromonterską,
- 6) miarkę (rurkę) do sprawdzania poziomu elektrolitu w akumulatorach,
- 7) areometr do pomiaru gęstości elektrolitu w akumulatorach,
- 8) uniwersalne szczypce płaskie,
- 9) wkręta montażowe (małe i duże),
- 10) komplet kluczy oczkowych,
- 11) młotek,
- 12) leżak monterski,
- 13) latarki elektryczne trójkolorowe (2 sztuki),
- 14) plombownicę,
- 15) chorągiewki sygnalizacyjne (żółta i czerwona),
- 16) ustaloną przez szefa logistyki liczbę samochodowych apteczek medycznych i technicznych.

6.5.KONTROLA POJAZDÓW WYJEŻDŻAJĄCYCH I POWRACAJĄCYCH W KONTEKŚCIE ZADAŃ PKT

Przed wyjazdem pojazdu z parku dyżurny PKT obowiązany jest sprawdzić:

- 1) dokumenty kierowcy i pojazdu, a mianowicie:
 - a) książeczkę wojskową (legitymację żołnierza zawodowego, dowód osobisty),
 - b) prawo jazdy uprawniające do prowadzenia danego rodzaju pojazdu oraz pozwolenie wojskowe (PW) – w przypadku, gdy takie pozwolenie jest wymagane,
 - c) dowód rejestracyjny pojazdu oraz zgodność i czytelność wpisów dotyczących numeru rejestracyjnego pojazdu i nazwy (numeru) jednostki, do której pojazd należy,

- d) rozkaz wyjazdu (pracy), a przede wszystkim: czy wpisano:
- w prawym górnym rogu pierwszej strony rozkazu wyjazdu potwierdzenie (podpis) dowódcy właściwego pododdziału lub osoby przez niego upoważnionej, że pojazd jest w pełnej sprawności technicznej i może być dopuszczony do ruchu na drogach publicznych,
 - datę wystawienia rozkazu wyjazdu i termin jego ważności,
 - właściwą markę pojazdu, numer rejestracyjny i grupę eksploatacyjną pojazdu,
 - nazwisko i imię kierowcy oraz podstawę wyjazdu, a w przypadku wyjazdu pojazdu grupy konserwacyjnej (K), czy w pozycji „Podstawa” wpisany jest numer i data rozkazu o zdjęciu pojazdu z konserwacji,
 - do czyjej dyspozycji przydzielony jest pojazd,
 - trasę jazdy,
 - cel wyjazdu, w razie zajęć (ćwiczeń) – numer tematu tych zajęć,
 - rodzaj przewożonego ładunku,
 - w części „Rozliczenie pracy pojazdu (sprzętu)” datę wyjazdu, pierwszy przejazd (skąd – dokąd) i stan licznika oraz czy wpis stanu licznika w rozkazie wyjazdu jest zgodny z jego stanem faktycznym (z uwzględnieniem przejazdu z miejsca postoju pojazdu),
 - w górnej części napis „za opłatą” – w przypadku użytkowania pojazdu odpłatnie,
 - czy rozkaz wyjazdu jest podpisany przez dowódcę jednostki lub inną, upoważnioną przez niego w rozkazie organizacyjnym, osobę oraz czy posiada odcisk pieczęci herbowej jednostki,
- e) kartę ewidencji obsługiwań technicznych i zabiegów konserwacyjnych sprzętu, czy w karcie są umieszczone wpisy o wykonaniu kolejnego obsługiwanego okresowego OO-1 lub OO-2, czy pojazd nie przekroczył swojej normy międzyobsługowej,
- 2) wygląd zewnętrzny, stan utrzymania pojazdu, a zwłaszcza:
- a) czystość i czytelność numerów rejestracyjnych, ich odpowiednie umocowanie (namalowanie w miejscach określonych obowiązującymi przepisami),
 - b) czy pojazd nie jest brudny i skorodowany, nie ma zniszczonej powłoki ochronnej, pogięć, wgnieceń, zbitych, popękanych lub zmatowiałych szyb, szkła lamp oraz innych niesprawności,
 - c) czy z zewnątrz i wewnątrz pojazd nie ma wystających ostrych lub spiczastych przedmiotów oraz przedmiotów zbędnych, które

- w razie wypadku mogą być niebezpieczne zarówno dla osób przewożonych w pojeździe, jak i dla innych użytkowników dróg. Ponadto nie powinno być upiększeń i ozdób zasłaniających widoczność lub rozpraszających uwagę kierowcy,
- d) czy pojazd ma w dobrym stanie fartuchy przedłużające tylne błotniki, czy są one odpowiednio przymocowane,
 - e) czy pojazdy specjalne Sił Zbrojnych, które ze względu na niespełnienie wszystkich warunków technicznych dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych mają odblaskowe znaki ostrzegawcze (czarny trójkąt na żółtym tle z przodu, a na czerwonym tle z tyłu pojazdu) – odpowiednio umocowane i w dobrym stanie (nie popękane lub nie zmatowiałe),
- 3) sprawność techniczną pojazdu pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a przede wszystkim:
- a) stan i działanie świateł zewnętrznych, a zwłaszcza:
 - świateł drogowych i mijania, świateł pozycyjnych przednich i tylnych, świateł obrysowych oraz światła oświetlającego tylną tablicę rejestracyjną,
 - świateł hamowania („stop”),
 - świateł odblaskowych tylnych (czerwonych),
 - b) stan i działanie kierunkowskazów, częstotliwości przerw, widoczność i barwę świateł zmiany kierunku ruchu (żółta samochodowa),
 - c) stan i działanie układu hamulcowego, a szczególnie:
 - działanie pedału (dźwigni) hamulca, ruch jałowy i skok roboczy pedału (dźwigni),
 - działanie wskaźników kontrolnych powietrznego układu hamulcowego lub powietrznego wspomagania hydraulicznego układu hamulcowego,
 - zaczepienia i zabezpieczenia połączenia z przyczepą oraz hamulców przyczepy z pojazdem,
 - d) stan układu kierowniczego, a przede wszystkim:
 - umocowanie i wielkość ruchu jałowego koła kierowniczego,
 - umocowanie kolumny kierowniczej, stan połączeń drążków kierowniczych oraz czy w tych połączeniach nie ma nadmiernych luzów,
 - e) stan i działanie prędkościomierza, stan plomb przy połączeniach linki z licznikiem i mechanizmem napędowym,
 - f) stan układu paliwowego: szczelność przewodów paliwowych,
 - g) stan ogumienia i oraz stan gąsienic, a zwłaszcza:

- w pojazdach kołowych: stopień zużycia bieżnika (do wskaźnika TWI, a w ogumieniu, które nie jest wyposażone we wskaźniki, nie więcej niż do 1,6 mm na 3/4 środkowej części bieżnika), czy nie ma uszkodzeń opony, zagrażających bezpieczeństwu jazdy oraz czy odpowiednia jest wielkość ciśnienia w ogumieniu,
- w pojazdach gąsienicowych: stopień zużycia ogniów i sworzni gąsienicowych oraz kół napędowych, czy nie ma nadmiernych luzów, a także stan napięcia gąsienic,
- h) stan i ukompletowanie narzędzi i wyposażenia pojazdu (m.in. czy są: podnośnik, gaśnica, apteczka medyczna i techniczna oraz trójkąt ostrzegawczy),
- 4) przygotowanie pojazdu do przewozu ludzi, a zwłaszcza:
 - a) czy sprawność techniczna pojazdu przeznaczonego do przewozu osób zapewnia ich całkowite bezpieczeństwo, czy zabezpieczone są przed wypadnięciem lub zatruciem spalinami,
 - b) czy liczba przewożonych osób nie przekracza normy ładowności, przewidzianej dla każdej marki i typu pojazdu,
 - c) czy każda przewożona osoba ma zapewnione siedzące miejsce, a siedzenia (ławki) są właściwie przymocowane do nadwozia i są odpowiednio wytrzymałe,
 - d) w razie przewożenia osób samochodem ciężarowym: czy są właściwie zamocowane ławki, pałąki, opończa, podwyższona tylna burtka lub tylny pas zabezpieczający, czy skrzynia ładunkowa ma podwyższone do wysokości 1100 mm burtki nadwozia skrzyniowego, czy ma zapewnione przewietrzenie (wywietrznik w przednim płacie opończy powinien być otwarty, a jej tylny płat zdjęty lub zrolowany) oraz czy zamknięcia i zabezpieczenia ścian bocznych skrzyni pojazdu są zamknięte i zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem, czy pojazd wyposażono w dodatkową apteczkę pierwszej pomocy medycznej przy przewozie powyżej 10 osób oraz czy wyposażono w dodatkową gaśnicę o pojemności nie mniejszej niż 2 kg środka gaśniczego, umieszczoną na skrzyni ładunkowej,
 - e) czy w nadwoziach wołów bojowych (czołgach, transporterach itp.) i samochodach specjalnych (warsztatach, radiostacjach itp.) są dobrze umocowane siedzenia, przewidziane dla załóg, sprawnie działa wentylacja (wywietrznik) oraz środki łączności (instalacja łączności) między załogą, a kierowcą,
 - f) czy w samochodach ciężarowych z nadwoziami furgonowymi przystosowanymi na stałe do przewozu osób, są dobrze umoco-

wane siedzenia z oparciami, nadwozie jest wyposażone w urządzenia umożliwiające nawiązanie łączności między pasażerami, a kierowcą, gaśnicę, apteczkę medyczną, łańcuch zabezpieczający od zewnątrz drzwi przed otwarciem, szyby z bezpiecznego szkła i instalację oświetleniową oraz czy z nadwozia wymontowano siatki ochronne szyb i piecyk do ogrzewania,

5) przygotowanie pojazdu do przewozu ładunków oraz sposób ich transportu, a mianowicie:

- a) czy ładunek jest równomiernie rozmieszczony na całej powierzchni ładunkowej pojazdu i odpowiednio umocowany, czy nie jest przekroczona norma ładowności oraz czy pojazd nie traci równowagi lub stateczności,
- b) czy przewożony ładunek nie utrudnia kierowcy prowadzenia pojazdu i nie ogranicza widoczności drogi, a także nie zasłania świateł, urządzeń sygnalizacyjnych, znaków rejestracyjnych i innych tablic lub znaków, w które pojazd jest wyposażony,
- c) czy przewożony ładunek nie wystaje z tyłu pojazdu na odległość większą niż 2 m od tylnej płaszczyzny obrysu pojazdu lub zespołu pojazdów (a w przypadku przyczepy kłonicowej na odległość większą niż 5 m przy przewozie drewna długiego),
- d) czy ładunek nie wystaje z przodu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m od przedniej płaszczyzny obrysu i większą niż 1,5 m od siedzenia kierowcy,
- e) czy ładunek wystający poza boczne obrysy pojazdu jest umieszczony w taki sposób, że całkowita szerokość pojazdu z ładunkiem nie przekracza 2,55 m, a przy szerokości pojazdu 2,55 m nie przekracza 3m, jednak pod warunkiem umieszczenia ładunku tak, aby z jednej strony nie wystawał na odległość większą niż 23 cm,
- f) czy wysokość pojazdu z ładunkiem nie przekracza 4m,
- g) czy ładunek wystający poza tylną płaszczyznę obrysu na odległość większą niż 0,5m oraz wystający poza przednią płaszczyznę obrysu lub poza boczne płaszczyzny obrysu pojazdu, jest odpowiednio oznakowany,
- h) czy podczas przewożenia ładunków niebezpiecznych lub materiałów wybuchowych pojazd jest odpowiednio do tego przystosowany, a ładunek należy rozmieścić i zabezpieczyć w sposób określony odrębnymi przepisami. Ponadto należy sprawdzić, czy pojazd z przodu i z tyłu jest oznakowany odbłaskowymi tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej o

wymiarach 40 cm na 30 cm z czarną obwódką o szerokości 15 mm,

- i) czy kierowca (dowódca, dysponent pojazdu) posiada dokument zezwalający na wywóz ładunku pojazdu,
- 6) wygląd zewnętrzny kierowcy, czy kierowca nie jest pod wpływem alkoholu lub podobnie, działającego środka. W razie stwierdzenia takiego faktu dyżurny PKT zatrzymuje pojazd i uniemożliwia dalszą jazdę. O zaistniałym fakcie melduje dyżurnemu parku.

Po powrocie pojazdu do parku dyżurny PKT obowiązany jest sprawdzić:

- 1) zgodność stanu licznika oraz czas powrotu pojazdu z odpowiednimi wpisami umieszczonymi przez dowódcę (dysponenta) pojazdu w rozkazie wyjazdu. Szczególną uwagę powinien zwrócić na stan licznika, czas i miejsce zwolnienia pojazdu (zakończenie pracy), czy kierowca nie wykorzystał pojazdu do samowolnego przejazdu,
- 2) wygląd zewnętrzny pojazdu, zwłaszcza czy nie ma śladów świadczących o wypadku drogowym, czy pojazd nie ma braków w uкомплекtowaniu i wyposażeniu oraz czy w rozkazie wyjazdu nie umieścił uwag wojskowe organa kontroli ruchu drogowego,
- 3) czy kierowca nie jest pod wpływem alkoholu lub podobnie działającego środka,
- 4) czy kierowca nie przewozi nielegalnie ładunków ukrytych w bagażniku, kabinie, skrzyni ładunkowej itp.

Podczas wyjazdu i powrotu pojazdu do parku dyżurny PKT wpisuje:

- 1) w rozkazie wyjazdu czas wyjazdu i powrotu pojazdu oraz stan licznika przed wyjazdem i po powrocie,
- 2) we wszystkich rubrykach książki ewidencji wyjazdów i powrotów pojazdów mechanicznych dokładne dane.

Badania techniczne pojazdów.

Jednym z wielu elementów, jakie podlegają kontroli, przez dyżurnego PKT, w zakresie dokumentów pojazdu, jest dowód rejestracyjny pojazdu, a w nim termin kolejnych badań technicznych. Badania techniczne pojazdów są przeprowadzane przed pierwszą rejestracją, okresowo lub dodatkowo na wniosek właściciela lub upoważnionego organu. Badaniom technicznym podlegają pojazdy samochodowe, ciągniki rolnicze, motorowery i przyczepy.

Zakres pojazdów podlegających badaniom technicznym oraz zasady i terminy ich przeprowadzania określa art.81 Ustawy Prawo o Ruchu Drogowym z dn.20.06.1997 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2005r.

Nr 108, poz. 908 z późniejszymi zmianami):

1) właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego,

2) pierwsze badanie techniczne jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją. Badaniu temu nie podlega nowy pojazd, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji lub decyzja zwalniająca z obowiązku homologacji, z wyjątkiem taksówki osobowej, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,

3) okresowe badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane corocznie, z zastrzeżeniem punktów 4–7,

4) okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a potem corocznie. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem lub pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym,

4a) okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania,

5) przepisy pkt. 4 i 4a dotyczą również samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, ciągnika rolniczego, motocykla lub przyczepy, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w pkt. 4, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą,

6) okresowe badanie techniczne autobusu o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy przeprowadza się przed upływem 1. roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy,

7) motorower, przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym,

8) niezależnie od badań, o których mowa w pkt. 2 i 3, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega również pojazd:

- a) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu, narusza wymagania ochrony środowiska lub uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem ppkt. e,
 - b) skierowany przez starostę w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji,
 - c) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem,
 - d) który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
 - e) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupie 3 i 10 działu II załącznika do ustawy o działalności ubezpieczeniowej na kwotę przekraczającą 2 000 zł,
 - f) sprowadzony z zagranicy i noszący ślady uszkodzeń lub którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - g) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. Nr 54, poz. 535 oraz z 2005 r. Nr 14, poz. 113 i Nr 90, poz. 756).
- 9) badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego,
- 9a) w razie powstania trudności w ustaleniu podstawowych parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego,

Uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu, Minister Infrastruktury, określił w drodze rozporządzenia zakres i sposób przeprowadzania badań

technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, rozporządzeniem z dnia 16 grudnia 2003r. (Dz. U. Nr 227, poz. 2250) wraz ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem z dnia 09.11.2004r. (Dz. U. Nr 249, poz. 2499) oraz z dnia 10.08.2005r. (Dz. U. Nr 155, poz. 1303).

W przypadku badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej i Państwowej Straży Pożarnej to są one przeprowadzane według zasad i w terminach przewidzianych jak dla wszystkich pojazdów cywilnych jednakże szczegółowe przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów wskazanych jednostek określa rozporządzenie Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 24.01.2005r. (Dz. U. Nr 25, poz. 211).

Rozporządzenie to określa:

- 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- 2) wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania,
- 3) wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- 4) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów,
- 5) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny,
- 6) warunki przeprowadzania badań technicznych niektórych pojazdów w stacjach kontroli pojazdów,
- 7) jednostki organizacyjne prowadzące szkolenie diagnostów,
- 8) warunki współdziałania jednostek organizacyjnych sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów ze starostami.

Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje, w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,

Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych. Stacja kontroli pojazdów wydaje zaświadczenie o:

- 1) przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu,
- 2) przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, jeżeli stacja kontroli pojazdów została upoważniona do badania takiego pojazdu,

3) umieszczeniu w pojeździe cech identyfikacyjnych lub o wykonaniu i umieszczeniu w pojeździe tabliczki znamionowej zastępczej.

Badania techniczne pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Policji przeprowadza się corocznie xxxxxx pojazdów gaśnicowych, z uwzględnieniem odpowiednio art. 81 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.). Natomiast badania techniczne pojazdów użytkowanych w sposób szczególny przeprowadza się w terminach określonych w art. 81 ust. 2-8 wzmiankowanej ustawy.

Badanie techniczne pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Policji oraz pojazdów użytkowanych w sposób szczególny – wyłączonych z użytkowania na okres nie krótszy niż 1 rok i poddanych zabiegom konserwacyjnym przeprowadza się bezpośrednio przed ponownym odnowieniem cyklu przechowywania.

Pojazdy specjalne Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i inne pojazdy użytkowane w sposób szczególny, na podwoziu gaśnicowym, nie podlegają badaniom technicznym.

Badania techniczne pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.

Badania techniczne pojazdów przeprowadza się w stacjach kontroli pojazdów posiadających zezwolenie starosty, na koszt właściciela pojazdu, jeżeli jednostka organizacyjna Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie posiada własnej stacji kontroli pojazdów upoważnionej do wykonywania badań technicznych pojazdów albo wykonanie badania jest uzasadnione względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi. Pojazdy poddaje się badaniom technicznym w w/w stacjach kontroli pojazdów po uprzednim zdemontowaniu wyposażenia specjalnego.

Termin badania technicznego wpisuje do dowodu rejestracyjnego organ dokonujący rejestracji pojazdu lub diagnosta. Organ rejestrujący pojazd czyni to zawsze podczas rejestracji pojazdu (przy rejestracji po raz pierwszy, jak również przy rejestracji pojazdu, który zmienił właściciela), a także, gdy wydawany jest nowy dowód rejestracyjny lub wtórnik. W przypadku pojazdu zarejestrowanego, kolejny termin badania technicznego wpisuje diagnosta na podstawie pozytywnego wyniku badania technicznego.

7. PRZEWÓZ OSÓB I ŁADUNKÓW POJAZDAMI WOJSKOWYMI

7.1. PRZEWÓZ OSÓB

Przewóz osób może odbywać się tylko pojazdem do tego przeznaczonym lub przystosowanym. Liczba przewożonych osób nie może przekraczać liczby miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym. W pojeździe nie podlegającym rejestracji liczba przewożonych osób wynika z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu.

Dopuszcza się przewóz osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy, pod warunkiem że:

- 1) pojazd odpowiada wymaganym warunkom technicznym do przewozu osób,
- 2) osoby nie znajdują się między ładunkiem a kabiną kierowcy,
- 3) osoby przewożone są na miejscach siedzących,
- 4) pojazd nie przekracza prędkości 50 km/h.

Zabrania się przewozu osób w przyczepie, z tym że dopuszcza się przewóz:

- 1) dzieci do szkół lub przedszkoli i z powrotem w przyczepie dostosowanej do przewozu osób, ciągniętej przez ciągnik rolniczy,
- 2) konwojentów, drużyn roboczych i osób wykonujących czynności ładunkowe w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy pod warunkiem, że:
 - a) liczba przewożonych osób nie przekracza 5,
 - b) osoby stojące trzymają się uchwytów,
 - c) osoby nie znajdują się pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą przyczepy,
 - d) prędkość zespołu pojazdów nie przekracza 20 km/h.

Przepisów tych nie stosuje się do przewozu pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej, których w tym zakresie dotyczy Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11 października 2007 r. w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów SZ RP, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach

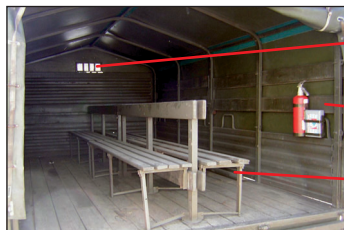
ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami SZ RP, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej (Dz. U. z 2007 r. Nr 201 poz. 1454).

Kierującemu pojazdem silnikowym, który przewozi osobę, zabrania się palenia tytoniu lub spożywania pokarmów w czasie jazdy. Nie dotyczy to kierującego samochodem ciężarowym, który przewozi osobę w kabinie kierowcy, i kierującego samochodem osobowym, z wyjątkiem taksówki.



Zdjęty tylny płat oponczy

Podwyższona burta lub pas



Otwarte okienko w przednim płacie oponczy

Apteczka i dodatkowa gaśnica

Ławki

Samochód ciężarowy powinien być odpowiednio przystosowany do przewozu osób. Warunki techniczne określono w podrozdziale 11.2.

7.2 PRZEWÓZ ŁADUNKÓW

Ładunek nie może powodować przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu.

Ładunek na pojeździe umieszcza się w taki sposób, aby:

- 1) nie powodował przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi pojazdu na drogę,
- 2) nie naruszał stateczności pojazdu,
- 3) nie utrudniał kierowania pojazdem,

4) nie ograniczał widoczności drogi lub nie zasłaniał światła, urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych tablic albo znaków, w które pojazd jest wyposażony.

Ładunek umieszczony na pojeździe powinien być zabezpieczony przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu. Nie może on mieć odrażającego wyglądu lub wydzielać odrażającej woni.

Urządzenia służące do mocowania ładunku powinny być zabezpieczone przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy.

Ładunek sypki może być umieszczony tylko w szczelnej skrzyni ładunkowej, zabezpieczonej dodatkowo odpowiednimi zastonami uniemożliwiającymi wysypywanie się ładunku na drogę.

Ładunek wystający poza płaszczyznę obrysu pojazdu może być na nim umieszczony tylko przy zachowaniu następujących warunków:

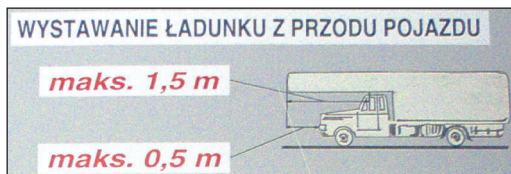
Ładunek wystający poza boczne płaszczyzny obrysu pojazdu może być umieszczony tylko w taki sposób, aby całkowita szerokość pojazdu z ładunkiem nie przekraczała 2,55 m, a przy szerokości pojazdu 2,55 m nie przekraczała 3 m, jednak pod warunkiem umieszczenia ładunku tak, aby z jednej strony nie wystawał na odległość większą niż 23 cm.

Ładunek nie może wystawać z tyłu pojazdu na odległość większą niż 2 m od tylnej płaszczyzny obrysu pojazdu lub zespołu pojazdów; w przypadku przyczepy kłonicowej odległość tę liczy się od osi przyczepy. (Rys. 1)



Rys. 1.

Ładunek nie może wystawać z przodu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m od przedniej płaszczyzny obrysu i większą niż 1,5 m od siedzenia dla kierowcy. (Rys. 2)



Rys. 2.

Przy przewożeniu drewna długiego dopuszcza się wystawianie ładunku z tyłu za przyczepę kłonicową na odległość nie większą niż 5 m. (Rys. 3)



Rys. 3.

Ładunek wystający poza przednią lub boczne płaszczyzny obrysu pojazdu powinien być oznaczony. Dotyczy to również ładunku wystającego poza tylną płaszczyznę obrysu pojazdu na odległość większą niż 0,5 m.

Ustala się następujące oznakowanie ładunku:

- 1) ładunek wystający z przodu pojazdu oznacza się chorągiewką barwy pomarańczowej lub dwoma białymi i dwoma czerwonymi pasami, tak aby były widoczne z boków i z przodu pojazdu, a w okresie niedostatecznej widoczności ponadto światłem białym umieszczonym na najbardziej wystającej do przodu części ładunku,
- 2) ładunek wystający z boku pojazdu oznacza się chorągiewką barwy pomarańczowej o wymiarach co najmniej 50 x 50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku, a ponadto w okresie niedostatecznej widoczności białym światłem odbłaskowym skierowanym do przodu oraz czerwonym światłem odbłaskowym skierowanym do tyłu; światła te nie powinny znajdować się w odległości większej niż 40 cm od najbardziej wystającej krawędzi ładunku; jeżeli długość wystają-

cego z boku ładunku, mierzona wzdłuż pojazdu, przekracza 3 m, to chorągiewkę i światła umieszcza się odpowiednio przy przedniej i tylnej części ładunku,

3) ładunek wystający z tyłu pojazdu oznacza się pasami białymi i czerwonymi umieszczonymi bezpośrednio na ładunku lub na tarczy na jego tylnej płaszczyźnie albo na zawieszanej na końcu ładunku bryle geometrycznej (np. stożku, ostrosłupie); widoczna od tyłu łączna powierzchnia pasów powinna wynosić co najmniej 1000 cm kw., przy czym nie może być mniej niż po dwa pasy każdej barwy; ponadto w okresie niedostatecznej widoczności na najbardziej wystającej do tyłu krawędzi ładunku umieszcza się czerwone światło i czerwone światło odbłaskowe; przy przewozie drewna długiego zamiast oznakowania pasami białymi i czerwonymi dopuszcza się oznakowanie końca ładunku chorągiewką lub tarczą barwy pomarańczowej,

4) ładunek wystający z tyłu samochodu osobowego lub przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy może być oznaczony chorągiewką barwy czerwonej o wymiarach co najmniej 50 x 50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku.

Wysokość pojazdu z ładunkiem nie może przekraczać 4 m.

Jeżeli masa, naciski osi lub wymiary pojazdu wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach określających warunki techniczne pojazdów oraz określonych w ust. 6, 8 i 10, przejazd pojazdu jest dozwolony tylko pod warunkiem uzyskania zezwolenia.

7.3 PRZEWÓZ DROGOWY TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Przepisy ogólne

Przepisy dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych reguluje **Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych z dnia 28 października 2002 r. (Dz. U. Nr 199, poz.1671 z późn. zm.)**. Określa ona zasady przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z tym przewozem oraz organy właściwe do sprawowania nadzoru i kontroli w tych sprawach.

Użyte w niniejszym rozdziale określenia oznaczają:

1) „umowa ADR” – Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2007, nr 99, poz. 667) wraz ze zmianami obowiązującymi od daty ich wej-

ścia w życiew stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, podanymi do publicznej wiadomości we właściwy sposób;

2) „towar niebezpieczny” – materiał lub przedmiot (rzecz), który zgodnie z umową ADR jest niedopuszczony do międzynarodowego przewozu drogowego lub jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tej umowie;

3) „przewóz drogowy” – każde przemieszczenie towaru niebezpiecznego przy użyciu pojazdu po drodze publicznej i po innych drogach ogólnodostępnych;

4) „zaświadczenie ADR” – zaświadczenie o ukończeniu przez kierowcę, z wynikiem pozytywnym, kursu doszkalającego początkowego lub kursu doszkalającego doskonalącego dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, zwane dalej „kursami doszkalającymi”;

„dokumentacja przewozowa” – „nakaz konwojowania”, „plan przemieszczenia (na mapie)”, „plan przeprowadzenia konwoju”, „zapotrzebowanie na przejazd drogowy”, „pozwolenie na przejazd drogowy”, „plan ochrony”, „pisemne instrukcje dla kierowcy”, „plan załadunku pojazdu (kontenera)”, „dokument przewozowy” oraz inne dokumenty określone w ADR;

„jednostka transportowa” – oznacza pojazd samochodowy bez przyczepy lub zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego i dołączonej do niego przyczepy.

Pojazdy i opakowania.

Przewóz drogowy towarów niebezpiecznych może odbywać się, pojazdem samochodowym lub zespołem pojazdów, z wyłączeniem motocykla oraz zespołu pojazdów składającego się z motocykla i przyczepy.

Pojazd przewożący towary niebezpieczne powinien być odpowiednio przystosowany, wyposażony i oznakowany zgodnie z umową ADR.

Jednostki transportowe przewożące towary niebezpieczne zgodnie z 1.1.3.6 ADR (wyłączenia), powinny być wyposażone w co najmniej jedną gaśnicę przenośną dla grup pożarów A, B i C, o minimalnej pojemności całkowitej 2 kg proszku gaśniczego (lub o pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych).

W odniesieniu do innych jednostek transportowych, mają zastosowanie n/w przepisy:

^{1/} Ustawa o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych z dnia 28 października 2002 r. (Dz.U. z 28 listopada 2002 r. Nr 199, poz. 1671 z późn. zm.)

- a) każda jednostka transportowa powinna być wyposażona w co najmniej jedną gaśnicę przenośną dla grup pożarów A, B i C, o minimalnej pojemności całkowitej 2 kg proszku gaśniczego (lub o pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych) właściwego do gaszenia pożaru silnika lub kabiny jednostki transportowej;
- b) wymagane jest następujące wyposażenie dodatkowe:
 - **dla jednostek transportowych o dmc do 3,5t włącznie** – jedna lub więcej gaśnic przenośnych dla grup pożarów A, B i C, o łącznej zawartości 4 kg proszku gaśniczego go (lub o pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych);
 - **dla jednostek transportowych o dmc 3,5t – 7,5t włącznie** – jedna lub więcej gaśnic przenośnych dla grup pożarów A, B i C, o łącznej zawartości 8 kg proszku gaśniczego go (lub o pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych), z których co najmniej jedna powinna mieć minimalną pojemność 6 kg;
 - **dla jednostek transportowych o dmc większej niż 7,5t** – jedna lub więcej gaśnic przenośnych dla grup pożarów A, B i C, o łącznej zawartości **12 kg** proszku gaśniczego go (lub o pojemności równoważnej dla innych odpowiednich środków gaśniczych), z których co najmniej jedna powinna mieć minimalną pojemność 6 kg.

Gaśnice przenośne, powinny być zaopatrzone w plombę potwierdzającą, że nie były one używane. Ponadto, powinny być oznakowane znakiem zgodności z normą uznaną przez właściwą władzę i napis wskazujący co najmniej datę następnej kontroli lub, od powiadnie maksymalny dopuszczalny okres użytkowania. Gaśnice powinny podlegać okresowym kontrolom zgodnie z przyjętymi normami krajowymi. Gaśnice te, powinny być instalowane na jednostkach transportowych w taki sposób, aby były łatwo dostępne dla załogi pojazdu, były zabezpieczone przed oddziaływaniem czynników atmosferycznych, a bezpieczeństwo ich działania nie było zakłócone.

Każda Jednostka transportowa przewożąca towary niebezpieczne powinna posiadać:

1) Wyposażenie awaryjne ogólnego stosowania:

- Klin do podkładania pod kota odpowiadający masie pojazdu i średnicy kół, co najmniej jeden na każdy pojazd;
- Dwa stojące znaki ostrzegawcze (np. pacholki odbłaskowe, trójkąty odbłaskowe,);
- Odpowiednią kamizelkę ostrzegawczą lub ubranie ostrzegawcze dla każdego członka załogi pojazdu;
- Latarkę dla każdego członka załogi pojazdu;

2) **Sprzęt do ochrony dróg oddechowych**, zgodnie z wymaganiem dodatkowym (dział 8.5, S7- jeżeli przewożone są gazy oznaczone literami T, TO, TF, TC, TFC, TOC), jeżeli to wymaganie dodatkowe ma zastosowanie na podstawie zapisu w kolumnie 19 tabeli A w dziale 3.2 ADR;

3) **Środki ochrony indywidualnej** i wyposażenie niezbędne do wykonania czynności dodatkowych lub specjalnych określonych w instrukcjach pisemnych (5.4.3).

Do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych (klasy 1) przeznaczone są pojazdy typu EX/II lub EX/III, natomiast do przewozu materiałów ciekłych i gazów pojazdy typu FL, OX i AT.

Pojazdy EX/II, EX/III, FL, OX, i AT, przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych, powinny być poddawane corocznym badaniom technicznym w kraju ich rejestracji, w celu potwierdzenia zgodności z odpowiednimi przepisami części 9.1 ADR oraz z ogólnymi przepisami bezpieczeństwa w ruchu drogowym danego kraju. W przypadku przyczep lub naczep połączonych z pojazdem ciągnącym, badaniom technicznym poddaje się oddzielnie pojazd i przyczepę,

Zgodność pojazdów EX/II, EX/III, FL, OX, i AT z wymaganiami podanymi w części 9.1 ADR powinna być potwierdzona w **świadczenie dopuszczenia**, wystawionym przez właściwą władzę kraju rejestracji, dla każdego pojazdu, którego badanie zakończono wynikiem pozytywnym zgodnie ze wzorem podanym w ADR.

W pojeździe przewożącym towary niebezpieczne powinna znajdować się dokumentacja przewozowa obejmująca:

- 1) „Rozkaz wyjazdu”;
- 2) „Pozwolenie na przejazd drogowy”;
- 3) „Pisemne instrukcje dla kierowcy” – dotyczące wszystkich przewożonych towarów niebezpiecznych, przechowywane w kabinie kierowcy tak aby były łatwo dostępne;
- 4) „Zaświadczenie ADR” o przeszkoleniu kierowcy;
- 5) „Prawo jazdy” odpowiedniej kategorii;
- 6) „Świadczenie dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych” dla pojazdów typu. EX/II, EX/III, FL, OX i AT.

Wymagania w stosunku do kierowców i innych osób wykonujących czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych.

Wszystkie osoby zaangażowane w przewóz towarów niebezpiecznych podlegają szkoleniu odpowiedniemu do ich obowiązków i odpowiedzialności.

Do kierowania pojazdem przewożącym towary niebezpieczne, w stosunku do którego umowa ADR, oprócz prawa jazdy, wymaga ukończenia przez jego kierowcę kursu lub kursów doszkalających, jest uprawniona osoba, która:

- 1) ukończyła 21 lat;
- 2) spełnia wymogi określone w odrębnych przepisach w stosunku do kierowców przewożących towary niebezpieczne;
- 3) posiada zaświadczenie ADR.

Szkolenie kierowców – celem szkolenia jest zapoznanie ich z zagrożeniami występującymi podczas przewozu towarów niebezpiecznych oraz przekazanie im informacji niezbędnych dla przeciwdziałania powstawaniu wypadków i ich skutków.

Szkoleniu podlegają:

- **Kierowcy** pojazdów przewożących towary niebezpieczne;
- **Kierowcy pojazdów** przewożących towary niebezpieczne w **cysternach** stałych lub odejmowalnych, **pojazdach bateriach** o pojemności przekraczającej **1000 litrów** oraz w **kontenerach – cysternach, cysternach odejmowalnych lub MEGC** o pojemności jednostkowej przekraczającej **3000 litrów**;
- **Kierowcy** pojazdów przewożących materiały lub przedmioty wybuchowe **klasy 1** lub materiały promieniotwórcze **klasy 7**, niezależnie od masy całkowitej pojazdu.

Kursy doszkalające dla kierowców przewożących towary niebezpieczne sprecyzowano w **rozporządzeniu Ministra Infrastruktury** z dnia 15 września 2005 r. w **sprawie kursów doszkalających dla kierowców przewożących towary niebezpieczne** (D.U. z 2005 r. Nr 187, poz. 1571), w którym określone zostały szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotów prowadzących kursy, rodzaje i zakres kursów oraz ich ramowy program, zakres i formę egzaminu, czas ich trwania, wzór zaświadczenia ADR

Planowanie i realizacja przewozu towarów niebezpiecznych.

Czynności związane z przewozem towarów niebezpiecznych obejmują:

- 1) planowanie przemieszczenia;
- 2) szkolenie personelu;
- 3) przygotowanie ładunku, pojazdu, wyposażenia i dokumentacji;
- 4) załadunek towaru niebezpiecznego do jednostki transportowej i jego rozładunek;
- 5) przeprowadzenie czynności kontrolnych przed rozpoczęciem przemieszczenia;

- 6) przemieszczenie;
- 7) opracowanie dokumentów sprawozdawczych i raportów.

Przewóz towarów niebezpiecznych jest realizowany na podstawie posiadanego „Pozwolenia na przejazd drogowy” lub bez niego w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych nie podlegających obowiązkowi zgłoszenia do komendanta wojewódzkiego Policji oraz do komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.*)

W przypadku, gdy towary niebezpieczne są przewożone w ilościach, dla których umowa ADR nie wymaga odpowiedniego oznakowania pojazdu mają zastosowanie następujące zwolnienia od wymogów – przejazd może być realizowany:

- 1) pojazdami bez dodatkowego wyposażenia;
- 2) przez kierowców nie posiadających zaświadczenia ADR;
- 3) bez konieczności wyznaczenia doradcy do spraw bezpieczeństwa;

nie jest wymagane „Pozwolenie na przejazd drogowy”.

„Pozwolenie na przejazd drogowy” wydaje odpowiedni organ transportu i ruchu wojsk Sił Zbrojnych RP, tj:

4) Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk – w przypadku przemieszczenia wojsk własnych i obcych przez granicę RP oraz przemieszczenia wojsk własnych między okręgami wojskowymi, w tym również przejazdy wojsk obcych ćwiczących (stacjonujących) na terenie RP;

5) Oddziały Transportu i Ruchu Wojsk Logistyki Okręgów Wojskowych – w przypadku planowania krajowego przejazdu drogowego na obszarze okręgu wojskowego, w tym również przejazdów wojsk obcych ćwiczących (stacjonujących) na terenie OW;

6) Wojskowe Komendy Transportu – w przypadku planowania krajowego przejazdu drogowego – na obszarze odpowiedzialności komendy dla sił własnych oraz wojsk obcych ćwiczących, (stacjonujących) w rejonie odpowiedzialności WKTr.

W celu uzyskania „Pozwolenia na przejazd drogowy” pojazdów przewożących towary niebezpieczne, dowódca Jednostki Wojskowej przesyła „Zapotrzebowanie na przejazd drogowy” do Wojskowej Komendy Transportu właściwej terytorialnie do miejsca rozpoczęcia przejazdu w następujących terminach:

- 1) nie później niż trzydzieści dni roboczych przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania międzynarodowego przejazdu drogowego;

- 2) nie później niż piętnaście dni roboczych przed planowanym przejazdem – w przypadku planowania międzyokręgowego przejazdu drogowego;
- 3) nie później niż dziesięć dni roboczych przed planowanym przejazdem w przypadku planowania przejazdu drogowego na obszarze okręgu i na obszarze odpowiedzialności WKTr;

Dowódcy jednostek wojskowych zobowiązani są do zapewnienia ochrony (konwojowania) pojazdów przewożących towary niebezpieczne

Dowódca jednostki wojskowej organizujący przewóz jest zobowiązany do:

- 1) informowania w systemie służb dyżurnych oraz zgłoszenia, niezależnie od ilości przewożonych towarów niebezpiecznych, do właściwego terytorialnie, co do miejsca stacjonowania jednostki wojskowej, Oddział Żandarmerii Wojskowej o rozpoczęciu przemieszczenia, rodzaju przewożonych towarów niebezpiecznych oraz planowanej trasy przewozu poprzez przesłanie wyciągu z planu przemieszczenia;

- 2) wyznaczenia dowódcy transportu (konwoju) i wyposażenia go w środki łączności, wykazy telefonów alarmowych i kontaktowych oraz następujące dokumenty:

- a) plan przemieszczenia,
- b) plan przeprowadzenia konwoju,
- c) plan załadunku pojazdu (kontenera),
- d) dokument przewozowy,
- e) zaświadczenie ADR,
- f) pisemne instrukcje dla kierowcy;

- 3) użycia do przewozu środków transportowych spełniających wymagania określone w przepisach;

- 4) udzielanie szczegółowych instruktaży osobom funkcyjnym transportu drogowego;

* Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 października 2005 r. w sprawie towarów niebezpiecznych, których przewóz drogowy podlega obowiązkowi zgłoszenia²
(Dz.U. z 2005 r. Nr 207, poz. 1734)

5) składanie meldunków do DSO oraz WKTr właściwych dla miejsca rozpoczęcia marszu – o rozpoczęciu i zakończeniu przewozu oraz o zdarzeniach zaistniałych w trakcie przewozu.

Rodzaje zagrożeń występujących przy przewozie towarów niebezpiecznych

Towary niebezpieczne mogą powodować różne zagrożenia. Towary niebezpieczne dzielą się na 13 klas wyodrębnionych na podstawie zagrożenia dominującego. Poza zagrożeniem dominującym, towary niebezpieczne mogą charakteryzować się zagrożeniami dodatkowymi. Poniżej przedstawiono wybrane właściwości poszczególnych klas towarów niebezpiecznych, które mogą stanowić zagrożenie w trakcie ich przewozu.

Klasa 1 – materiały i przedmioty wybuchowe

Materiały te charakteryzuje wrażliwość na bodźce mechaniczne (uderzenie, tarcie) i cieplne (ogrzewanie pod zamknięciem), którą charakteryzuje możliwość przejścia deflagracji (jednostajnego, powolnego spalania z prędkością liniową poniżej 100 m/s) w detonację.



Klasa 2 – gazy

Materiały te charakteryzuje podatność na zapalenie, stabilność chemiczna, działanie utleniające oraz duszące, trujące, żrące, a także kombinacja tych właściwości.



Klasa 3 – materiały ciekłe zapalne

Materiały te charakteryzuje podatność na zapalenie, działanie duszące, trujące, żrące, a także kombinacja tych właściwości.



Klasa 4.1 – materiały stałe zapalne, samoreaktywne oraz wybuchowe stałe odczulone

Niektóre z tych materiałów charakteryzuje podatność na zapalenie, samorzutny rozkład, silny, egzotermiczny rozkład, niestabilność termiczna.



Klasa 4.2 – materiały samozapalne

Materiały te charakteryzuje podatność na samorzutne zapalenie w skutek krótkotrwałego kontaktu z powietrzem lub samonagrzewanie w dużej masie prowadzące do samozapalenia.



Klasa 4.3 – materiały wydzielające w zetknięciu z wodą gazy palne

Materiały te reagując z wodą wydzielają gazy palne mogące tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe. Niektóre materiały w zetknięciu z wodą wydzielają gazy żrące.

Klasa 5.1 – materiały utleniające

Materiały te powodują zapalenie innych materiałów lub wzmagają ich palenie. Niektóre materiały pod wpływem zanieczyszczeń mogą rozkładać się wybuchowo.

Klasa 5.2 – nadtlenki organiczne

Materiały te są silnymi utleniaczami (natychmiast zapalają materiały palne). Są one niestabilne termicznie (ulegają rozkładowi z wydzielaniem dużych ilości ciepła). Końcowym skutkiem rozkładu jest wybuch. Materiały te są wrażliwe na uderzenia lub tarcie, mają działanie żrące, są podatne na niebezpieczne reakcje z innymi materiałami oraz mają zdolność szybkiego spalania, nawet bez dostępu powietrza.

Klasa 6.1 – materiały trujące

Materiały te w wyniku przeniknięcia do organizmu człowieka wskutek wdychania, przenikania przez skórę lub połknięcia, powodują śmierć lub rozstrój zdrowia.

Klasa 6.2 – materiały zakaźne

Materiały te zawierają zdolne do życia drobnoustroje, np. bakterie, wirusy, grzyby, albo hybrydy lub mutanty, które wywołują choroby zakaźne u ludzi lub zwierząt i zagrażają ich rozprzestrzenianiem oraz odpady medyczne o podobnych właściwościach.

Klasa 7 – materiały promieniotwórcze

Materiały te stwarzają zagrożenie radiacyjne.

Klasa 8 – materiały żrące

Materiały te niszczą tkanki nabłonkowe skóry lub błon śluzowych lub działają korodująco na metale lub inne materiały i środki transportu. Niektóre materiały tworzą żrącą ciecz tylko w kontakcie z wodą lub wydzielają żrące pary lub mgły w zetknięciu z naturalną wilgocą powietrza.



Klasa 9 - różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Materiały te obejmują m.in.:

- substancje rakotwórcze, których wdychanie może powodować powstawanie nowotworów,
- materiały wydzielające podczas pożaru silnie trujące dioksyny, które trwale skażają środowisko naturalne,
- materiały, które stwarzają szczególne zagrożenie pożarowe, organizmy zmienione genetycznie.

8. ZDOBYWANIE UPRAWNIENÍ I SZKOLENIE KIEROWCY WOJSKOWEGO

8.1. SZKOLENIE I ZDOBYWANIE UPRAWNIENÍ W OŚRODKACH SZKOLENIA

Szkolenie kierowców realizowane jest w oparciu o wymogi ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, póź. 515, z późn. zm.), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27.10.2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834 z późn. zmianami) oraz programy szkolenia.

Pod względem treści szkolenia „Program szkolenia” umożliwia szkolenie żołnierzy ubiegających się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.

Program jest opracowany według okresów szkolenia i obejmuje on szkolenie podstawowe, a następnie szkolenie specjalisty.

Głównym celem szkolenia jest przygotowanie kandydatów na kierowców kategorii „C” do praktycznego wykonywania zadań specjalistycznych na stanowisku funkcyjnym w jednostce wojskowej.

Szkolenie kandydatów na kierowców dla potrzeb sił zbrojnych realizowane jest w Ośrodku Szkolenia Kierowców i obejmuje następujące okresy :

- szkolenie podstawowe
- szkolenie specjalisty

Na kurs kwalifikuje się kandydatów, którzy spełniają następujące wymagania:

- aktualne badania lekarskie;

- ważne orzeczenie poradni psychologicznej;
- posiadanie dokumentów: dowód osobisty i prawo jazdy kategorii „B” z aktualnymi i zgodnymi danymi osobistymi kandydata.

W czasie szkolenia przeprowadza się cykliczne sprawdziany zakresu opanowanej wiedzy i umiejętności pozwalające ocenić stopień wyszkolenia indywidualnego żołnierzy czyli przygotowania ich do wykonywania zadań wynikających ze zrealizowanej problematyki szkoleniowej.

Etapem końcowym szkolenia jest egzamin państwowy na prawo jazdy kat. „C” w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

Po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego, kierowca otrzymuje „Pozwolenie do kierowania pojazdem”.

Uprawnienia wydawane absolutnie kursu po zdaniu egzaminu państwowego

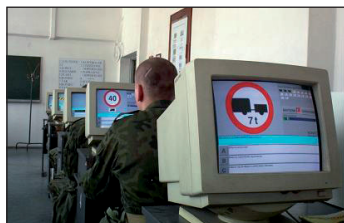
Po ukończeniu szkolenia kierowca kategorii „C” powinien znać:

- zasady kierowania samochodem ciężarowym w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych;
- obowiązki kierowcy w wojsku, zasady eksploatacji oraz przewozu osób i ładunków;
- budowę, przeznaczenie, rozmieszczenie oraz zasadę działania układów, podzespołów i mechanizmów samochodów ciężarowych;
- parametry eksploatacyjne oraz warunki sprawności technicznej samochodów ciężarowych;
- zakres czynności kontrolno – obsługowych;
- zasady bhp podczas eksploatacji pojazdów mechanicznych i pracy przy sprzęcie technicznym;

- przepisy regulujące czas pracy i odpoczynku kierowców (umiejętność korzystania z tachografu);
- ogólne zasady ochrony środowiska i szczegółowe dotyczące eksploatacji pojazdów;
- zasady planowania tras przejazdu, czytania map drogowych;
- praktycznie ewakuować ugrzęźnięty lub uwięziony pojazd.

umieć:

- prawidłowo udzielać pierwszej pomocy przedmedycznej na polu walki i poszkodowanym w wypadkach drogowych;
- lokalizować oraz usuwać typowe niedomagania w działaniu mechanizmów i układów pojazdu mechanicznego z wykorzystaniem urządzeń kierowcy oraz apteczki technicznej;
- bezpiecznie kierować samochodem ciężarowym (dostosować prędkość i sposób jazdy do aktualnej sytuacji drogowej, terenowej i atmosferycznej itp.);
- wykonywać praktycznie czynności wchodzące w zakres obsługiwanego samochodu ciężarowego z wykorzystaniem odpowiednich materiałów eksploatacyjnych i urządzeń będących w wyposażeniu samochodu ciężarowego;
- właściwie zastosować wyposażenie dodatkowe i specjalne pojazdu zgodnie z jego przeznaczeniem;
- prawidłowo przyjąć i przekazać pojazd;
- prawidłowo wypełniać rozkaz wyjazdu;
- wykonywać podstawowe manewry samochodem na placu manewrowym;
- używać odpowiedniego wyposażenia pojazdu do przewozu osób i ładunków;
- klasyfikować i rozmieszczać przewożone osoby i ładunki;
- zabezpieczyć miejsce wypadku drogowego (kolizji);
- praktycznie holować i kierować uszkodzonym pojazdem;



Szkolenie z „Przepisów ruchu drogowego”



Szkolenie z „Pomocy przed-medycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych”



Szkolenie praktyczne na placu manewrowym z „Techniki kierowania pojazdem”



Szkolenie doskonalące z „Techniki kierowania pojazdem”

8.2 SZKOLENIE SPECJALISTYCZNE W JEDNOSTKACH WOJSKOWYCH

8.2.1 Szkolenie programowe

Szkolenie programowe realizowane jest w oparciu o Rozkaz Nr 1373/Szkol./IW Szefa Sztabu Generalnego WP z dnia 31 grudnia 2007 r. w sprawie pozyskiwania i szkolenia kierowców kat „C” i „C + E” w Siłach Zbrojnych RP w 2008 r.

Realizować szkolenie adaptacyjne w celu przygotowania kierowców wojskowych pojazdów samochodowych do kierowania przydzielonym pojazdem oraz wykonywania obsługiwań technicznych i napraw bieżących w zakresie przewidzianym dla danego typu (marki) pojazdu zgodnie z poniższymi ustaleniami:

Szkoleniem objąć wszystkich żołnierzy i pracowników wojska wyznaczonych na stanowiska kierowców pojazdów samochodowych w jednostkach wojskowych, w tym również kierowców, którym zmieniono typ (markę) przydzielonego pojazdu,

Szkolić grupy osobowe w wymiarze godzinowym nie mniejszym niż:

- żołnierze, którzy uzyskali prawo jazdy w wojskowych OSK, lub ośrodkach szkolenia młodszych specjalistów – pierwszy raz przed objęciem stanowiska – 32 godziny lekcyjne,
- żołnierze i pracownicy wojska, którzy uzyskali prawo jazdy w ośrodkach cywilnych – pierwszy raz przed objęciem stanowiska – 46 godzin lekcyjnych,
- żołnierze i pracownicy wojska – kierowcy, zmieniający w toku służby typ (markę) przydzielonego pojazdu -12 godzin lekcyjnych.

Szkolenie powinno obejmować następujące przedmioty szkoleniowe:

- zasady użytkowania pojazdu,
- obsługiwanie i naprawa pojazdu,
- jazda próbna pojazdu – co najmniej 50 km,

Podział godzin na poszczególne przedmioty szkoleniowe, tematy oraz ich zagadnienia dostosować do potrzeb i specyfiki jednostki wojskowej, stwierdzonego poziomu wiedzy, umiejętności oraz predyspozycji szkolonych do prowadzenia pojazdów samochodowych.

Szkolenie organizuje dowódca jednostki wojskowej.

Szkolenie zakończy egzaminem, w tym z praktycznego kierowania pojazdem danego typu (marki), który należy odnotować w rozkazie dziennym jednostki wojskowej, podając: imię i nazwisko kierowcy oraz – typ (markę) pojazdu, na jaki został przeszkolony.

8.2.2 Szkolenie kursowe

Forma doskonalenia umiejętności i podnoszenia kwalifikacji jest szkolenie kursowe.

Ośrodki szkolenia kierowców organizują następujące kursy:

- z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- szkolenie doskonalące dla kierowców przewożących materiały niebezpieczne,
- kurs w zakresie rozszerzenia uprawnień na kat. „C+E”,
- kurs kierowców kat. „D”,

Ministerstwo Obrony Narodowej
SWIADECTWO
ukończenia kursu z zasad eksploatacji
i kierowania pojazdem specjalnym
i używanym do celów specjalnych
Nr

1. Nazwisko
2. Imiona
3. Nr PESEL
4. Adres zamieszkania: Kod
miejscowość
ulica
nr budynku nr lokalu

5. Organ wydający
(miejscowa pieczęć oraz podpis osoby upoważnionej)

6. Ważne do:
7. Podpis posiadacza
mp

Seria Nr

miejsce na fotografię 35 x 45 mm

8. Kwalifikacje:
Ukończył z wynikiem pozytywnym kurs z zasad eksploatacji
i kierowania pojazdem specjalnym
i używanym do celów specjalnych

.....
(rodzaj ukończonego kursu i rodzaj pojazdu)

9. Adnotacje urzędowe:

.....

UWAGA
Uprawnia wraz z prawem jazdy lub pozwoleniem do kierowania
pojazdem odpowiedniej kategorii do kierowania pojazdem
specjalnym i używanym do celów specjalnych Sił Zbrojnych
Republiki Polskiej na podwoziu kołowym, gąsienicowym,
zespołem pojazdów specjalnych składającym się z pojazdu
gąsienicowego lub kołowego i przyczepy specjalnej.

MINI-TRANSPORT, Druk DOW SG WP, Zam. 281, 2004

*Wzór świadectwa
ukończenia kursu
z zasad eksploata-
cji i kierowania
pojazdem specjal-
nym i używanym
do celów specjal-
nych
(Dz. U. Nr 20
poz. 183)*

9. CZAS PRACY I ODPOCZYNKU KIEROWCY POJAZDU WOJSKOWEGO

9.1. ŻOŁNIERZY W CZYNNEJ SŁUŻBIE WOJSKOWEJ

Czas pracy kierowców został uregulowany w ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 wraz ze zmianami wprowadzonymi w roku 2005,

Dz. U. Nr 180, poz. 1497 oraz w 2007 r. Dz. U. Nr 99, poz. 661 i Dz. U. Nr 192, poz. 1381). Ustawa ta dotyczy jednak osób zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, a takimi osobami nie są kierowcy wojskowi w służbie czynnej. Jednakże ze względu na to, że nie ma różnicy w reakcjach organizmu żołnierza kierowcy i kierowcy cywila dlatego też należy pamiętać o stosowaniu się do poniższych zaleceń:

- po około 2 godzinach nieprzerwanej jazdy należy zrobić co najmniej 15 minutową przerwę,
- po pierwszych objawach senności należy zjechać na pobocze, zatrzymać pojazd, następnie parę minut pogimnastykować się, a przy większym zmęczeniu należy przespać się około pół godziny,
- nie należy walczyć ze zmęczeniem poprzez picie nadmiernej ilości kawy lub też poprzez używanie różnego rodzaju środków chemicznych.

Powinniśmy zdawać sobie sprawę z tego, że nawet krótki czas nieuwagi spowodowany zmęczeniem może być przyczyną wypadku

drogowego (np. przy prędkości 80 km/h w czasie 1 sekundy pojazd przebywa ponad 22 m – jeśli na tę jedną sekundę kierowca uśnie, może to być przyczyną tragedii). Nie należy zapominać też, że zgodnie z Regulaminem ogólnym Sił Zbrojnych RP (sygn. Szt. Gen. 1554/2003) żołnierzowi przysługuje 8 godzin snu.

9.2 PRACOWNIKÓW WOJSKA

Czas pracy kierowców został uregulowany w ustawie z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879 wraz ze zmianami wprowadzonymi w roku 2005, Dz. U. Nr 180, poz. 1497 oraz w 2007 r. Dz. U. Nr 99, poz. 661 i Dz. U. Nr 192, poz. 1381).

W odniesieniu do kierowców będących pracownikami przepisy kodeksu pracy mają zastosowanie w zakresie ograniczonym do kwestii nieuregulowanych tą ustawą.

Ustawa dotyczy kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, nie będących pracownikami oraz wykonujących regularne przewozy pojazdami na trasach nieprzekraczających 50 km, o których mowa w rozporządzeniu¹ (WE) nr 561/2006.

Przepisy dotyczące czasu pracy mają zastosowanie do kierowców zatrudnionych na podstawie stosunku pracy, jeżeli przepisy innych ustaw nie stanowią inaczej.

Czasem pracy kierowcy jest czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, która obejmuje wszystkie czynności związane z wykonywaniem przewozu drogowego, w szczególności:

- 1) prowadzenie pojazdu,
- 2) załadowywanie i rozładowywanie oraz nadzór nad załadunkiem i wyładunkiem,
- 3) nadzór oraz pomoc osobom wsiadającym i wysiadającym,
- 4) czynności spedycyjne,
- 5) obsługę codzienną pojazdów i przyczep,
- 6) inne prace podejmowane w celu wykonania zadania służbowego lub zapewnienia bezpieczeństwa osób, pojazdu i rzeczy,

¹ Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 11.04.2006 r.- Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15.03.2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85.

- 7) niezbędne formalności administracyjne,
- 8) utrzymanie pojazdu w czystości.

Czasem pracy kierowcy jest również czas poza przyjętym rozkładem czasu pracy, w którym kierowca pozostaje na stanowisku pracy kierowcy w gotowości do wykonywania pracy, w szczególności podczas oczekiwania na załadunek lub rozładunek, których przewidywany czas trwania nie jest znany kierowcy przed wyjazdem albo przed rozpoczęciem danego okresu.

Do czasu pracy kierowcy wlicza się przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Do czasu pracy kierowcy nie wlicza się:

- 1) czasu dyżuru, jeżeli podczas dyżuru kierowca nie wykonywał pracy;
- 2) nieusprawiedliwionych postojów w czasie prowadzenia pojazdu;
- 3) dobowego nieprzerwanego odpoczynku;
- 4) przerwy w pracy, w przypadku kierowców pracujących – system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, o którym mowa w art. 16² ustawy.

Dla celów rozliczania czasu pracy i ustalania uprawnienia do wynagradzania za pracę w godzinach nadliczbowych, przez dobę należy rozumieć 24 kolejne godziny, poczynając od godziny, w której kierowca rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy.

² Art. 16.

1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym może być stosowany, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, system przerywanego czasu pracy według z góry ustalonego rozkładu, przewidującego nie więcej niż jedną przerwę w pracy w ciągu doby, trwającą nie dłużej niż 5 godzin. W przypadku gdy kierowca wykonuje przewozy regularne, przerwa może trwać nie dłużej niż 6 godzin, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy nie przekracza 7 godzin.

2. Za czas przerwy, o której mowa w ust. 1, kierowcy przysługuje prawo do wynagrodzenia w wysokości połowy wynagrodzenia, o którym mowa w art. 9 ust. 5; podczas przerwy kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem.

3. Przy ustalaniu rozkładu czasu pracy w systemie przerywanego czasu pracy stosuje się przepisy dotyczące przerw przeznaczonych na odpoczynek, chyba że przerwa przewidziana w ustalonym rozkładzie czasu pracy następuje

Czasem dyżuru jest czas, w którym kierowca pozostaje poza normalnymi godzinami pracy w gotowości do wykonywania pracy wynikającej z umowy o pracę w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę.

Do czasu dyżuru zalicza się przerwy przeznaczone na odpoczynek, które przysługują po 6 kolejnych godzinach pracy kierowcy.

W przypadku gdy pojazd jest prowadzony przez dwóch lub więcej kierowców, czas nieprzeznaczony na kierowanie pojazdem jest czasem dyżuru. Czas dyżuru nie może być wliczany do przysługującego kierowcy dobowego nieprzerwanego odpoczynku. Wykorzystywanie dobowego odpoczynku w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania, nie może być traktowane jako czas dyżuru.

Za czas dyżuru, w trakcie którego kierowca pozostaje w gotowości do użycia w pracy, z wyjątkiem dyżuru pełnionego w domu, kierowcy przysługuje czas wolny od pracy w wymiarze odpowiadającym długości dyżuru, a w razie braku możliwości udzielenia czasu wolnego – wynagrodzenie wynikające z jego osobistego zaszeregowania, określonego stawką godzinową lub miesięczną, a jeżeli taki składnik wynagrodzenia nie został wyodrębniony przy określaniu warunków wynagradzania – 60% wynagrodzenia.

Za czas dyżuru, w tym przerwy po 6 godzinach pracy lub gdy pojazd jest prowadzony przez drugiego kierowcę, właściwemu kierowcy przysługuje wynagrodzenie.

Okresy pozostawiania do dyspozycji oznaczają okresy, inne niż przerwy i czas odpoczynku, podczas których kierowca nie jest obowiązany pozostawać na stanowisku pracy kierowcy, będąc jednocześnie w gotowości do rozpoczęcia albo kontynuowania prowadzenia pojazdu albo wykonywania innej pracy. Okresy pozostawiania do dyspozycji obejmują w szczególności czas, w którym kierowca towarzyszy pojazdowi transportowanemu promem lub pociągiem, czas oczekiwania na przejściach granicznych oraz w związku z ograniczeniami w ruchu drogowym.

nie później niż po upływie okresu, po którym kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek.

4. System przerywanego czasu pracy może być stosowany również w przypadku wykonywania niezarobkowego przewozu drogowego – przewozu na potrzeby własne w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Okresy pozostawiania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy zalicza się do czasu dyżuru. W przypadku gdy kierowca, do którego stosuje się zadaniowy czas pracy, nie wypracował dobowego wymiaru czasu pracy, okresy pozostawiania do dyspozycji poza rozkładem czasu pracy, zalicza się do czasu pracy w wymiarze 8 godzin, a w pozostałym zakresie do czasu dyżuru.

Czas pracy kierowcy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy, w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy, z zastrzeżeniem art. 15 ust. 1 i 3-5 ustawy³.

Rozkłady czasu pracy kierowcy wykonującego przewóz regularny osób są ustalane na okresy nie krótsze niż 2 tygodnie, z zastrzeżeniem art. 19 ustawy⁴. Rozkładów czasu pracy nie ustala się dla kierowcy wykonującego przewóz rzeczy.

Tygodniowy czas pracy kierowcy, łącznie z godzinami nadliczbowymi, nie może przekraczać przeciętnie 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym

³ Art. 15.

1. Do kierowców zatrudnionych w transporcie drogowym mogą być stosowane rozkłady czasu pracy, w których jest dopuszczalne przedłużenie wymiaru czasu pracy do 10 godzin na dobę, a do pozostałych kierowców do 12 godzin na dobę w ramach systemu równoważnego czasu pracy.
2. W systemie równoważnego czasu pracy wymiar czasu pracy przedłużony w poszczególnych dniach jest równoważony skróconym czasem pracy w innych dniach lub dniami wolnymi od pracy.
3. Okres rozliczeniowy nie może być dłuższy niż 1 miesiąc, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.
4. W szczególnie uzasadnionych przypadkach okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 3 miesięcy.
5. Przy pracach uzależnionych od pory roku lub warunków atmosferycznych okres rozliczeniowy może być przedłużony, nie więcej jednak niż do 4 miesięcy.

⁴ Art. 19.

W uzasadnionych przypadkach w ramach systemu równoważnego czasu pracy, o którym mowa w art. 15, dopuszcza się stosowanie przerywanego czasu pracy określonego w art. 16, według z góry ustalonego rozkładu czasu pracy oraz z uwzględnieniem przepisów o obowiązkowym dobowym odpoczynku; rozkład czasu pracy powinien obejmować okres co najmniej miesiąca.

4 miesięcy. Tygodniowy czas pracy, o którym mowa powyżej, może być przedłużony do 60 godzin, jeżeli średni tygodniowy czas pracy nie przekroczy 48 godzin w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy.

Wymiar czasu pracy obowiązuje także kierowcę zatrudnionego u więcej niż jednego pracodawcy.

Przerwy – po sześciu kolejnych godzinach pracy kierowcy przysługuje przerwa przeznaczona na odpoczynek w wymiarze nie krótszym niż 30 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy nie przekracza 9 godzin oraz w wymiarze nie krótszym niż 45 minut, w przypadku gdy liczba godzin pracy wynosi więcej niż 9 godzin. Przerwa może być dzielona na okresy krótsze trwające co najmniej 15 minut każdy, wykorzystywane w trakcie sześciogodzinnego czasu pracy lub bezpośrednio po tym okresie. Przerwy, o których mowa powyżej ulegają skróceniu o przerwę w pracy trwającą 15 minut, którą pracodawca jest obowiązany wprowadzić, jeżeli dobowy wymiar czasu pracy kierowcy wynosi co najmniej 6 godzin.

Odpoczynek – w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy odpoczynek, z wyłączeniem odpoczynku kierowców wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, może być wykorzystany w pojeździe jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

W każdym tygodniu kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 35 godzin nieprzerwanego odpoczynku.

Tygodniowy nieprzerwany odpoczynek obejmuje odpoczynek dobowy, przypadający w dniu, w którym kierowca rozpoczął odpoczynek tygodniowy.

⁵ **Art. 20.**

1. Praca wykonywana ponad obowiązujące pracownika normy czasu pracy, a także praca wykonywana ponad dobowy przedłużony wymiar czasu pracy, wynikający z obowiązującego kierowcę systemu i rozkładu czasu pracy, stanowi pracę w godzinach nadliczbowych.
2. Praca w godzinach nadliczbowych jest dopuszczalna w razie:
 - 1) sytuacji i zdarzeń wymagających od kierowcy podjęcia działań dla ochrony życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia albo usunięcia awarii;
 - 2) szczególnych potrzeb pracodawcy.

W przypadkach, o których mowa w art. 20 ust. 2 pkt 1 ustawy⁵, oraz w przypadku zmiany pory wykonywania pracy przez kierowcę w związku z jego przejściem na inną zmianę zgodnie z ustalonym rozkładem czasu pracy, nieprzerwany tygodniowy okres odpoczynku może obejmować mniejszą liczbę godzin, nie może być jednak krótszy niż 24 godziny.

W przypadku gdy praca jest wykonywana w porze nocnej przez co najmniej 4 godziny, czas pracy kierowcy nie może przekraczać 10 godzin w danej dobie.

10. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

10.1. TOWARZYSTWO TRZEŹWOŚCI TRANSPORTOWCÓW (TTT) W WOJSKU

Towarzystwo Trzeźwości Transportowców powstało z inicjatywy Ministerstwa Komunikacji, Instytutu Transportu Samochodowego, Szefostwa Służby Samochodowej MON, Centralnego Zarządu PKS, Zjednoczeń Transportowych, Polskiego Związku Motorowego, Społecznego Komitetu Przeciwalkoholowego oraz Zarządu Głównego Związków Zawodowych Pracowników Łączności, Kolejarzy, Marynarzy i Portowców, Transportowców i Drogowców i zostało zarejestrowane w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy pod nr rej. 553 w dniu 11 września 1957 roku.

TTT jest społeczną organizacją środowiska transportowców, działająca na rzecz promocji kultury, trzeźwości i bezpieczeństwa w ruchu transportu lądowego, morskiego i powietrznego. Obszarem działania TTT jest transport drogowy, kolejowy, lotniczy i żegluga.

3. Liczba godzin nadliczbowych przepracowanych przez kierowcę w związku z okolicznościami określonymi w ust. 2 pkt 2 nie może przekroczyć 260 godzin w roku kalendarzowym.

4. W układzie zbiorowym pracy lub w regulaminie pracy albo w umowie o pracę, jeżeli pracodawca nie jest objęty układem zbiorowym pracy lub nie jest obowiązany do ustalenia regulaminu pracy, można ustalić inną liczbę godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym niż określona w ust. 3, z zastrzeżeniem przestrzegania ustaleń dotyczących tygodniowego czasu pracy.

Głównym celem TTT jest zwiększenie społecznej świadomości dotyczącej ryzyka wynikającego z używania alkoholu, podnoszenia kultury jazdy, troska o sprawność fizyczną i psychiczną wszystkich kierujących środkami transportu.

TTT realizuje swoje zadania poprzez działania informacyjne i edukacyjne, których treścią jest uświadomienie szkód i niebezpieczeństw związanych z nadużywaniem alkoholu oraz kierowanie pojazdami po jego spożyciu.

Jednostkami organizacyjnymi TTT są Koła Terenowe i Zakładowe przy instytucjach, bazach, portach i zakładach oraz Koła w Jednostkach Wojskowych MON.

Realizując zadania wynikające ze statutu TTT organizuje konkursy, olimpiady, prelekcje, współzawodnictwo, wystawy i pokazy filmów o tematyce trzeźwości i bezpieczeństwa w transporcie.

Zarząd Krajowy TTT zaprasza wszystkich użytkowników transportu sektora państwowego, wojskowego i prywatnego do współpracy w zakresie pełnego wdrażania ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi.

Władze TTT

Zarząd Krajowy TTT

Komisja Rewizyjna TTT

Spółeczna Komisja ds. BRD

Spółeczna Komisja ds. Kół Wojskowych TTT

Zasadniczym celem Komisji ds. Kół Wojskowych TTT jest współdziałanie z Zarządkiem Krajowym TTT w zakresie pełnego wdrożenia Porozumienia o współpracy Towarzystwa Trzeźwości Transportowców z jednostkami organizacyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej, podpisanego w dniu 19.09.1997 r. przez Ministra Obrony Narodowej i Prezesa Zarządu Krajowego Towarzystwa

Koła są wewnętrznymi jednostkami organizacyjnymi TTT powołanymi do realizacji statutowych celów i zadań wśród transportowców.

Do zadań Koła TTT należy:

- 1) Upowszechnianie idei trzeźwości oraz propagowanie abstynencji alkoholowej wśród transportowców,
- 2) Społeczne oddziaływanie i szerzenie wiedzy o moralnych, zdrowotnych i prawnych aspektach, nadużywania alkoholu przez kierujących pojazdami mechanicznymi,

- 3) Organizowanie konkursów, odczytów, prelekcji i wystaw oraz wyświetlanie filmów o tematyce kultura, trzeźwość i bezpieczeństwo w transporcie,
- 4) Zarządy Kół współpracują z Zarządem Krajowym TTT, kierownictwem zakładu pracy lub dowództwem jednostki wojskowej oraz organizacjami samorządowymi i związkowymi,
- 5) Zarządy Kół występują do Zarządu Krajowego TTT z wnioskiem o wyróżnienie aktywnych członków – działaczy TTT dyplomami i odznaczeniami.

10.2. ALKOHOL I NARKOTYKI – JEDNAKOWO GROŹNE

10.2.1. *Wpływ alkoholu na sprawność kierowcy*

Alkohol, obok nadmiernej prędkości jest jedną z okoliczności najczęściej towarzyszących wypadkom drogowym.

W 2007¹ roku zaistniało **49.536** wypadków drogowych, w których śmierć poniosło **5.583** osoby, a **63.224** zostało rannych. Elementem, który w dalszym ciągu ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo na drogach jest alkohol. Nietrzeźwi uczestnicy ruchu drogowego w 2007 roku uczestniczyli w **6.503** wypadkach, co stanowi 13,1 % ogółu. Skutki tych wypadków to **774** (13,9% ogółu) osoby zabite i **8.193** ranne (12,9% ogółu). Natomiast spowodowali **5.053** wypadki (10,2% ogółu), w których zginęło **608** osób (10,9% ogółu), a **6.449** osób zostało rannych (10,2% ogółu).

Im wyższe jest stężenie alkoholu we krwi kierowcy, tym bardziej upośledzona jest jego zdolność kierowania pojazdem. Przy pustym żołądku już po kilku minutach pierwsze dawki alkoholu zostają wchłonięte i są odczuwalne, zaś zawartość alkoholu we krwi może osiągnąć swe maksimum już po 30 minutach. Przy żołądku napełnionym pokarmami wchłonięcie alkoholu wymaga znacznie dłuższego czasu i w tym przypadku stężenie alkoholu we krwi osiąga swe maksimum po upływie 60, 90 lub nawet 120 minut po zakończeniu jego spożycia. Eliminacja alkoholu z krwi następuje w różnym tempie, zależnym między innymi od masy ciała i indywidualnych cech organizmu kierowcy. W większości przypadków następuje w tempie od 0,12 promila do 0,15 promila na godzinę.

Wpływ stężenia alkoholu we krwi kierowcy na jego sprawność przedstawia tabela:

¹ Dane Komendy Głównej Policji, Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego

Stężenie alkoholu we krwi	Reakcja fizjologiczna organizmu
0,1 promila	Rozproszona uwaga
0,2 promila	Dłuższe spostrzeganie
0,3 promila	Drobne zaburzenia równowagi i koordynacji, gorsze spostrzeganie kształtu przedmiotów w oddali
0,5 promila	Zmniejszenie zdolności rozpoznawania sytuacji, pobudliwość, upośledzenie koordynacji wzrokowo-ruchowej, pogorszenie ostrości widzenia i oceny odległości, opóźnienie adaptacji oka do ciemności i ruchomych światła
0,8 promila	Błędna ocena własnych możliwości, znaczne obniżenie samokontroli i koncentracji
1 - 2 promile	Zaburzenia koordynacji mięśniowej i równowagi, osłabienie sprawności intelektualnej i pamięci, brawura, opóźnienie czasu reakcji, wahania nastroju (euforia, agresja, depresja)
2 - 3 promile	Zaburzenia mowy, wzmożona senność, obniżenie zdolności kontroli własnego zachowania i poruszania się
3 - 4 promile	Spadek ciśnienia krwi, obniżenie temperatury, możliwy powolny zanik funkcji oddechowych, powyżej 4 promili - śpiączka

Picie alkoholu uniemożliwia bezpieczną jazdę samochodem. Wpity alkohol powoduje zmniejszenie szybkości reakcji kierowcy, ograniczenie pola jego widzenia, pogarsza funkcjonowanie wzroku i koordynację ruchów, powoduje błędną ocenę odległości i prędkości oraz obniża możliwości skoncentrowania się na prowadzeniu samochodu.

Jak wynika z badań prowadzonych przez wyspecjalizowane instytucje, w tym Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, ryzyko zagrożenia wypadkiem zwiększa się zależnie od zawartości alkoholu w krwi:

7 razy przy stężeniu	0,5-1,0 promila
31 razy przy stężeniu	1,0-1,5 promila
128 razy	powyżej 1,5 promila

Nadużywanie alkoholu ma destrukcyjny wpływ na organizm kierowcy, a zwłaszcza na:

- mózg – uszkodzenie naczyń krwionośnych prowadzące do wylewów, niszczenie komórek nerwowych w korze mózgowej prowadzące do obniżenia sprawności umysłowej i zaburzeń psychicznych;
- serce – arytmia, nadciśnienie, niewydolność krążenia, uszkodzenia mięśnia sercowego oraz przeszkody w dojrzewaniu krwinek czerwonych niezbędnych do odżywiania się organizmu tlenem;
- wątroba – stłuszczenie i stany zapalne, marskość, uszkodzenie regulacji poziomu cukru;
- przewód pokarmowy – nieżyty przelyku, owrzodzenia żołądka i dwunastnicy, stany zapalne trzustki, zaburzenia wchłaniania pokarmu w jelitach;
- inne systemy biologiczne – zmniejszenie zdolności obronnych wobec chorób, niedożywienie, deficyt witamin.

10.2.2. Skutki wypadków drogowych

Jak wynika ze statystyk policyjnych, najliczniejszą grupę nietrzeźwych sprawców wypadków stanowią kierujący pojazdami: 3420 wypadków, 409 osób zabitych, 4928 osób rannych. W odniesieniu do ogólnej liczby wypadków spowodowanych przez kierujących w roku 2007, nietrzeźwi stanowili 8,9 %, w porównaniu do roku 2006 jest to spadek o 223 wypadki (o 6,1%). Najliczniejsza grupa to kierujący samochodami osobowymi, którzy spowodowali 2719 wypadków (79,5% ogółu spowodowanych przez kierujących), w których zginęło 351 osób, a rannych zostało 4175 osób.

Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących

Przyczyny wypadku	Wypadki		Zabici		Ranni	
	2006 r.	2007 r.	2006 r.	2007 r.	2006 r.	2007 r.
Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	1 787	1966	221	254	2 713	2 966
Nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu	421	406	28	26	596	612
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	221	182	28	17	316	281
Wyprzedzanie	136	163	28	28	187	238
Omijanie	84	104	4	19	109	102
Wymijanie	104	91	18	15	144	142
Nieprawidłowe zachowanie się wobec pieszego	92	121	13	16	93	125
Niezachowanie bezpiecznej odległości	109	127	3	3	141	173

W porównaniu z rokiem 2006 stwierdzono spadek liczby ujawnionych kierujących pojazdami pod wpływem alkoholu (w stanie po użyciu oraz w stanie nietrzeźwości) o **41 846** osób.

Naruszony przepis	2006 r.	2007 r.
Art. 87 § 1 KW	16 495	15 771
Art. 87 § 2 KW	9 869	7 974
Art. 178a § 1 KK	82 183	73 500
Art. 178a § 2 KK	92 645	62 101
O g ó ł e m	201 192	159 346

10.2.3. Skutki prawne prowadzenia po pijanemu

Porządek prawny w dziedzinie ruchu drogowego, regulowany jest nie tylko przez podstawowy akt prawny, jakim jest ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, ale również przez inne akty prawne, między innymi:

- 1) Ustawa z dnia 06 czerwca 1997 r. Kodeks Karny.
- 2) Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks Wykroczeń.
- 3) Ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia i wydane na podstawie tej ustawy akty prawne, w tym rozporządzenia regulujące zagadnienia z związane z nakładaniem grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.
- 4) Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi i wydane na podstawie tej ustawy akty prawne, w tym przez rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 6 maja 1983 r. w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie.
- 5) Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych.

Ponadto zagadnienia związane z ruchem drogowym regulowane są przez ustawę o policji oraz prawo resortowe, w czym znaczny udział ma Ministerstwo Obrony Narodowej. Prawo to tworzone jest w formie zarządzeń, decyzji oraz rozkazów.

Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (stan prawny po noweli-

zacji z dn. 27 kwietnia 2001 roku) w art. 46 ust. 3 określa definicję stanu nietrzeźwości i stanu po użyciu alkoholu:

- **Stan po użyciu alkoholu** zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:
 - stężenia we krwi od **0,2 do 0,5 promila alkoholu** albo obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 do 0,25 mg alkoholu w 1 dm³
- **Stan nietrzeźwości** zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do:
 - stężenia we krwi **powyżej 0,5 promila alkoholu** albo obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm³.

Taką samą definicję zawiera art. 115 § 16 Kodeksu Karnego.

Badanie stanu trzeźwości kierującego pojazdem mieści się przede wszystkim w kompetencjach organów policji. Stosownie do przepisu artykułu 129 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym policja została zobowiązana do czuwania nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowania ruchem drogowym i jego kontrolowania. W tym zakresie posiada między innymi prawo do używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących do stwierdzenia stanu trzeźwości kierującego pojazdem (art. 129 ust. 2 pkt 9). Podstawową metodą dokonywania badań trzeźwości są badania wydychanego powietrza przeprowadzane z wykorzystaniem urządzeń elektronicznych. Obok nich można także przeprowadzać badania krwi lub moczu. Badania trzeźwości przeprowadzić można również mimo braku zgody kierującego pojazdem.

Jeżeli wynik badania potwierdza znajdowanie się osoby w stanie po spożyciu alkoholu lub w stanie nietrzeźwości policjant zatrzymuje za pokwitowaniem prawo jazdy oraz usuwa pojazd na parking strzeżony (chyba, że istnieje możliwość jego zabezpieczenia w inny sposób, na przykład przekazania członkowi rodziny). Sprawa znajduje swój finał w sądzie.

Przepisy Kodeksu Karnego zawierają unormowania prawne określające odpowiedzialność sprawców wypadków w ruchu drogowym; **przewidują one zaostrzenie kar dla sprawców wypadków, którzy w chwili popełnienia czynu znajdowali się w stanie nietrzeźwości:**

1) Art. 177. § 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje

nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3. § 2. Jeżeli następstwem wypadku jest śmierć innej osoby albo ciężki uszczerbek na jej zdrowiu, sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

2) Art. 178. § 1. Skazując sprawcę, który popełnił przestępstwo określone w art. 173, 174 lub 177 znajdując się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo w wysokości od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę do górnej granicy tego zagrożenia zwiększonego o połowę – oznacza to, że kara pozbawienia wolności może wynosić nawet 12 lat.

3) Art. 178a. § 1. Kto, znajdując się w stanie nietrzeźwości (stężenie powyżej 0,5 promila) lub pod wpływem środka odurzającego, prowadzi pojazd mechaniczny w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, podlega grzywnie w wysokości do 720.000 złotych), karze ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2.

Oprócz grzywny i pozbawienia wolności orzekana jest również nawiązka na rzecz instytucji lub organizacji społecznej świadczącej pomoc ofiarom wypadków drogowych w wysokości stanowiącej wielokrotność (3 – 100) najniższego wynagrodzenia czyli ok. 2.400 do 80.000 złotych. Wyrok może być również podany do wiadomości publicznej.

Ponadto sąd może orzec środek karny, stosownie do popełnionego przestępstwa lub wykroczenia, w postaci zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju lub wszelkich pojazdów na okres od 6 miesięcy do 3 lat lub na zawsze.

Kierowanie pojazdem przy zawartości alkoholu od 0,2 do 0,5 promila skutkuje odpowiedzialnością za wykroczenie na podstawie przepisu art. 87 Kodeksu Wykroczeń. Wymierzana kara może polegać na pozbawieniu wolności (kara aresztu do 30 dni), grzywnie, której maksymalna wysokość sięgnąć może 5.000 złotych oraz orzeczeniu zakazu prowadzenia pojazdów na czas od sześciu miesięcy do trzech lat. Niezależnie od powyższego, na konto takiej osoby (zgodnie z obowiązującym taryfikatorem) wpisane zostanie 10 punktów karnych.

Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z dnia 16 lipca 2003 r.)

przewiduje możliwość zwrotu wypłaconych odszkodowań od sprawców wypadków i kolizji drogowych, którzy spowodowali szkodę w stanie po spożyciu alkoholu:

Art. 43. Zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący:

1) wyrządził szkodę umyślnie lub w stanie po użyciu alkoholu albo pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii.

10.2.4. Kierowca, a inne środki działające podobnie jak alkohol

Najbardziej niebezpiecznymi środkami, coraz częściej zażywanymi w ostatnim czasie przez kierowców są: narkotyki, niektóre rodzaje leków, a także kleje, benzyny, rozpuszczalniki i farby jako środki odurzające.

Najczęściej spotykanymi w Polsce narkotykami są:

Kokaina – bardzo niebezpieczny narkotyk działający silnie pobudzająco fizycznie i psychicznie, intensywnie oddziałuje na centralny układ nerwowy polepszając zdolność kojarzenia i umożliwiając większy wysiłek fizyczny, działa znieczulająco oraz powoduje silne choć krótkotrwałe uczucie przyjemności. Przyspiesza pracę serca i powoduje zwężenie naczyń krwionośnych. Przedawkowanie prowadzi do szybkiej śmierci poprzedzonej zaburzeniami oddychania, pracy serca, drgawkami. Destrukcyjne działanie na centralny układ nerwowy powoduje, że uzależnienie od kokainy prowadzi do ciężkich depresji, halucynacji i innych chorób psychicznych. Kokaina (najczęściej używane nazwy slangowe: koka, śnieg, koks) występuje zazwyczaj jako krystaliczny biały proszek. Przyjmowana jest wziewnie do nosa, wcierana w dżiąsła lub w środek małżowiny usznej, jest także palona przez dodanie jej do papierosów lub skrętów z marihuany. Podawana doustnie działa słabiej.

Crack – jest krystaliczną formą kokainy. Ma postać białych kawałeczków podobnych do płatków mydlanych lub jasnobrązowych kuleczek. Jest 20-30 razy silniejszy niż kokaina. Zażywany przez palenie.

Amfetamina – działa podobnie do kokainy, lecz znacznie słabiej i dłużej niż kokaina, maksymalnie do kilku godzin. W trakcie działania zmniejsza uczucie zmęczenia i działa pobudzająco. Skutkami ubocznymi są uczucie zmęczenia po okresie działania, apatia i ociężałość. Przy dłuższym stosowaniu mogą wystąpić ciężkie choroby psychiczne łącznie z paranoją. W przypadku przedawkowania możliwa jest nawet śmierć. Uzależnienie wynikające z przyzwyczajenia oraz chęć zintensyfikowania działań narkotyku prowadzą do zwiększenia dawek lub nawet do sięgnięcia po kokainę. Po zaprzestaniu zażywania występuje uczucie przygnębienia, zmęczenia, apatii, wewnętrzny niepokój, wzmożone łaknienie a nawet myśli samobójcze. Amfetamina (slangowe nazwy: amfa, proszek, speed) jest zwykle bezwonny proszkiem o gorzko-cierpkim smaku, w kolorze od białego do ceglastego, zależnie od zanieczyszczeń lub użytych do produkcji składników. Jest wprowadzana do organizmu drogą pokarmową, dożylnie, przez palenie lub wdychanie przez nos.

Heroina – pochodna morfiny, wywołuje krótkotrwałą euforię a później działa przeciwbólowo, uspokajająco i usypiająco. Uzależnia niezwykle szybko, niekiedy nawet w ciągu kilku tygodni. Osobom zażywającym heroinę grożą konwulsje oraz śpiączka, która w wielu przypadkach prowadzi do śmierci. W Polsce zwykle zażywana jako „kompot”.

Extasy (MDMA) – silny narkotyk pobudzający zmysły, jest syntetycznym analogiem amfetaminy i meskaliny. Wywołuje euforię, uczucie przyplitwu energii, empatii w stosunku do innych, intensyfikację przeżyć emocjonalnych, zaostrzenie percepcji otoczenia oraz poczucie utraty kontroli nad sobą. U niektórych osób zamiast euforii wywołuje lęki lub halucynacje. Powoduje zaburzenia układu krwionośnego, podwyższenie temperatury ciała, co może doprowadzić do szybkiej śmierci. Występuje zwykle w postaci tabletek lub kapsułek zawierających dawki od 75 do 200 mg, zażywanych doustnie. Różnokolorowe tabletki o urozmaiconych kształtach wyróżniają się wyłoczonymi znakami (np. kot, ptak, gwiazda, sierp i młot) lub napisami. Tabletki zawierają często również pewne ilości innych narkotyków, najczęściej amfetaminy.

LSD – silny środek halucynogeny. Wywołuje ataki śmiechu lub strach, brak koordynacji ruchowej. Działa nawet kilkanaście godzin. Powoduje nieodwracalne zmiany w mózgu, w przypadku dłuższego stosowania możliwe są nawroty jego działania nawet,

kiedy nie jest używany. LSD (slangowe nazwy: kwas, acid) jest jednym z najtańszych i najbardziej dostępnych narkotyków. Zwykle są to kolorowe papierowe znaczki przedstawiające różne symbole graficzne, każdy z nich zawiera około 0,003 g LSD.

Meskalina – silny środek halucynogeny, działa nawet przez całą dobę. W przypadku przedawkowania prowadzi do śmierci przez utratę wydolności układu oddechowego.

Marihuana – susz z konopi indyjskich, jest zaliczana do tzw. „lekkich narkotyków”. Zaostrza zmysły, ma lekkie działanie halucynogenne, zmienia poczucie czasu i przestrzeni. W zależności od nastroju i sytuacji może spowodować radość lub smutek. Skutki uboczne to mogące wystąpić wymioty, uczucie apatii, obojętności – nawet do kilku dni po zażyciu. Regularne zażywanie ma negatywny wpływ na układy rozrodcze u kobiet i mężczyzn. Uzależnienie psychiczne może doprowadzić do chęci zażycia silniejszych narkotyków.

Haszysz – żywica z krzewu konopi indyjskich, jest silniejszy od marihuany. Działa podobnie i ma podobne skutki uboczne. Występuje wiele innych rodzajów konopi o działaniu takim jak marihuana i haszysz, zwanych potocznie „trawką”.

Opium, mak i morfina – działają przeciwbólowo, usuwają uczucie głodu oraz strach i depresję. Przedawkowanie może doprowadzić do snu narkotycznego, a w konsekwencji do śmierci spowodowanej zaburzeniami układu oddechowego. Uzależnienie prowadzi do destrukcji całego organizmu, ciężkich zmian psychicznych i fizycznych.

Spośród leków, mających negatywny wpływ na stan psychofizyczny kierowcy, a tym samym na bezpieczeństwo ruchu drogowego, najczęściej stosowane są:

- pochodne kwasu barbiturowego (Cydobarbital, Luminal), mają bardzo silne działanie depresyjne, występuje tłumienie aktywności centralnego układu nerwowego;
- środki uspokajające (Relanium, Oxazepan, Nitrazepan).

UWAGA!

Przed zażyciem jakiegokolwiek leku (paraleku) należy dokładnie przeczytać **ulotkę** do niego dołączoną przez producenta. W ulotce jest zawarta informacja o wpływie leku na możliwość prowadzenia pojazdu. Należy również pamiętać, że część lekarstw zawiera

w swoim składzie **alkohol** i to w znacznej ilości (np. syropy przeciwkaszlowe).

Środki odurzające jak: kleje, benzyny, rozpuszczalniki i farby wywołują najczęściej nagłą euforię, dają poczucie nieważkości. Działają destrukcyjnie na układ nerwowy, niszczą komórki mózgu. Mogą powodować apatię, otępienie i niedowagę.

Najczęściej spotykane objawy świadczące o zażyciu narkotyków lub innych środków działających podobnie do alkoholu

Niektóre sygnały zewnętrzne:

- bardzo szybka i zbyt dynamiczna jazda w godzinach wieczornych,
- przejeżdżanie na czerwonym (żółtym) świetle,
- trudności w utrzymaniu prostoliniowego kierunku jazdy tzw. „pływanie”,
- opóźnione reakcje na sytuacje drogowe,
- zachwianie kierującego pojazdem po wyjściu z niego, a brak sygnałów spożycia alkoholu,
- gwałtowne reakcje słowne i brak koordynacji ruchów w trakcie rozmowy,
- trudności w wysłowieniu się, reakcje z pogranicza agresji.

Uwaga: podobne objawy zachowań kierowcy mogą występować przy urazach fizycznych i niektórych chorobach.

Jeżeli osoba kontrolowana wyrazi zgodę to możemy przeprowadzić TESTY, których opis znajduje się poniżej.

1. Test oczu

Badając oczy oceniamy:

- średnicę źrenic,
- reakcję na światło,
- oczopląs,
- zaczerwienienie spojówek,
- łzawienie,
- opadnięcia powiek,
- zaczerwienienie brzegów powiek,
- niechęć zdjęcia okularów przeciwsłonecznych.

2. Test Romberga – badanie czynności ruchu i koncentracji

Celem testu jest sprawdzenie dokładności wewnętrznego „zegara biologicznego” badanego. Bardzo silnie przyspieszone lub opóźnione

poczucie czasu może wskazywać na spożycie niektórych narkotyków lub leków. W badaniu sprawdza się także zmysł równowagi.

3. Testy psychofizyczne – badanie czynności chodzenia i obracania się

A. PRÓBA PALEC – NOS

Badany otrzymuje polecenie zamknięcia oczu i dotknięcia czubka swojego nosa czubkiem palca wskazującego.

B. TEST 9 KROKÓW

Na komendę badany wykonuje 9 kroków wzdłuż linii z rękami wzdłuż tułowia, stawiając stopy jedna przed drugą i ma liczyć kroki. Po przejściu 9 kroków ma wykonać obrót o 180° na stopie, którą został wykonany ostatni krok.

C. STANIE NA JEDNEJ NODZE

Badany stojąc ze złączonymi stopami i rękami wzdłuż ciała wysłuchuje instrukcji wykonania testu. Prawą nogę podnieść na wysokość 20 – 25 cm i liczyć przez ok. 30 sek. np. od 21 – 50. Potem 10 sek. przerwy i powtórzyć to samo z lewą nogą. W przerwie spytać badanego czy pamięta instrukcje.

Sygnały zewnętrzne jak również pozytywny wynik testu może oznaczać, że dana osoba jest pod wpływem narkotyku. Może być niebezpieczna dla otoczenia. Takiej osoby nie wolno pozostawiać samej sobie, szczególnie należy uniemożliwiać jej jazdę pojazdem mechanicznym. Działanie narkotyków bywa różnorodne. Mogą one powodować brak krytycyzmu co do własnych możliwości i zachowań, nastroje euforii lub też otępienia, smutku, często powodują nieuzasadnioną agresję skierowaną na otoczenie. Niekiedy powodują utratę wiary w sens życia, co prowadzi do wniosku, że także cudze życie jest nieważne. Taka osoba za kierownicą bywa groźniejsza, niż wariat z nabita broń.

Istotnym działaniem prewencyjnym jest eliminacja z otoczenia osób proponujących narkotyki. Są one albo nieświadome swoich czynów (ktoś zrobił im „pranie” mózgu wmawiając, że narkotyki nie stanowią zagrożenia) albo usiłują wykorzystać osoby lekkomyślne.

Pierwsza porcja narkotyku zwykle nic nie kosztuje. Dopiero następna wymaga zdobycia pieniędzy, kontaktów z dealerami, ukrywania tego, co się robi, bowiem w Polsce zażywanie narkotyków oraz ich sprzedaż są przestępstwami. Sięgając po narkotyk ryzykuje się związaną ze środowiskiem narkomanów i przestępcami handlującymi narkotykami. Handlarze mieszają narkotyki, dodając różne substancje chemiczne. Nigdy nie wiadomo, jakie działanie będzie miał zakupiony narkotyk – często ma śmiertelne.

Wykaz środków działających podobnie do alkoholu oraz warunki i sposób przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie znajdują się w Rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 11 czerwca 2003 roku (Dz. U. Nr 116, poz.1104 z 2003 r.).

Środkami działającymi podobnie do alkoholu, które mogą być oznaczane, są:

- opiaty;
- amfetamina i jej analogi;
- kokaina;
- tetrahydrokanabinole;
- benzodiazepiny;
- barbituriany.

Badania osób kierujących pojazdami mogą obejmować:

- badanie śliny;
- badanie moczu;
- badanie krwi.

10.2.5. Profilaktyka

Podejmując działania profilaktyczne mające na celu wyeliminowanie z ruchu drogowego osób spożywających alkohol należy zacząć od zastanowienia się co powoduje, że nietrzeźwy człowiek podejmuje decyzję o prowadzeniu pojazdu. Wnioski zwykle nie są jednoznaczne. Są to niezależne przypadki i nie można prowadzić daleko idących uogólnień. Analiza wniosków z różnych sytuacji, przeprowadzona przez Państwową Agencję Rozwiązywania Problemów Alkoholowych wykazała, że nietrzeźwi kierowcy prowadzą pojazdy bo:

- posiadają niską świadomość społeczną wpływu alkoholu na organizm człowieka; przeciętny kierowca nie wie, w jaki sposób alkohol działa na jego organizm, w jaki sposób wypity alkohol wpływa na jego percepcję, reakcje, zdolność postrzegania rzeczywistości a nawet ocenę odległości, nie orientuje się w jakim czasie wypity alkohol rozłoży się w organizmie i po jakim czasie od wypitej porcji alkoholu może sięść za kierownicą;
- funkcjonuje przyzwolenie społeczne na prowadzenie samochodu po spożyciu alkoholu; w społeczeństwie istnieje nieformalne przyzwolenie na jazdę po wypiciu alkoholu, brak reakcji na picie przez kierowców na przykład na imprezach i prób powstrzymywania ich od jazdy po pijanemu;
- brak jest badań psychologicznych, które określałyby predyspozycje psychologiczne przyszłych kierowców i pozwoliłyby elimino-

- wać tych o niewystarczających predyspozycjach jeszcze przed wydaniem prawa jazdy;
- skomplikowane kwestie socjologiczne; dawanie wiary przekonaniom przeważającej części społeczeństwa, odwoływanie się do społecznych przekonań, usprawiedliwianie zachowań nagan-nych, jakimi są wypadki spowodowane pod wpływem alkoholu przez osoby o wysokim zaufaniu społecznym: księży, polityków, sędziów, lekarzy;
 - ulegają namowię otoczenia;
 - znaczny procent kierowców jest uzależnionych od alkoholu (statystyki wykazują, że około 30 % kierowców zatrzymanych w stanie nietrzeźwości to osoby uzależnione);
 - u wielu osób wypicie alkoholu i późniejsza jazda wzmagają uczucie euforii, podniecenia; oczekiwanie na dalszy rozwój wydarzeń pobudza wydzielanie adrenaliny;
 - wśród niektórych kierowców istnieje przekonanie, że po „jednym” będą czuli się spokojniejsi i bardziej zrelaksowani;
 - brak jest nieuchronności kar i istnieje przewlekłość procesu sądowego;
 - jest nieszczelny system kontroli, brak środków finansowych na działalność służb policyjnych i żandarmerii uniemożliwia częste kontrole użytkowników dróg i eliminowanie z ruchu nietrzeźwych kierowców;
 - brak jest u części społeczeństwa poczucia słuszności norm prawnych i poszanowania prawa;
 - część kierowców charakteryzuje brawura, głupota i nieodpowiedzialność;
 - chcą popisać się przed rówieśnikami (u młodych kierowców);
 - występuje przekonanie, że jest się dobrym kierowcą i alkohol tego nie zmieni;
 - jest wypaczony system wartości, zawierający przekonania pozwalające na picie alkoholu i jazdę pod jego wpływem;
 - brak jest programów psychokorekcyjnych dla kierowców zatrzymanych za jazdę po pijanemu, recydywa;
 - funkcjonują wiarygodne usprawiedliwienia i mity;
 - nie posiadają dostatecznej wiedzy (edukacja) na temat alkoholu;
 - są przekorni i awanturnicy;
 - jest duża dostępność alkoholu w Polsce;
 - jest brak kampanii społecznych skutecznie przeciwdziałających temu zjawisku;

- mają poczucie wyjątkowości („mnie nie złapią, nie będzie po mnie nic widać...”);
- jest tolerancja wobec problemu w małych i znających się dobrze społecznościach.

W celu przeciwdziałania zjawisku nietrzeźwości wśród kierowców wojskowych należy:

- przestrzegać przepisów ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi na terenie obiektów wojskowych;
- wprowadzać wewnętrzne systemy kontroli trzeźwości kierowców;
- wprowadzać nowe metody działań profilaktycznych (np. program korekcyjno-edukacyjny dla kierowców);
- prowadzić systematyczne szkolenie i dostarczać informacje o nowoczesnych metodach rozwiązywania problemów alkoholowych;
- zapewnić wysoki poziom szkolenia nowych kierowców, włączając elementy problematyki alkoholowej;
- organizując imprezy na których będzie spożywany alkohol, zapewnić bezpieczny transport powrotny.

Program korekcyjno-edukacyjny, sprawdzany w wybranych jednostkach, obejmuje zagadnienia:

- wpływ alkoholu na funkcjonowanie kierowcy;
- rozbijanie mitów i stereotypów dotyczących prowadzenia pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu;
- określanie stężenia alkoholu we krwi z wykorzystaniem mierników trzeźwości (alkomatów, alkotestów);
- statystyki dotyczące zjawiska nietrzeźwości na drogach (liczba wypadków, liczba zabitych i rannych);
- skutki prawne prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości;
- ryzyko prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości;
- alkohol w moim życiu.

Również Europejski plan działań dotyczących alkoholu na lata 2005-2010 zakłada dążenie do ograniczenia liczby wypadków związanych z alkoholem, poprzez promowanie obowiązkowych szkoleń dla kierowców zatrzymanych za jazdę w stanie nietrzeźwości oraz zapewnienie wysokiego poziomu egzekwowania aktualnych rozwiązań prawnych dotyczących kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości.

Jednym z elementów działań profilaktycznych na rzecz przeciwdziałania nietrzeźwości kierowców, jest prowadzenie **kursów edukacyjno-korekcyjnych** dla kierowców zatrzymanych wcześniej za jazdę w stanie nietrzeźwości. O udziale w tego typu kursach orzeka sąd, stawiając ukończenie kursu jako warunek zawieszenia wykonania kary lub odzyskania prawa jazdy. Udział w kursach tego typu jest obowiązkowy m.in. w Austrii, Szwajcarii, Irlandii, Holandii i w niektórych stanach USA. Założeniem kursu jest edukacja kierowców o wpływie alkoholu na funkcjonowanie organizmu, próba autodiagnozy roli alkoholu w życiu kursantów oraz wypracowanie trwałej zasady prowadzenia pojazdów tylko w stanie trzeźwym.

10.3. KONKURS KIEROWCÓW

Prowadzony w Siłach Zbrojnych wieloszczeblowy konkurs o miano najlepszego kierowcy, rozgrywany jest w czterech etapach. Pierwszy etap, najważniejszy z punktu widzenia liczby uczestników, odbywa się w jednostkach wojskowych, drugi na szczeblu dywizji, trzeci na szczeblu okręgu wojskowego i rodzaju sił zbrojnych, a czwarty na szczeblu Sił Zbrojnych.

Konkurs rozgrywany jest w dwóch grupach osobowych: I grupa – żołnierze zasadniczej służby wojskowej; II grupa – żołnierze zawodowej, kontraktowej i nadterminowej służby wojskowej oraz pracownicy wojska.

Główne cele konkursu;

- wyłonienie najlepszych kierowców jednostki wojskowej, okręgu wojskowego, rodzaju sił zbrojnych (równorzędnych) i całych sił zbrojnych,
- doskonalenie znajomości przez kierowców „Prawa o ruchu drogowym”,
- propagowanie zasad bezpiecznej jazdy oraz kultury ruchu drogowego,
- podnoszenie kultury technicznej oraz doskonalenie zawodowe kierowców,
- doskonalenie umiejętności udzielania pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych,
- kształtowanie postaw koleżeńskich i partnerskich w rywalizacji o miano najlepszego kierowcy.

Podstawowe zasady konkursu

1. Przestrzeganie na poszczególnych etapach konkursu zasad regulaminowych.
2. W konkursie mogą brać udział wszyscy zajmujący stanowiska kierowcy wojskowego pojazdu samochodowego, którzy spełniają wymogi regulaminowe.
3. Na każdym etapie konkursu są przeprowadzane następujące konkurencje:
 - testy z przepisów ruchu drogowego, budowy i eksploatacji pojazdów samochodowych oraz ze znajomości zasad udzielania pomocy przedmedycznej poszkodowanym w wypadkach drogowych,
 - sprawdzian praktyczny z udzielania pomocy przedmedycznej,
 - sprawdzian(y) z umiejętności kierowania pojazdem samochodowym.

Zgodnie z decyzją szefa Sztabu Generalnego WP corocznie organizowany jest konkurs o miano najlepszego kierowcy Sił Zbrojnych RP. Najlepsi kierowcy Wojsk Lądowych, Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej, Dowództwa Garnizonu Warszawa i Żandarmerii Wojskowej rywalizując między sobą w poszczególnych konkurencjach, wykazują się kunsztem w praktycznym kierowaniu pojazdem samochodowym, jak również dużą wiedzą teoretyczną z zakresu prawa o ruchu drogowym, budowy i eksploatacji pojazdów oraz z zasad udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym w wypadkach drogowych.



Fot. 1. „Żmijka”, parkowanie przodem i tyłem.



Fot. 2. Nie uронić ani jednej kropli i mieć krótki czas przejazdu.



Fot. 3. Istotna część konkursu – pierwsza pomoc.



Fot. 4. Sprawnie, szybko, precyzyjnie.

10.4. ZDARZENIA DROGOWE – PRZYCZYNY, OKOLICZNOŚCI I SKUTKI

10.4.1. Nieprzestrzeganie przepisów i zasad ruchu drogowego

W Polsce w ostatnich latach nastąpił gwałtowny rozwój motoryzacji. Wzrosła wielokrotnie liczba samochodów oraz realizowanych przewozów krajowych i międzynarodowych, rozwinęła się znacznie turystyka motoryzacyjna.

Liczba pojazdów silnikowych zarejestrowanych w Polsce (dane za 2006 r.)

- Samochody osobowe – 13 384 229
- Samochody ciężarowe – 2 246 294
- Motocykle – 784 176

Do Polski w 2007 roku wjechało 74 861 112 pojazdów. Rozwój ten spowodował pogorszenie istniejącego stanu dróg oraz bezpieczeństwa drogowego.

Na podstawie danych statystycznych Komendy Głównej Policji, z roku na rok wzrasta ilość wypadków i kolizji drogowych, rośnie ilość poszkodowanych w wypadkach – zabitych i rannych.

Liczba wypadków drogowych w latach:

- 2007 r. – 49 536
- 2006 r. – 46 876
- 2005 r. – 48 100

W 2007 roku śmierć w wypadkach poniosło **5583** osoby i jest to o **340** osób więcej (6,5%) niż w 2006 r. Rannych było **63 224** osoby, o **4101** (6,9%) więcej niż w 2006 r.

W 2007 roku wskaźnik na 100 wypadków był następujący:

- zabitych – 11,3
- rannych – 127,6

Jest to tragiczny bilans nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego, lekkomyślności, brawury, pijaństwa, braku kultury i dyscypliny na drogach publicznych.

Także kierowcy pojazdów Sił Zbrojnych oraz żołnierze, posiadacze prywatnych pojazdów, uczestniczący w ruchu drogowym, są sprawcami wielu wypadków i kolizji.

Do zasadniczych przyczyn wypadków i kolizji na pojazdach wojskowych należą:

- wymuszanie pierwszeństwa przejazdu;
- wadliwe manewry samochodem w ruchu i na postoju;
- brak ostrożności w określonych sytuacjach drogowych;
- poślizg pojazdu wskutek nadmiernej prędkości;

Zdecydowana większość wypadków i kolizji ma miejsce na terenie zabudowanym, przy dobrej widoczności. Głównym powodem jest nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego (80%), co świadczy o niskiej znajomości lub świadomym łamaniu przepisów przez kierowców przy biernej postawie dowódców pojazdów.

Zasadniczymi przyczynami większości zdarzeń drogowych pojazdów prywatnych żołnierzy jest: rozwijanie nadmiernej prędkości nie dostosowanej do warunków drogowych, wymuszanie pierwszeństwa przejazdu oraz prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu.

Do sytuacji kolizyjnych w tej grupie pojazdów dochodzi najczęściej poza obszarem zabudowanym, w okresie nocnym lub ograniczonej widoczności.

Uwzględniając powyższe, zasadniczym celem szkolenia i profilaktyki realizowanej na wszystkich szczeblach dowodzenia, powinna być działalność zmierzająca do eliminowania wszystkich przesłanek sprzyjających negatywnym zdarzeniom drogowym.

Coraz częściej spotykaną przyczyną nieprzestrzegania przepisów i zasad ruchu przez kierowców, szczególnie w młodych wiekiem i stażem za kierownicą, jest brawura na pograniczu chuligaństwa drogowego, niska świadomość zagrożeń, ale także nie wystarczająca znajomość przepisów, spowodowana niedouczeniem na kursach kierowców lub zapomnieniem.

Wielu młodych stażem kierowców, znajomość przepisów i zasad ruchu uzyskało na kursach kierowców, jedynie na podstawie dostępnych testów egzaminacyjnych, bez głębszej analizy, wymagań i obowiązków wynikających z Kodeksu Ruchu Drogowego. Dalszą przyczyną pogłębiającą nieznaną przepisów już w okresie korzystania z pojazdu, jest niechęć do indywidualnego samokształcenia z tej tematyki.

Żołnierze – kierowcy, w okresie całej służby w jednostkach wojskowych, objęci są zorganizowanym szkoleniem z tej problematyki, na podstawie obowiązującego „Programu doszkalania kierowców”.

Stosownie do aktualnych wymagań służbowych, bardziej systematycznym szkoleniem i oddziaływaniem profilaktycznym w jednostkach wojskowych powinni być objęci żołnierze, którzy posiadają prawa jazdy ale nie są kierowcami w wojsku, ponieważ stanowią grupę także niedoświadczonych kierowców, użytkujących pojazdy jedynie podczas przepustek lub urlopów, a zatem mogą być potencjalnymi sprawcami wypadków i kolizji.

Do najczęściej występujących wykroczeń w zakresie nieprzestrzegania przepisów i zasad ruchu należą:

- wymuszanie pierwszeństwa przejazdu na skrzyżowaniach i drogach podporządkowanych (w myśl utartej lecz błędnej i niebezpiecznej zasady– „jeszcze zdążę”);
- rozwijanie nadmiernej prędkości nie dostosowanej do warunków drogowych i atmosferycznych (oznakowane ograniczenia prędkości, obszary zabudowane, ostre zakręty, niebezpieczne podjazdy i spadki dróg, po opadach deszczu itp.);
- brak ostrożności w miejscach lub sytuacjach niebezpiecznych, a także wobec pieszych i rowerzystów (przejazdy kolejowe, przejścia dla pieszych, kolumny piesze na drodze, miejsca robót drogowych, przystanki komunikacji publicznej itp.);
- lekceważenie znaków i innych sygnałów drogowych, lub niereagowanie na ich istnienie;
- przewożenie osób lub ładunków pojazdami nie przystosowanymi do tego celu i bez właściwego zabezpieczenia;
- usterki w stanie technicznym pojazdu oraz braki obowiązującego wyposażenia (nieaktualny przegląd techniczny i legalizacja gaśnicy, brak apteczek i trójkąta ostrzegawczego);

10.4.2. Nieumiejętna technika kierowania pojazdem

Jak wskazują coroczne statystyki, nieumiejętna technika kierowania pojazdem w połączeniu z lekkomyślnością i brawurą jest jedną z przyczyn wielu groźnych wypadków i kolizji oraz znacznych strat materialnych na drogach całego kraju.

Technika kierowania pojazdem jako umiejętność praktyczna kierowcy, jest również ściśle powiązana ze znajomością podstawowych przepisów, reguł i zasad ruchu drogowego.

Nie ma dobrej techniki jazdy bez znajomości i stosowania przepisów ruchu drogowego, jak również najlepsza ich znajomość bez dobrego opanowania umiejętności jazdy jest niewystarczająca.

Liczne są przykłady tragedii drogowych wskutek wadliwego wyprzedzania, zjeżdżania na przeciwległy pas ruchu lub nie utwardzone pobocze, najechania na poprzedzający pojazd itd.

Często opanowana w niewystarczającym stopniu technika kierowania pojazdem stwarza sytuację zaskakującą dla innych użytkowników drogi i zmusza ich do stosowania różnorodnych, nie przygotowanych wcześniej „manewrów obronnych”.

Problematyka ta dotyczy także kierowców pojazdów wojskowych i żołnierzy – posiadaczy pojazdów prywatnych.

Nieumiejętna technika kierowania pojazdem to przede wszystkim:

- błędnie wykonywane manewrowanie samochodem w ruchu drogowym i na postoju (omijanie, wyprzedzanie, cofanie, zatrzymanie, parkowanie, hamowanie itp.);
- brawurowe i nie uzasadnione wyprzedzanie oraz „wjeżdżanie na siłę” w kolumnę pojazdów, mimo braku takiej możliwości (zajeżdżanie drogi);
- zła pozycja samochodu na drodze zarówno oznakowanej jak i nie oznakowanej pasami (jazda środkiem jezdni lub nie utrzymywanie kierunku prostopadłościowego);
- utrzymywanie niewłaściwego odstępu za pojazdem;
- błędna zmiana kierunku jazdy na skrzyżowaniach, zajmowanie pasów ruchu, nieumiejętność zawracania na drodze bądź ulicy;
- doprowadzanie pojazdu do sytuacji poślizgu oraz brak umiejętności wychodzenia z niego (ostre hamowanie, gwałtowna zmiana kierunku na śliskiej jezdni itp.);

Wszystkie te i inne błędy w technice kierowania, jeżeli nie są eliminowane np. poprzez treningi w miejscach bezpiecznych (płace, boczne drogi), korzystanie ze wskazówek doświadczonych kierowców, uczestnictwo w różnorodnych imprezach motoryzacyjnych oraz samokształcenie, z upływem czasu stają się utrwalonym, niebezpiecznym przyzwyczajeniem lub nawykiem.

10.4.3. Sprawność techniczna pojazdu

Okresowe analizy bezpieczeństwa drogowego wskazują, że przyczyną kolizji spowodowanych przez pojazdy wojskowe (około

2%) oraz negatywnych wyników kontroli drogowych prowadzonych przez ogniwa ŻW (około 23%), jest niski stan techniczny pojazdów, charakteryzujący się niesprawnościami zasadniczych układów decydujących o bezpieczeństwie jazdy oraz usterkami w zakresie utrzymania i wyposażenia.

Pomimo obowiązującego w Siłach Zbrojnych systemu obsługiwo-remontowego, diagnostycznego i kontrolnego, patrolo prewencyjno-drogowe ŻW ujawniają na drogach pojazdy dopuszczone do eksploatacji w ruchu drogowym przez jednostki wojskowe z usterkami w stanie technicznym.

Jest to ewidentna wina kierowców, dowódców pododdziałów, dysponentów i dowódców pojazdów oraz osób odpowiedzialnych za eksploatację, z powodu niewłaściwego przygotowania i kontroli pojazdu wyznaczonego do realizacji zadania transportowego.

Stosowane przez ŻW w takich sytuacjach sankcje są surowe – pojazdy zostają zatrzymane i wycofane z eksploatacji, zatrzymywane są dowody rejestracyjne które następnie są przesyłane do przełożonych wyższego szczebla, w stosunku do kierowców i dowódców pojazdów przesyłane są wnioski o wszczęcie postępowań dyscyplinarnych do dowódców jednostek, nakładane są mandaty karne, wpisywane są uwagi do rozkazów wyjazdu.

Najczęściej występujące niesprawności lub usterki pojazdów będących w eksploatacji:

- w układzie kierowniczym – nadmierne luzy na drążkach kierowniczych;
- w układzie hamulcowym – zapowietrzenie układu, nierównomierne hamowanie kół, nieskuteczny hamulec postojowy, niski poziom płynu, nieszczelności układu;
- w układzie jezdny – zużyte lub przeterminowane ogumienie, brak lub niesprawne koło zapasowe;
- w oświetleniu – zmatowiałe lustra reflektorów, zbite klosze lamp sygnalizacyjnych, przepalone żarówki i brak zapasowych w apteczce technicznej itp.
- w stanie utrzymania – wycieki płynów eksploatacyjnych, zniszczone tablice lub numery rejestracyjne, brak trójkąta ostrzegawczego, apteczki sanitarnej i technicznej, nieaktualna legalizacja gaśnicy, liczne ślady korozji, odpryski lakieru, brak estetyki i czystości pojazdu itp.

10.4.4. Umiejętność przewidywania

Umiejętność przewidywania rozwoju sytuacji drogowej jest jednym z najważniejszych elementów świadczących o kwalifikacjach kierowcy. Umiejętności tej nie zdobywa się od razu. Należy się jej uczyć codziennie, podczas każdej podróży samochodem. Umiejętność przewidywania wymaga od kierowcy z jednej strony zdolności planowania, z drugiej zaś spostrzegawczości i intuicji.

Zdolność planowania wymaga natomiast nabycia nawyku prawidłowej oceny usytuowania na drodze i w jej pobliżu pojazdów i pieszych, odległości od nich, ich prędkości itp.

Spostrzegawczość jest umiejętnością oszacowania kwalifikacji innego kierowcy i oceniania, czego się można po nim spodziewać.

Prowadzenie samochodu już dawno przestało być przyjemnym sposobem spędzania wolnego czasu, a stało się czynnością trudną i dość skomplikowaną, wymagającą przede wszystkim fachowości.

Wiele sytuacji krytycznych, czyli wypadków zdarza się dlatego, że kierowca zbyt późno zwrócił uwagę na sytuację początkowo niegroźną, która później przekształciła się w dramat.

Dobrego kierowcę można poznać po płynności wykonywanych przez niego manewrów podczas jazdy. Dobry kierowca nie hamuje gwałtownie, umiejętnie używa pedału przyspieszenia i hamulca, płynnie zmienia biegi i nie wykonuje gwałtownych skrętów kierownicą, a wyprzedzając, zachowuje maksimum rozsądku.

KILKA SEKUND PRZED WYPADKIEM TO CZAS, KTÓRYM
KIEROWCA JEST JESZCZE W STANIE WIELE
CZYNNOŚCI ZMIENIĆ, ABY UNIKNĄĆ
NIEBEZPIECZEŃSTWA

Z danych statystycznych wynika, że około 60% wypadków drogowych zdarza się z winy kierowców, którzy:

- niewłaściwie wykonywali manewr wyprzedzania,
- zwiększali bez uzasadnienia prędkość jazdy,
- nie zachowali bezpiecznych odstępów,
- w sposób nieprawidłowy wymijali inne pojazdy.

10.4.5. Zaśnięcie za kierownicą przyczyną wielu tragicznych wypadków drogowych

Jestem senny, opadają mi powieki, coraz gorzej widzę lecz nie robię przerwy w podróży bo do jej końca zostało już niewiele kilometrów.

Właśnie bardzo często tak postępują kierowcy, a potem może być tragiczny w skutkach finał.

Wielu kierowcom w okresie wystąpienia u nich senności wydaje się, że kontrolują sytuację i nie dojdzie do zaśnięcia.

Jeżeli byłaby to prawda to statystyka zdarzeń drogowych nie wyglądałaby tak jak wygląda.

Musimy pamiętać, że pojazd jadąc z prędkością około 70 km/h w ciągu 1 sekundy przebywa około 20 m. Wystarczy więc „zasnąć” na 0,5 sekundy, aby znaleźć się na poboczu, lewym pasie ruchu czy innym niezamierzonym miejscu na drodze lub poza nią.

Główne przyczyny zaśnięcia za kierownicą:

- niewyspanie (najbardziej narażeni na wypadki są kierowcy, którzy nie spali przez ostatnie 18-20 godzin),
- zmęczenie (fizyczne, umysłowe lub psychiczne),
- jazda po spożyciu obfitego, ciężkostrawnego posiłku,
- monotonna i długa podróż „Hipnoza drogowa”,
- warunki pogodowe (wysoka temperatura, duże nasłonecznienie),
- śpiący towarzysz podróży,
- zażywanie leków powodujących senność.

Nigdy nie należy lekceważyć pierwszych objawów senności, np.:

- niekontrolowanego opadania powiek,
- pogorszenia ostrości widzenia,
- spowolnienia reakcji na bodźce z otoczenia.

Przestrzeganie podstawowych zasad zwalczających senność „obroni” kierowcę przed zaśnięciem.

4. Regularne przerwy w podróży.

5. Natychmiastowe przerwanie jazdy, gdy wystąpią pierwsze objawy senności.

6. Nie palić tytoniu w czasie jazdy i dbać o dobrą wentylację kabiny.

7. Rozmawiać z dowódcą (dysponentem) pojazdu i informować ich o objawach senności.

W czasie przerw w podróży wskazane jest dotlenienie i lepsze ukrwienie mózgu oraz rozluźnienie mięśni poprzez odbycie krótkiego, intensywnego spaceru lub gimnastyki.

Często na pozbycie się senności pomagają krótka (15-20 minut) „drzemka” i kilkuminutowy spacer.

KIEROWCO!

- zadbaj o dobry wypoczynek przed podróżą,
- zaplanuj przerwy w podróży,
- przerwij jazdę, gdy zauważysz pierwsze objawy senności.

ABY NIGDY ZAŚNIĘCIE ZA KIEROWNICĄ NIE BYŁO
PRZYCZYNĄ WYPADKU LUB KOLIZJI DROGOWEJ.

10.4.6. Zmęczenie kierowcy

Zmęczenie jest zjawiskiem normalnym, fizjologicznym, a nie chorobowym. Każda czynność długo powtarzana męczy, odpoczynek przywraca poprzednią zdolność do wykonywania danych czynności.

W pracy kierowcy wyróżnia się:

- zmęczenie naturalne, którego skutki znikają na drugi dzień po wypoczynku (śnie);
- zmęczenie będące wynikiem złej organizacji pracy, któremu może zapobiec przez jej poprawę;
- zmęczenie szkodliwe, którego działanie nie znika następnego dnia. Takie zmęczenie kumuluje się, jest niewidoczne dla danej osoby, ale może ujawnić się nagle i najczęściej jest związane z uszkodzeniem stanu zdrowia. Zmęczenie może osiągnąć taki stopień, który prowadzi do wyczerpania.

Stopnie zmęczenia (subiektywnego)

Pierwszy stopień – po pracy mamy uczucie zmęczenia, które po wypoczynku ustaje.

Drugi stopień – obniżenie wysiłku woli (chęci) i brak wytrwałości w działaniu (pracy fizycznej lub umysłowej).

Trzeci stopień – człowiek w ogóle nie chce wyteńczyć uwagi.

Czwarty stopień – człowiek nie może spać, pojawiają się bóle głowy, wybuchowość, drażliwość, niekiedy nerwica i depresja.

Definicja wg słownika psychologicznego A.Rabera

1. Zmniejszenie zdolności do pracy wynikające z uprzednio podjętego wysiłku.
2. Stan wewnętrzny wynikający z przedłużającego się wysiłku i leżący u podstaw obniżonej zdolności do działania, uczucie znużenia i bejsiły.

**NAJLEPSZĄ GWARANCJĄ BEZPIECZNEJ JAZDY JEST
PEŁNE ROZEZNANIE I ŚWIADOMOŚĆ KIEROWCY
CO DO GRANIC SWOICH MOŻLIWOŚCI I OCZYWIŚCIE
NIE JEŹDZIĆ RYZYKOWNIE.**

Spadek sprawności (wyrażony w procentach) w zakresie podstawowych, z punktu widzenia bezpieczeństwa na drodze, funkcji psychicznych kierowcy.

Funkcje psychiczne	Ilość godzin jazdy	4 godziny	6 godzin	12 godzin
1. stałość reakcji		6,3 %	30%	47%
2. szybkość i zakres spostrzegania		1,5%	15%	30%
3. uwaga		1,6%	15%	30%
4. szybkość reakcji		0,9%	5%	8%

10.5. KIEROWANIE POJAZDEM W TRUDNYCH WARUNKACH DROGOWYCH

10.5.1. Kierowanie pojazdem w warunkach złej widoczności

W ciągu swojego życia na znacznej części przejeżdżanych tras kierowca zmuszony jest kierować pojazdem w warunkach ograniczonej widoczności. Przykładowo, w cyklu dobowym systematycznie występują noc i zmierzch, które, z wyjątkiem rejonów podbiegunowych, są naturalnym zjawiskiem atmosferycznym na każdej szerokości geograficznej, od której zależy jednak czas ich trwania. Ponadto, pogorszenie widoczności, zarówno w dzień jak i w nocy, mogą nasilić:

- opady atmosferyczne, np. deszczu lub śnieg,
- mgły,
- smog, kurz, dymy, burze piaskowe,
- intensywnie świecące słońce,
- wzmożony ruch drogowy,
- zabrudzenie szyb i świateł pojazdu.

Dla wszystkich kierowców są to trudne warunki kierowania pojazdem, ze względu na inną niż w warunkach normalnych możliwość oceny sytuacji na drodze. Ulega znacznemu ograniczeniu czas

jaki kierowca ma na podjęcie decyzji i wykonanie odpowiedniego manewru aby uniknąć mogących się pojawić na drodze przeszkód, takich jak: nierówności, przedmioty, które nie powinny się tam znajdować, zwierzęta lub nieoświetleni inni użytkownicy dróg – przede wszystkim piesi i rowerzyści.

Najbardziej skutecznym sposobem na bezpieczną jazdę w takich warunkach jest wzmożenie uwagi i ostrożności oraz dostosowanie, najczęściej ograniczenie prędkości, a nawet zaprzestanie dalszej jazdy.

W warunkach nocnych bezpieczeństwo poruszania się po drogach może być znacznie zwiększone, jeżeli pojazd jest wyposażony w dobre i prawidłowo ustawione światła, a kierowca dostosuje prędkość do rodzaju używanych świateł, mijania lub drogowych. Obecnie, natężenie ruchu drogowego ogranicza możliwość jazdy w nocy na światłach drogowych i powoduje częste oświetlanie kierowcy przez światła pojazdu wymijanego. Dobry stan zdrowia kierowcy ma tu duże znaczenie dla bezpieczeństwa, ponieważ od niego zależy czas adaptacji oka do zmieniających się warunków oświetlenia przestrzeni przed prowadzonym pojazdem. Światła mijania oświetlają drogę na dużo bliższą odległość niż światła drogowe skracając czas na wykonanie manewru kiedy pojawi się „przeszkoda” przed kierującym pojazdem. Wymaga to odpowiedniego dostosowania prędkości jazdy.

Obserwacja drogi powinna być stała, obejmująca zarówno jezdnię jak i pobocze. Nocne warunki drogowe wymuszają większą koncentrację uwagi i powodują, że prowadzenie pojazdu przyspiesza zmęczenie kierowcy. Podczas jazdy w warunkach nocnych kierowca powinien częściej organizować krótkie odpoczynki, które może wykorzystać do oczyszczenia szyb i świateł.

Niebezpieczne do wykonania stają się manewry omijania, wymijania i wyprzedzania innych pojazdów, szczególnie na drogach jednojezdniowych i nie oznakowanych poziomymi znakami drogowymi. W takich sytuacjach pamiętać należy o trudnościach w ocenie szybkości innych pojazdów oraz o obowiązku wczesnej zmiany świateł z drogowych na mijania, zapobiegającej oślepieniu kierowcy pojazdu wymijanego lub wyprzedzanego. Jeżeli warunki ruchu drogowego na to pozwalają, należy podczas manewru wyprzedzania włączać światła drogowe w momencie, gdy przód naszego pojazdu zrówna się z przodem pojazdu wyprzedzanego.

Ze względu na możliwość oślepienia innych użytkowników drogi, ważną czynnością mającą wpływ na bezpieczeństwo jazdy jest prawi-

dłowa regulacja świateł, którą należy przeprowadzać systematycznie, nie rzadziej niż raz w roku.

Długa jazda nocą skutkuje wyjątkowo niebezpiecznym i nasilającym się zjawiskiem, jakim jest zasypianie kierowców, szczególnie pod koniec nocy. Kierowcy muszą być świadomi tego zagrożenia i znać sygnały ostrzegawcze organizmu, które wskazują na to, że kierowca może zasnąć niezależnie od swojej woli. Takimi sygnałami mogą być:

- ciążenie powiek,
- opadanie głowy,
- chęć snu,
- podwójne widzenie,
- widzenie urojonych przedmiotów,
- powtarzające się ziewanie,
- wykonywanie bezwiednych ruchów rękami
- błędna ocena prędkości i odległości,
- uczucie obecności ciał obcych w oku, tzw. piasek w oczach.

Najlepszym sposobem zaradczym jest przerwanie jazdy, krótki odpoczynek na świeżym powietrzu lub dłuższy, przeznaczony na sen. Należy pamiętać, że korzystanie z różnego rodzaju używek, środków nie zabronionych prawnie, np. kawy, herbaty, napojów energetyzujących, może poprawić samopoczucie kierowcy, ale tylko na krótko. Zmęczenie kierowcy może się nawet nasilić, gdy dana używka przestanie działać.

Zapadający zmierzch również jest porą dnia znacznie ograniczającą widoczność. Stopniowo robi się coraz ciemniej, a jednocześnie światła pojazdu niedostatecznie oświetlają drogę. Szczególnie mało widoczne na drodze stają się przedmioty o ciemnym kolorze, w dodatku nie oświetlone, a także piesi i rowerzyści. Dodatkowo w dni słoneczne podczas zmierzchu zachodzące słońce świeci pod małym kątem, często oślepiając kierowców. Kontynuowanie jazdy w takich warunkach wymaga większej koncentracji uwagi, zwiększenia odstępu od pojazdu z poprzedzającego oraz dużej ostrożności.

Widoczność i możliwość rozpoznania sytuacji na drodze ulegają pogorszeniu, zarówno w dzień jak i w nocy, w przypadku występowania opadów atmosferycznych, mgieł, smogu i dymów. Stopień zagrożenia szczególnie zwiększają mgły i dymy występujące lokalnie i niespodziewanie. Niekiedy utrudnienia te są tak dokuczliwe i niebezpieczne, że należy przerwać jazdę i poczekać na poprawę pogody. Wybierając się w podróż kierowca powinien zapoznać się z prognozą pogody, żeby mieć informacje, z jakimi warunkami atmosferycznymi

może spotkać się podczas jazdy i uwzględnić w to w swoim planie przejazdu, np. zaplanować dłuższy czas podróży, co często oznacza wcześniejszą godzinę wyjazdu.

Podczas jazdy w warunkach ograniczonej widoczności w maksymalnym stopniu należy ograniczyć manewr wyprzedzania, zatrzymywanie lub postój na drodze. Gdy zachodzi konieczność zatrzymania, zaleca się zjechać na parking lub na pobocze poza jezdnię odpowiednio oświetlając pojazd.

Pamiętajmy – nie ryzykujemy i nie jedźmy bez dostatecznej widoczności, dostosujemy prędkość do warunków na drodze i nie pozostawiamy pojazdu na drodze bez oświetlenia.

10.5.2. Kierowanie pojazdem w czasie opadów atmosferycznych i porywistego wiatru

Opady atmosferyczne, deszcz, mżawka, śnieg lub grad, zmieniają zasadniczo współczynnik przyczepności opon do nawierzchni drogi oraz stan nawierzchni, szczególnie w okresie nocnym.

Padający deszcz jest najbardziej niebezpieczny w początkowej fazie, ponieważ woda deszczowa łącząc się z kurzem i pyłem ze starych opon oraz innymi zanieczyszczeniami na drodze (opadłe liście, ziemia z pól i placów budowy) tworzy warstwę śliskiej mazi, mogącej spowodować utratę przyczepności i poślizg. W takich warunkach wydłuża się droga hamowania i dlatego należy zmniejszyć prędkość i zwiększyć odstęp od poprzedzającego pojazdu oraz unikać gwałtownych manewrów.

W czasie opadów częstym zjawiskiem jest występowanie na drodze kałuż i znacznej ilości wody w koleinach. Woda rozpryskiwana przez koła innych pojazdów powoduje chwilowe ograniczenie widoczności w przypadku skierowania strumienia wody na przednią szybę. Należy odpowiednio wcześniej zwiększyć częstotliwość pracy wycieraczek i utrzymywać kierunek jazdy.

Jazda z dużą prędkością po mokrej drodze, szczególnie jeżeli w nawierzchni wyłożonej są koleiny, powoduje powstanie zjawiska „aquaplaningu”, polegającego na tworzeniu się klina wodnego pod oponami, a w efekcie utratę przyczepności i możliwość zaistnienia poślizgu. Należy zatem przede wszystkim dostosować prędkość pojazdu do warunków drogowych, co zapobiegnie utracie przyczepności. Prędkość graniczna, przy której wystąpić może zjawisko aquaplaningu zależy głównie od rodzaju i stanu technicznego opon, które wpływają na odprowadzenie wody spod kół oraz od ilości wody, która znajduje się na nawierzchni drogi.

Następstwem opadów śniegu lub marznącego deszczu jest śliska nawierzchnia drogi, na której wymagana jest przede wszystkim jazda z dużo mniejszą prędkością niż po drodze suchej oraz płynne i delikatne wykonywanie wszelkich manewrów. Należy unikać wykonywania m.in. gwałtownych ruchów kierownicą, nagłego hamowania lub przyspieszania, oraz gwałtownych zmian biegów.

Porywisty wiatr jest szczególnie niebezpieczny przy podmuchach bocznych, ponieważ stwarzają one zagrożenie zmiany kierunku jazdy, aż do zepchnięcia pojazdu z drogi. W takich sytuacjach konieczne jest utrzymywanie kierownicy w „pozycji obronnej” (przeciwnej do kierunku wiatru), aby zachować dotychczasowy kierunek ruchu pojazdu. Dlatego przy silnych bocznych podmuchach, konieczność reagowania kierownicą może być zwiększona, a wykonywane wychylenia kierownicy są niekiedy dość znaczne. Kierowanie pojazdem podczas silnego wiatru wymaga pełnej koncentracji, zmniejszenia prędkości, zwłaszcza w terenie pagórkowatym, przy wyjeżdżaniu zza ściany lasu i z obszaru zabudowanego. Silny boczny wiatr trzeba uwzględnić podczas wykonywania manewru wyprzedzania, szczególnie pojazdów o dużych gabarytach, które oddziałują podobnie jak np. zabudowania.

Szczególnie niebezpieczne są wiatry w czasie gwałtownych burz, które mogą spowodować nawet zepchnięcie pojazdu z drogi lub na przeciwny pas ruchu. W takich sytuacjach najlepszym rozwiązaniem jest przerwanie jazdy, ustawienie pojazdu przodem lub tyłem do wiatru i zaciągnięcie hamulca postojowego. Aby uniknąć rażenia piorunem, nie należy ustawiać pojazdu pod drzewami lub słupami.

10.5.3. Kierowanie pojazdem w warunkach szczególnych

W okresie zimowym warunki jazdy są zasadniczo odmienne od warunków letnich – krótkie są okresy dobrej widoczności, częste są opady śniegu, deszczu lub marznącej mżawki. Wymaga to odpowiedniego przygotowania i prowadzenia pojazdu:

- manewry związane ze zmianą prędkości lub kierunku jazdy wymagają dłuższego czasu,
- jeździć należy znacznie wolniej niż w innych porach roku, nie przeceniać swoich umiejętności,
- kierownicą oraz pedałami gazu, sprzęgła i hamulca należy operować delikatnie i płynnie,
- należy utrzymywać większą odległość za pojazdem jadącym przed nami ponieważ droga hamowania może się znacznie wydłużyć,

- zachowywać trzeba szczególną ostrożność podczas wykonywania wszelkich manewrów, gdyż drogi mogą być zawężone z powodu zwałów śniegu po przeprowadzonym odśnieżaniu,
- należy regularnie oczyszczać szyby i lampy pojazdu a także usuwać śnieg z pojazdu,
- w spryskiwaczu powinien być płyn niezamarzający w niskich temperaturach,
- należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym akumulator i alternator (prądnicę), ponieważ w tym okresie występuje większe zapotrzebowanie pojazdu na prąd,
- niezbędna jest wymiana ogumienia na tzw. zimowe,
- w przypadku śliskiej drogi należy włączać napęd na wszystkie koła.

Kierowanie pojazdem po drogach gruntowych oraz bezdrożach wymaga rozważań, przewidywania zagrożeń, dobrego opanowania techniki jazdy, a także należytego przygotowania i wyposażenia pojazdu.

Podczas przejeżdżania grząskich i śliskich odcinków należy stosować zasadę łagodnego wykonywania skrętów i nie zatrzymywania się. W tym celu wskazane jest z wyprzedzeniem dobrać odpowiedni bieg i blokady mechanizmów, jechać zdecydowanie, bez niepotrzebnego zwalniania lub przyspieszania oraz gwałtownego skręcania. Przy ewentualnej konieczności zmiany biegów nie można dopuścić do zatrzymania pojazdu, ponieważ może to utrudnić dalsze kontynuowanie jazdy. W przypadku utknięcia lub ugrzęźnięcia trzeba podjąć próbę wycofania po własnych śladach. Jeżeli 2-3 próby nie dadzą rezultatu, powinno zastosować się odpowiednie środki zaradcze – podłożyć pod koła maty, gałęzie lub kamienie, obniżyć ciśnienie w ogumieniu, użyć własnej wciągarki lub skorzystać z pomocy innego pojazdu itp. Przy napotkaniu rozległych kałuż lub dołów wypełnionych wodą albo błotem, nie należy ryzykować i zawsze przeszkodę rozpoznać. Przejeżdżać należy ostrożnie i wolno, aby również nie zalać silnika.

Pokonując bród należy znać jego głębokość, twardość podłoża oraz możliwość wjazdu i wyjazdu. Nie należy brodu pokonywać rozpędem, ponieważ grozi to zalaniem silnika, uszkodzeniem wentylatora lub chłodnicy. Zatrzymanie pojazdu w wodzie o wartkim strumieniu może spowodować znaczne podmycie i zagłębienie się kół, czego efektem może być konieczność ewakuacji przy użyciu specjalistycznego sprzętu.

Bardzo męczącą jest jazda w terenie piaszczystym ze względu na ustawiczną możliwość ugrzęźnięcia - „zakopania się” pojazdu, a także trudności z wykonaniem zamierzonych manewrów skrętu. Technika pokonania takiego odcinka zależy od tego, czy piasek jest mokry a tym samym bardziej stabilny, czy też suchy i sypki, gdyż trudniej go pokonać. Pokonanie odcinka piaszczystego jest łatwiejsze samochodem terenowym z blokadami mechanizmów różnicowych, niż samochodem o napędzie tylko szosowym.

10.6. UDZIELANIE POMOCY PRZEDMEDYCZNEJ OFIAROM WYPADKÓW DROGOWYCH¹

Nie potrafimy ratować życia. W praktyce pierwsza pomoc polakom nie wychodzi. Gdy zależy od nas ludzkie życie, nie wiemy co robić. Lekarze z pogotowia oceniają umiejętności w tym zakresie, polskiego społeczeństwa, bardzo źle. W skali 1 : 10, przyznają tylko 1 punkt. Gdy serce się zatrzyma to nieodwracalne zmiany w mózgu zachodzą już po 4 – 5 minut.

10.6.1. Zasady ogólne oraz zadania wynikające z przepisów ruchu drogowego

Liczne publikacje oraz statystyka wypadkowa ostatnich lat wskazują, że tylko szybkie i zdecydowane podjęcie akcji ratowniczej i udzielenie pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych, wpływa na zminimalizowanie tragicznych skutków oraz stwarza szansę na ich powrót do zdrowia.

Wypadkiem drogowym, w rozumieniu prawa, jest zdarzenie mające związek z ruchem drogowym (spowodowane przez pojazd lub zwierzę, bez względu na to czy znajdują się one w ruchu czy stoją w miejscu), w wyniku którego nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała co najmniej jednej osoby.

Kolizją jest zdarzenie drogowe w którym, z powyższych powodów, powstały jedynie straty materialne.

Obowiązek udzielenia pomocy ofiarom wypadku drogowego, zgodnie z prawem karnym, spoczywa na wszystkich uczestnikach ruchu, stosownie do ich możliwości i umiejętności.

¹ Ustawa o państwowym ratownictwie medycznym Dz.U. nr 191 z 2006 r. poz. 1410

Zgodnie z **art. 44 ust.1 i 2 Kodeksu drogowego** kierujący pojazdem i inne osoby uczestniczące w wypadku są obowiązane między innymi do udzielenia pierwszej pomocy ofiarom wypadku. Natomiast zgodnie art. 162 kodeksu karnego, osoba, która jest świadkiem wypadku, ma obowiązek udzielić pomocy człowiekowi w sytuacji zagrożenia zdrowia lub życia. Jeśli tego nie robi, grozi jej kara nawet do trzech lat więzienia. Należy zrobić tyle, ile się potrafi. Najważniejsze, to wezwać pomoc, powiadomić pogotowie, straż pożarną czy policję. Jednak można zrobić dużo więcej!

Nie zatrzymanie się sprawcy wypadku w miejscu zdarzenia (ucieczka) świadczy o niskim morale sprawcy i zgodnie z prawem jest traktowane jako istotna okoliczność obciążająca.

Przez **pomoc przedmedyczną** (pierwszą pomoc) należy rozumieć stosowanie zabiegów ratowniczych i pomoc sanitarną udzieloną poszkodowanym, której celem jest utrzymanie ich przy życiu do czasu nadejścia pomocy lekarskiej.

Skuteczność pomocy przedmedycznej zależy od wielu czynników z których najważniejsze to: czas udzielenia pomocy od chwili wypadku, prawidłowa ocena stanu poszkodowanych, poziom wiedzy i umiejętności udzielającego pomocy.

Należy pamiętać że ranny może umrzeć zarówno z powodu braku pomocy, jak i z powodu pomocy złej lub zbyt gwałtownej.

10.6.2. Pierwsza pomoc

SCHEMAT POSTĘPOWANIA

Zapewnij bezpieczeństwo własne i poszkodowanego;

Założ rękawiczki ochronne;

Zabezpiecz miejsce zdarzenia:

- zaparkuj samochód tak, aby nikt w Ciebie nie uderzył;
- włącz światła awaryjne;
- załóż kamizelkę odblaskową;
- ustaw trójkąt ostrzegawczy;
- weź ze swojego samochodu apteczkę i gaśnicę;
- rozejrzyj się wokół siebie i oceń czy jest bezpiecznie, ewentualnie usuń istniejące zagrożenia;

Oceń, co się stało;

Wezwij pomoc określając zwięźle:

- miejsce zdarzenia;
- co się stało;
- ilość poszkodowanych;

- zagrożenia (czy jest potrzebna inna pomoc);
 - przedstaw się i podaj nr telefonu;
 - odpowiadaj precyzyjnie na zadawane pytania;
- Nigdy nie odkładaj pierwszy słuchawki**

TELEFONY ALARMOWE:

999 pogotowie

998 straż pożarna

997 policja

112 **wspólny tel. alarmowy z telefonu komórkowego** (bezpłatny)

TELEFONY RATUNKOWE:

0 601 100 100 nad wodą

0 601 100 300 w górach

Podejmij resuscytację lub udziel pomocy w innej, niezbędnej formie;

Jeśli możesz i potrafisz skorzystaj z automatycznego defibrylatora AED;

10.6.3. Kolejność działania przy udzielaniu pomocy przedmedycznej

Po rozpoznaniu stanu poszkodowanych, należy przystąpić do udzielania pierwszej pomocy według następującej kolejności:

- opanować krwotoki, szczególnie tętnicze, jako bezwzględne zagrożenie życia z powodu możliwości szybkiego wykrwawienia się,
- przywrócić czynności życiowe (prawidłowe oddychanie i krążenie krwi) poprzez masaż serca i sztuczne oddychanie,
- poszkodowanego nieprzytomnego ze stabilną akcją oddechową – krążeniową ułożyć w pozycji bezpiecznej (np. bocznej ustalonej), okryć kocem, płaszczem, folią z apteczki itp., w celu zabezpieczenia przed szybkim wyziębieniem bądź przegrzaniem organizmu,

Uwaga!

Aby ułożyć poszkodowanego w pozycji bezpiecznej (bocznej ustalonej), należy wykonać następujące czynności.

1. Uklęknij koło poszkodowanego.
2. Upewnij się, że jego nogi leżą wyprostowane.
3. Zdejmij poszkodowanemu (jeżeli posiada) okulary.

4. Rękę poszkodowanego (od swojej strony) ułóż do góry.



5. Drugą rękę poszkodowanego przyłóż do jego przeciwległego policzka i przytrzymuj jedną ręką.



6. Drugą ręką uchwycić poszkodowanego pod kolanem zewnętrznej nogi i pociągnij ją ku górze tak, aby stopa nogi została na podłożu.

7. Podtrzymując rękę pod policzkiem, pociągnij nogę trzymaną pod kolanem tak, aby poszkodowany odwrócił się na bok w twoją stronę.

8. Upewnij się, że drogi oddechowe są drożne.

9. Sprawdzaj regularnie stan poszkodowanego, czy nadal oddycha.



10. Jeżeli czas oczekiwania na przybycie pomocy przedłuża się, po 30 minutach odwróć poszkodowanego na drugi bok.

Pozycję bezpieczną zastosuj:

gdy poszkodowany jest nieprzytomny ale oddycha,
po skutecznie przeprowadzonej resuscytacji (pozycja ta zapobiega zachłyśnięciu).

Pozycji tej nie stosuj przy podejrzeniu urazu kręgosłupa.

- ustalić, czy poszkodowany po udzieleniu doraźnej pomocy może pozostać na miejscu i oczekiwać na przybycie lekarza, czy też trzeba go natychmiast transportować do najbliższego ośrodka pomocy medycznej (pogotowia, szpitala, przychodni),
- opatrzyć poszkodowanym rany, urazy lub inne obrażenia.

Udrażnianie dróg oddechowych

1) Połóż jedną rękę na czole poszkodowanego, palcami drugiej ręki unieś jego żuchwę.

2) Lekko odchyl głowę poszkodowanego do tyłu.



Sprawdzanie prawidłowego oddechu

1) Skieruj wzrok na klatkę piersiową poszkodowanego.

2) Przysuń swój policzek w pobliże ust poszkodowanego.

3) Działaj wg. schematu:

- obserwuj ruchy klatki piersiowej,
- słuchaj odgłosu oddechu,
- wyczuź na swoim policzku wydychane powietrze,

4) Przeznacz na to 10 sekund.

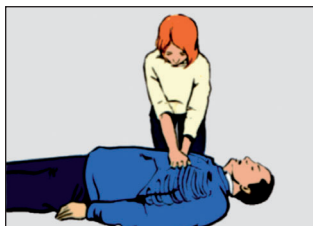


GDY BRAK ODDECHU, TO ROZPOCZNIJ RESUSCYTACJĘ

W 2006 roku Europejska Rada Resuscytacji (resuscytacja to zabiegi mające na celu przywrócenie krążenia i oddychania) opracowała **nowe**, prostsze zasady udzielania pierwszej pomocy. Dotyczą one dorosłych, a za takie uważa się osoby w wieku od 8 lat – bez względu na płeć.

Resuscytacja krążeniowo – oddechowa – rozpocznij od uciskania klatki piersiowej – **30 ucisków**

1. Klęcząc przy poszkodowanym, ułóż nadgarstek jednej ręki na środku jego **klatki piersiowej** (mostka).



2. Ułóż drugą rękę na nadgarstku pierwszej.

3. Uciskaj prostymi rękoma.



4. Uciskaj w tempie ok. 100 na minutę.

5. Głębokość ucisku 4 – 5 cm (u dorosłych).

6. Po **30 uciśnięciach** klatki piersiowej wykonaj **2 wdechy** ratownicze (wentylację zastępczą).

7. **Uciskaj w cyklach 30 : 2** (30 ucisków i 2 wdechy).

8. Minimalizuj czas między uciskami klatki piersiowej, a wdechami.

9. Prowadź resuscytację do momentu:

- dostarczenia defibrylatora automatycznego AED,
- przybycia służb ratowniczych i przejęcia przez nie działań,
- odzyskania przez poszkodowanego oznak życia. fizycznego zmęczenia ratownika.

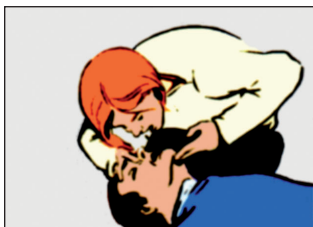
Wentylacja zastępcza

1. Udrożnij drogi oddechowe (odchyl głowę do tyłu unieś żuchwę).

2. Skorzystaj z chusty reanimacyjnej bądź maseczki do sztucznego oddychania.



3. Zatkaj nos poszkodowanego kciukiem i palcem wskazującym ręki opartej o jego czoło. Palcami drugiej ręki podtrzymuj żuchwę.



4. Wykonaj dwa wdechy ratownicze:

- weź normalny, nie głęboki wdech;

- usta poszkodowanego obejmij szczelnie swoimi ustami i wdmuchuj powietrze przez około 1. sekundę;
- unikaj mocnych i szybkich wdechów;
- jeżeli po pierwszym wdechu klatka piersiowa nie uniosła się, ponownie udroźnij drogi oddechowe.



Uwaga!

Jeśli jesteśmy sami, powinniśmy wykonywać zabiegi ratownicze przez ok. minutę, zanim wezwiemy pomoc. Jeżeli są inne osoby, to należy wyznaczyć jedną z nich i polecić wezwanie pogotowia.

10.6.4. Pomoc przedmedyczna w przypadku poważnych urazów wypadkowych

Zadławienie (płynem lub pokarmem)

Bardzo często powodem zagrożenia życia jest zadławienie. Nie należy dławiącemu się podawać coś do picia lecz należy zastosować tzw. **rękoczyn Heimlicha**. Procedura postępowania jest następująca:

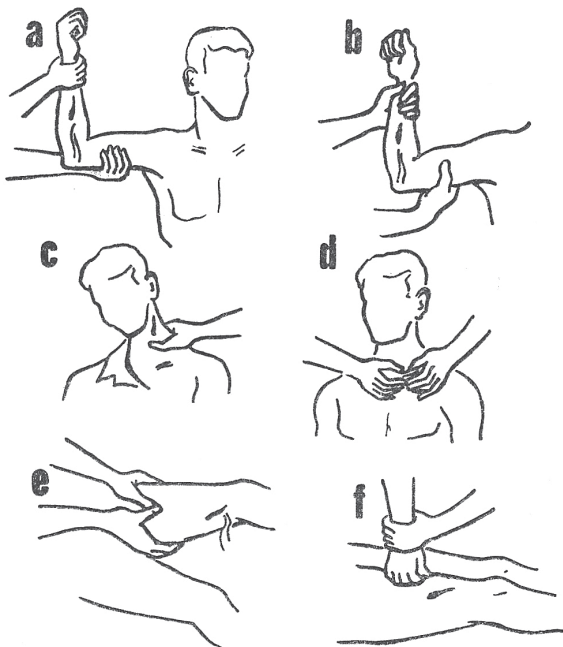
- stanąć za poszkodowanym;
- objąć go rękoma w pasie;
- jedną dłoń zwiniętą w pięść przyłożyć do brzucha osoby ratowanej tak aby kciuk znajdował się tuż nad pępkiem;
- drugą dłonią obejmij swoją pięść i mocno pchnij żołądek poszkodowanego, kierując pięść z kciukiem do góry w kierunku żeber; czynność należy powtarzać tak długo, aż dławiąca się osoba wykrztusi ciało obce.

Tamowanie krwotoków i krwawień

Krwotok zewnętrzny musi być opanowany natychmiast. Utrata 1. litra krwi jest zagrożeniem życia rannego. U dzieci utrata znacznie mniejszej ilości krwi zagraża życiu.

Czynności ratownicze:

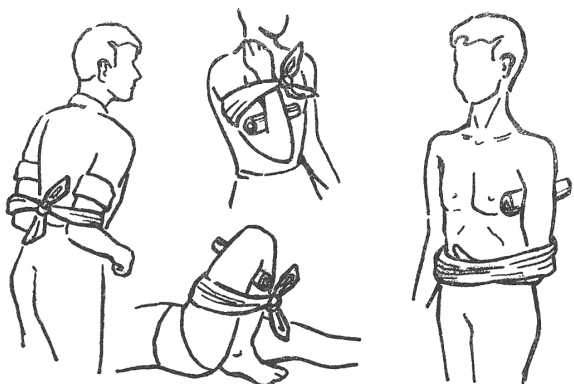
- ułożyć poszkodowanego płasko;
- uszkodzoną kończynę podnieść do góry, aby zmniejszyć krwawienie;
- jeżeli ranę przykrywa odzież, należy ją odsłonić wycinając część tkaniny;
- ucisnąć ranę, aby zamknąć przerwane naczynia krwionośne (rys. 1); można naciskać bezpośrednio dłońią, lecz lepiej jest przykryć ranę gazą opatrunkową, aby zapobiec infekcji;



Rys.1. Uciskanie tętnic rękami

a, b – ramieniowej; c – szyjnej; d – podobojczykowej; e, f – udowej.

- możemy zatamować krwotok poprzez zgięcie kończyny w stawie (rys. 2);
- nie należy tracić czasu na oczyszczanie rany, lecz trzeba jak najszybciej założyć opatrunek uciskowy, składający się z opatrunku na ranę, klocka styropianowego zwiększającego ucisk i bandaża elastycznego.



Rys. 2. Tamowanie krwotoków przez zgięcie kończyn w stawach.

Uwaga!

Jeśli pomoc lekarska nie nadchodzi szybko, po 30 minutach należy opatrunek uciskowy rozluźnić na pewien czas.

Krwotok wewnętrzny to niewidoczny dla oka wypływ krwi, który może gromadzić się w jamach ciała (brzuch, czaszka, klatka piersiowa) oraz w przewodzie pokarmowym, drogach oddechowych i moczowych.

Objawami krwotoku wewnętrznego oraz dużej utraty krwi jest:

- przy bardzo dużym wykrwawieniu – utrata przytomności, drgawki, bezwiedne załatwianie potrzeb fizjologicznych,
- ogólna błądź, mdłości, zawroty głowy, przyspieszone tętno i oddech,
- silne pragnienie i obfite pocenie się,
- w drogach pokarmowych, oddechowych i moczowo – odbytniczych mogą wystąpić, odpowiednio: krwawe wymioty, odkrztuszanie z krwią lub krwawienie z tych dróg.

Doraźna pomoc przy krwotokach wewnętrznych polega na uniesieniu kończyn do góry oraz zastosowaniu zimnych okładów odpowiednio na nadbrzusze, klatkę piersiową, brzuch i okolice lędźwiową, i jeżeli istnieją możliwości, chorego należy szybko dostarczyć do szpitala lub pogotowia ratunkowego.

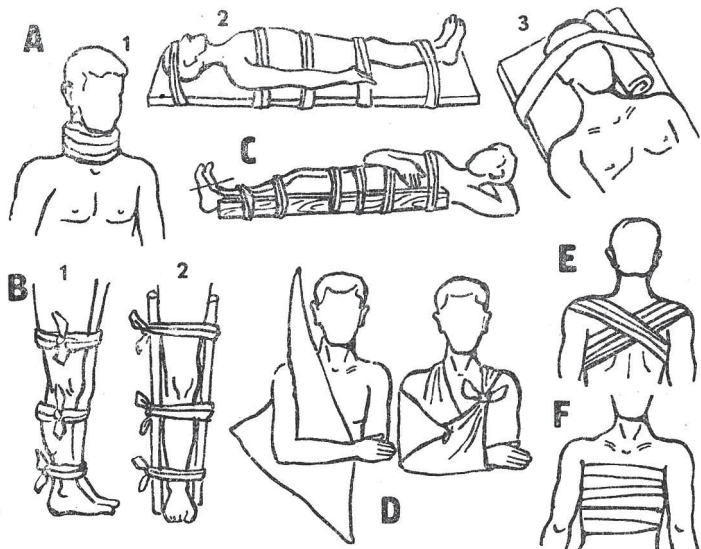
Krwawienie z ran spowodowane jest uszkodzeniem tkanek i połączone jest najczęściej z przerwaniem ciągłości skóry (rozcięcia, otwarte złamania itp.).

Nie wolno ran i ich okolic dotykać brudnymi rękami, narzędziami, usuwać skrzepów lub tkwiących przedmiotów oraz zmywać wodą.

Krwawienie takie należy minimalizować przez nałożenie sterylnego opatrunku i w razie potrzeby obandażować, a jeżeli opatrunek przecieka, nałożyć kolejny bez zdejmowania opatrunku poprzedniego.

Postępowanie w przypadkach złamań i urazów kręgosłupa.

Złamania to całkowite przerwanie tkanki kostnej, które w przypadku uszkodzenia ciągłości skóry nazywane jest złamaniem otwartym (bez przerwania ciągłości skóry jest złamaniem zamkniętym).



Rys. 3. Sposoby unieruchamiania stawów.

Objawem złamania jest ból nasilający się przy ucisku w miejscu złamania lub przy próbie ruchu, obrzęk oraz ruchomość na odcinku, gdzie w normalnych warunkach ruchomość nie występuje. Podstawową czynnością przy urazach kości i stawów jest ich unieruchomienie (rys. 3) – obowiązuje zasada unieruchomienia dwóch sąsiednich stawów.

Przy złamaniach otwartych w pierwszej kolejności należy zaopatrzyć miejsce krwawienia, a następnie zastosować unieruchomienie.

Nigdy nie należy próbować nastawiać złamania bądź zwinięcia gdyż takie manipulacje mogą jedynie pogorszyć sytuację – np. odłamki kostne mogą przerwać duże naczynia krwionośne lub uszkodzić nerw.

Szczególnie niebezpieczne są wszelkie **urazy kręgosłupa**, gdyż mogą spowodować uszkodzenia rdzenia kręgowego, a w konsekwencji doprowadzić do paraliżu i utraty czucia od miejsca urazu w dół.

Najbardziej niebezpieczne jest uszkodzenie kręgosłupa na poziomie szyjnym, gdyż powoduje ono porażenie całego tułowia i kończyn z całkowitym zniesieniem czucia.

Objawami uszkodzenia rdzenia kręgowego są:

- ból w miejscu urazu,
- drętwienia i kłucia w rękach i nogach,
- zaburzenia lub utrata czucia poniżej miejsca uszkodzenia,
- niedowład lub paraliż kończyn.

Przy urazie kręgosłupa pomimo, że nie ma objawów uszkodzenia rdzenia, należy postępować tak, jakby poszkodowanemu groziło to w każdej chwili – o takim niebezpieczeństwie należy rannego poinformować, co zapewni nam jego współpracę. Lepiej w postępowaniu przesadzić niż cokolwiek zlekceważyć.

Bardzo ważnym elementem przy udzielaniu pomocy jest prawidłowo przeprowadzona ewakuacja rannego z samochodu – należy wcześniej założyć kołnierz usztywniający (jeżeli jesteśmy w jego posiadaniu) lub szyję usztywnić szalikiem. Ewakuować z pojazdu nie dopuszczając do ruchu głowy. Ułożyć poszkodowanego na twardym podłożu, podkładając koc, płaszczy, płachtę brezentową itp., które można także wykorzystać do przesunięcia w bezpieczne miejsce. Przy przesunięciu na nosze musi być zapewniona pomoc 3 – 4 osób (głowa i kark, klatka piersiowa, lędźwie i uda, podudzia).

Inne urazy

Wstrząs pourazowy – jest groźnym zjawiskiem u osób poszkodowanych w wypadku. Może wystąpić z powodu krwotoku, zmiężeń, złamań, oparzeń.

Objawami wstrząsu są:

- szybko słabnące, a nawet niewyczuwalne tętno,
- bladość skóry i jej ochłodzenie,
- rozszerzenie źrenic,
- płytki, przyspieszony oddech,
- niepokój, apatia i senność.

Postępowanie przeciwwstrząsowe polega na:

- zapewnieniu poszkodowanemu spokoju i prawidłowego oddechu,
- opanowania przyczyny wstrząsu (krwotoku, złamania),
- uspokojeniu psychicznym,
- ułożeniu na wznak, z nogami uniesionymi ku górze,
- ewentualnym podaniu do picia ciepłych płynów jeśli poszkodowany jest przytomny.

Poważne **urazy głowy** – objawiają się silnymi bólami głowy, nudnościami, wymiotami a także wyciekami krwistego płynu z nosa lub uszu, którego nie należy tamponować lecz tylko nałożyć sterylny opatrunek. Chorego ułożyć w pozycji leżącej z uniesioną głową (chorego z wyciekami krwistego płynu w pozycji bocznej).

Urazy klatki piersiowej

Złamania żeber – doraźna pomoc polega na obandażowaniu klatki piersiowej na wydechu, w celu ograniczenia ruchów.

Przebiecia jamy płucnej – doraźna pomoc polega na nałożeniu na ranę sterylnego opatrunku i szerokiej folii lub plastra (w celu uszczelnienia rany) oraz obandażowaniu.

10.6.5. Wyposażenie samochodowej apteczki pierwszej pomocy

Pojazdy wojskowe zgodnie z rozporządzeniem MON powinny być wyposażone w apteczkę pierwszej pomocy, której zawartość asortymentową określa wojskowa służba zdrowia.

Na odcinku cywilnym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 2003 r., obowiązek posiadania apteczek pierwszej pomocy dotyczy tylko niektórych pojazdów, np. taksówek, autobusów.

Pomimo braku bezwzględneho wymogu posiadania apteczki, każdy rozsądny kierowca, z uwagi na bezpieczeństwo własne i innych użytkowników dróg spowodowane wzrastającym zagrożeniem wypadkowym, powinien wyposażyć swój pojazd w apteczkę pierwszej pomocy, zawierającą podstawowe materiały opatrunkowe i higieniczne w tym m.in.:

- maseczkę do sztucznego oddychania;
 - kilka kompresów z gazy wyjałowionej w różnych rozmiarach (zawsze układamy je na ranę);
 - 2-3 bandaże dziane;
 - 2 bandaże elastyczne (przydatne przy opatrywaniu krwotoków oraz złamań);
 - 2 chusty trójkątne (do opatrywania złamań, krwotoków);
 - plaster na rolce, plastry z opatrunkiem;
 - kilka agrafek i dobre nożyczki, którymi przetniemy pas bezpieczeństwa;
 - 2 pary rękawiczek (winyłowe lub nitylowe);
 - 1 siatka opatrunkowa;
 - 1 penseta;
 - płyn do dezynfekcji 50 ml;
 - koc ratowniczy, którym będziemy mogli przykryć poszkodowanego, aby jego organizm nie wytracił ciepła;
 - instrukcja udzielania pierwszej pomocy.
- Apteczkę, w zależności od wiedzy i doświadczenia, można asortymentowo rozszerzyć. **Nie należy wyposażać apteczki w leki.**

Uwaga!

Chusty trójkątne można użyć do zrobienia prowizorycznego kołnierza ortopedycznego – wystarczy zawinąć w nie złożone gazety i usztywnić odcinek szyjny kręgosłupa u osób, które skarżą się na ból szyi.

10.6.6. Doskonalenie umiejętności kierowców w zakresie udzielania pomocy przedmedycznej w jednostkach wojskowych

ŻYCIE WAŻNIEJSZE OD STRACHU

Wielu kierowców, którzy przejeżdżają obok wypadku, paraliżuje strach. Nie wiedzą, co powinni zrobić, jak pomóc.. i po prostu jadą dalej. Zdobytą wiedzę i umiejętności z zakresu pierwszej pomocy, bo nigdy nie wiadomo kiedy ona się przyda. Musimy mieć czym udzielić pierwszej pomocy i wiedzieć jak to zrobić.

Prawo nakazuje udzielenie pomocy poszkodowanym, więc każdy kierowca i kandydat na kierowcę (cywilny i wojskowy) musi wiedzieć jak to zrobić.

W wojsku tematyka szkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy realizowana jest na kilku poziomach, a mianowicie:

- podczas kursów szkoleniowych;
- podczas szkoleń doskonalących w jednostkach wojskowych;
- podczas corocznych wieloszczeblowych konkursów kierowców.

W szkolenie zaangażowany jest personel medyczny jednostek i przeszkoleni ratownicy drogowi, których corocznie przybywa z racji organizowanych przez okręgi wojskowe kursów. Do szkoleń wykorzystywane są pomoce jak np. manekiny zwykłe i wyposażone w urządzenia rejestrujące poprawność wykonywania czynności resuscytacji (Fot. 4).



Fot. 4. Manekin do nauki resuscytacji.

10.7. AGRESJA W RUCHU DROGOWYM I JEJ PODŁOŻE

10.7.1. Definicje

Jazda samochodem jest **agresywna**, jeżeli jest świadoma, zwiększa ryzyko wypadku i jest motywowana zniecierpliwieniem, złością, wrogością i/lub chęcią oszczędzenia czasu.

Wściekłość drogowa to atak kierowcy lub pasażera jednego pojazdu, przy użyciu samochodu lub innego niebezpiecznego narzędzia (broni), na kierowcę lub pasażera drugiego pojazdu, wywołany (przyspieszony) jakimś zdarzeniem, które miało miejsce na drodze.

Tzw. **definicja biologiczna** agresywnych zachowań – uwarunkowany popędem wściekłości rodzaj agonistycznego zachowania

zwierząt zmierzający do zmuszenia przeciwnika do ucieczki; w stosunkach wewnątrzgatunkowych instynktowne imponowanie i walka z rywalem albo intruzem, który wtargnął na terytorium, w stosunkach międzygatunkowych – gdy dany osobnik przekroczy dystans krytyczny.

10.7.2. Zachowania agresywne

Zachowania uważane za agresywne, to przede wszystkim:

- zbyt bliska jazda za innym pojazdem;
- częste zmiany pasa ruchu;
- nieprawidłowe wyprzedzanie (np. zajeżdżanie drogi po wyprzedzeniu);
- wyprzedzanie poboczami dróg;
- nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu (bez sygnalizowania tych zmian);
- nie ustąpienie pierwszeństwa przejazdu;
- uniemożliwienie innym użytkownikom wyprzedzania;
- niechęć do współpracy z innymi kierowcami (np. uniemożliwienie wjazdu, zmiany pasa);
- jazda z nadmierną prędkością;
- lekceważenie znaków i sygnałów;
- uporczywe miganie światłami;
- nadużywanie sygnałów dźwiękowych;
- nieprzyzwoite gesty;
- wykrzykiwanie wrogich, złośliwych uwag;
- straszenie innego kierowcy;
- słuchanie zbyt głośnej muzyki;
- niekonwencjonalne oznakowanie samochodu.

Czy agresja w ruchu drogowym jest zagrożeniem dla jego bezpieczeństwa?

Niestety **JEST** i to coraz większym.

Wyniki badań kierowców przeprowadzone w Polsce, USA i Wielkiej Brytanii potwierdzają to pytanie.

POLSKA

- ok.50% kierowców w ciągu ostatnich 12 miesięcy była obiektem agresywnego zachowania ze strony innych kierowców;
- zdaniem 70% kierowców w ostatnich kilku latach wzrosła agresywność wśród kierowców.

STANY ZJEDNOCZONE AMERYKI

- 60% kierowców stwierdziło, że zachowania innych kierowców na drodze w ostatnim roku, stworzyło zagrożenie dla nich i ich rodzin;
- 40% kierowców przyznało, że czuje się zagrożona agresywną jazdą bardziej niż obecnością w ruchu nietrzeźwych kierowców.

WIELKA BRYTANIA

- 60% kierowców przyznało, że ma poczucie iż w ostatnich latach zachowania kierowców zmieniły się na gorsze;
- aż 90% kierowców stwierdziło, że w ostatnim roku było celem różnych przejawów agresji innych kierowców.

10.7.3. Wściekłość drogowa

- świadome niszczenie pojazdu innego kierowcy (Fot.1.);
- fizyczny atak na innego kierowcę lub pasażera (Fot.2.);



Fot. 1. Kierowca „Vectry” popełnił wykroczenie, ale to nie powód, żeby niszczyć jego samochód.



Fot. 2. Zatrzymując się zbyt blisko za pojazdem, możemy wywołać atak wściekłości nie zrównoważonego psychicznie kierowcy.

Wściekłość drogowa odnosi się do ekstremalnych i psychopatologicznych odmian agresywnej jazdy, zawierających niebezpieczne intencje dla otoczenia.

Przypadki wściekłości drogowej powinny być traktowane tak samo jak każdy napad, niezależnie gdzie do niego doszło (na drodze, w domu, w miejscu pracy). Jest to przestępstwo kryminalne i zadanie dla wymiaru sprawiedliwości. Na pewno nie jest to problem do rozwiązania w ramach działalności z zakresu bezpieczeństwa ruchu

drogowego. Działania prewencyjne powinny objąć liczniejszą grupę agresywnych zachowań, które przyjęto nazywać „agresywną jazdą”.

10.7.4. Podłoże agresywnych zachowań

Problem jest tak złożony jak złożona jest osobowość człowieka. Z jednej strony, w przeważającej większości, potępiamy agresywne zachowania, a z drugiej podziwiamy silnych i skutecznych. Osoby pewne siebie, często wręcz bezczelne, są nagradzane społecznie. Szczególnie wśród ludzi młodych, których osobowość nie jest jeszcze w pełni ukształtowana, tego typu zjawiska mogą mieć wyjątkowe znaczenie. Kierowca ma okazję, często jedyną, zaprezentować publicznie swą „moc” (siłę), zbudować swój wizerunek w oczach rówieśników.

Można pokazać innym uczestnikom ruchu z kim mają do czynienia. Agresja wymusza posłuszeństwo. Można wreszcie być „kimś”, mimo bycia „nikim” w każdej innej dziedzinie. Można, na zasadzie agresji przeniesionej, odreagować frustracje powstałe w pracy, szkole, rodzinie.

Rodzaj samochodu, jego wyposażenie, moc silnika, przyspieszenie mają, szczególnie na osoby niedojrzałe emocjonalnie czy impulsywne, wpływ na agresywne zachowania na drodze.

Możemy również spotkać w ruchu drogowym kierowców, którzy zachowują się agresywnie „dla zasady”. Ten typ kierującego odpowiada na agresję i prowokuje agresję, walczy o swoje prawa na drodze.

Wniosek

Badania psychologiczne ukierunkowane nie tylko na określanie sprawności psychomotorycznej, ale również na określanie predyspozycji do określonych zachowań, pozwoliłoby wyeliminować najbardziej agresywnych kierowców z ruchu drogowego.

10.8. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Poszczególnym ogniwom klasycznego łańcucha bezpieczeństwa
CZŁOWIEK – DROGA – POJAZD – RUCH DROGOWY

możemy przypisać szereg czynników, które wpływają na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Najważniejsze z tych czynników to przede wszystkim:

1) Populacja uczestników ruchu.

- 2) Indywidualne cechy (zachowanie) uczestników ruchu, jak:
 - ruchliwość,
 - wybór środka transportu,
 - wybór trasy,
 - prędkość jazdy,
 - akceptowane ryzyko,
 - korzystanie z pasów i innych środków bezpieczeństwa.
- 3) Infrastruktura drogowa:
 - sieć dróg i jej struktura,
 - standard techniczny i utrzymania,
 - długość poszczególnych odcinków drogi.
- 4) Park samochodowy:
 - typy pojazdów,
 - wiek i stan techniczny,
 - wyposażenie w środki bezpieczeństwa czynnego i biernego.
- 5) Warunki topograficzne.
- 6) Zagospodarowanie urbanistyczne.
- 7) Warunki pogodowe.
- 8) Natężenie ruchu.
- 9) Organizacja służb ratowniczych.
- 10) Porządek prawny i nadzór.

10.9. INFRASTRUKTURA DROGOWA, A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

Droga w sposób bezpośredni i pośredni przyczynia się do powstania blisko jednej trzeciej wypadków. Negatywne cechy sieci drogowej, jak np ograniczony zakres segregacji ruchu różnych użytkowników (samochody, piesi, rowerzyści....) i segregacji różnych rodzajów podróży (np. ruch lokalny, ruch dalekobieżny transport osobowy, transport towarowy) powodują, że zachowania użytkowników są bardziej agresywne, a tym samym mniej bezpieczne.

Niekorzystną sytuacją z punktu widzenia brd stanowi fakt, że około 25% długości dróg krajowych jest oznakowanych tablicami oznaczającymi obszar zabudowany. Powoduje to, że 90% miejsc gromadzenia się wypadków, tzw. czarnych punktów, znajduje się na obszarach zabudowanych małych miast i wsi. Sytuację pogarsza tendencja do lokalizowania wzdłuż dróg prowadzących ruch zamiejski obiektów (handlowo-magazynowych, produkcyjnych, usługowych) wymagających powiązania z tymi drogami.

Wybrane czynniki drogowe mające największy wpływ na brd:

- czynniki o charakterze urbanistycznym (dostępność do drogi, gęstość skrzyżowań i wjazdów oraz ich rodzaj, intensywność ruchu pieszego, zagospodarowanie otoczenia drogi);
- rozwiązania geometryczne drogi (trasa drogi i jej elementy: łuki pionowe, poziome, pochylenia; możliwości wyprzedzania; liczba jezdni i pasów ruchu; szerokość poboczy; metody i środki uspokajania ruchu);
- skrzyżowania drogowe (typ, oraz jego kolizyjność, widoczność, przejezdność);
- węzły drogowe;
- rodzaj i stan cech powierzchniowych nawierzchni (szorstkość, równość, ubytki);
- organizacja ruchu (oznakowanie, sygnalizacja świetlna, organizacja ruchu pieszego i rowerowego, oświetlenie,...);
- przejazdy kolejowe, mosty, wiadukty.

**DROGA DOBRZE ZAPROJEKTOWANA,
OZNAKOWANA I UTRZYMANA WPŁYWA KORZYSTNIE
NA ZACHOWANIE UŻYTKOWNIKA DROGI, STWARZA
WARUNKI DO BEZPIECZNEJ JAZDY.**

Kryteria, jakim powinno odpowiadać bezpieczne skrzyżowanie:

- dostrzegalność skrzyżowania;
- widoczność podczas przejeżdżania przez skrzyżowanie;
- zrozumiałość (czytelność) skrzyżowania (przede wszystkim łatwość zrozumienia zasad organizacji ruchu);
- przejezdność skrzyżowania (dobre i bezpieczne warunki przejazdu);
- kolizyjność skrzyżowania (minimalizacja liczby punktów kolizji).

Wpływ wybranych elementów dróg na brd:

- pasy i bariery dzielące (zastosowanie tych elementów znacznie poprawia bezpieczeństwo – teza poparta badaniami zagranicznymi i krajowymi);
- dodatkowe pasy do wyprzedzania;
- pochylenie skarp (złagodzenie pochylenia skarp redukuje liczbę wypadków);
- pasy ruchu (powinny być szersze od 3,0 m, a najlepiej 3,5 – 3,7 m);

- utwardzone pobocza (w Polsce utwardzone pobocza pełnią nieformalnie funkcję dodatkowych „zawężonych” pasów ruchu dla wolniej jadących pojazdów; skutki wypadków na tych drogach są niestety wyższe);
- typ skrzyżowania (polskie badania wskazują, że jednopasowe małe ronda są rozwiązaniami najbardziej bezpiecznymi).

Wady infrastruktury drogowej

Z przeprowadzanych analiz wynika, że często człowiek popełnia błąd ze ściśle określonych powodów, najczęściej tymi powodami są wady infrastruktury drogowej. Potwierdzeniem tezy jest mapa z tzw. „czarnymi punktami”. Koncentracja zdarzeń drogowych nie ma charakteru przypadkowego, są to „najsłabsze” miejsca sieci drogowej.

Wady infrastruktury drogowej, wpływające na liczbę zdarzeń drogowych z pieszymi:

- niedostateczna widoczność przed przejściem dla kierowcy i pieszego (np. lokalizacja przystanków bezpośrednio przed przejściami, przeszkody w „polach widoczności” – drzewa, krzewy, reklamy, ogrodzenia);
- nieprawidłowa lokalizacja przejść dla pieszych (np. w miejscach ograniczonej widoczności, na spadkach, na odcinkach zmiany pasa ruchu, w zbyt małej lub w zbyt dużej odległości od skrzyżowania);
- niewłaściwe urządzenie przejść dla pieszych (np. nieodpowiednia geometria wysp azylu, niedostateczne wyeksponowanie przejść, brak lub niedostateczne oświetlenie przejść, brak ogrodzeń dla pieszych);
- niewłaściwa organizacja przystanków transportu publicznego.

Niektóre błędy w projektowaniu skrzyżowań z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- stosowanie nietypowych rozwiązań geometrycznych;
- zbyt mała odległość pomiędzy skrzyżowaniami;
- brak podkreślenia geometrią skrzyżowania zasady pierwszeństwa przejazdu;
- nieprawidłowa geometria i lokalizacja wysp kanalizujących ruch;
- niewłaściwie trasowane jezdnie wlotów i wylotów;
- nieodpowiednio usytuowane torowisko tramwajowe;
- nieodpowiednie programy sygnalizacji świetlnej;
- brak odpowiedniej widoczności sygnalizatorów.

WNIOSKI:

- 1) Każdy uczestnik ruchu drogowego, szczególnie kierowca, powinien mieć świadomość niedostatków systemu sieci drogowej i je uwzględniać zarówno w sferze planowania podróży jak i jej realizacji.
- 2) Wady infrastruktury drogowej należy kompensować zwiększoną koncentracją uwagi i ograniczeniem prędkości jazdy w miejscach ich występowania.
- 3) Tzw. „ograniczone zaufanie” do innych uczestników ruchu drogowego należy rozszerzyć na „ograniczone zaufanie” do infrastruktury drogowej.

10.10. PRĘDKOŚĆ JAZDY, A BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO

10.10.1. Określenia wynikające z „Prawa ruchu drogowego”

Prędkość jest czynnikiem o szczególnym znaczeniu dla bezpieczeństwa ruchu drogowego gdyż, jak wskazują statystyki, jest jedną z głównych przyczyn groźnych wypadków drogowych.

Prędkość bezpieczna, w rozumieniu prawa, to prędkość zapewniająca całkowite panowanie kierowcy nad pojazdem w konkretnych warunkach w jakich ruch się odbywa. Prędkość ta uzależniona jest od stanu i widoczności drogi, rzeźby terenu, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych, natężenia ruchu oraz predyspozycji kierowcy.

Prędkość utrudniająca jazdę – to prędkość pojazdu, która w normalnych, bezpiecznych warunkach drogowych, wymusza na innych kierujących konieczność wykonywania dodatkowych, często niebezpiecznych, czynności lub manewrów, np. konieczności niepotrzebnego hamowania, wyprzedzania itp.

Prędkość administracyjna – to prędkość dopuszczalna w zależności od rodzaju pojazdu, typu drogi, miejsca lub sytuacji drogowej, określona przepisami Kodeksu Ruchu Drogowego oraz znakami drogowymi.

10.10.2. Dopuszczalne prędkości (km/h) i graniczne stężenie alkoholu we krwi (‰) w krajach Europy

Kraj	Obszar zabudowany	Drogi zwykłe		droga ekspresowa		autostrady		alkohol
		O	C	O	C	O	C	
Albania	50	80	80	90	90	120	80	0
Austria	50	100	70	100	70	130	80	0,5
Belgia	50	90	60	90	60	120	90	0,5
Białoruś	60	90	70	90	70	100	90	0
Bułgaria	50	90	70	90	70	120	100	0,5
Chorwacja	50	80	80	100	80	130	80	0
Czechy	50	90	80	90	80	130	80	0
Dania	50	80	70	80	70	110	70	0,5
Estonia	50	90	70	90	70	110	70	0
Finlandia	50	80	80	100	80	120	80	0,5
Francja	50	90	90	110	100	130	100	0,5
Grecja	50	90	80	110	80	120	80	0,5
Hiszpania	50	90	70	100	80	120	80	0,5
Holandia	50	80	80	100	80	120	80	0,5
Irlandia	50	80	80	100	80	120	80	0,8
Islandia	50	80	70	90	70	-	-	0,5
Litwa	50	90	70	110	80	-	-	0,4
Luksemburg	50	80	75	90	80	120	80	0,8
Łotwa	50	90	70	110	80	-	-	0
Macedonia	50	80	70	110	80	120	80	0,5
Niemcy	50	100	80	130**	80	130**	80	0,5
Norwegia	50	80	80	80	80	90	80	0,2
Portugalia	50	90	70	100	80	120	90	0,5
Rosja	60/40*	90	60	90	60	110	70	0
Rumunia	50	90	70	90	70	120	90	0
Słowacja	60	90	70	90	80	130	80	0
Słowenia	50	90	80	110	80	130	80	0,5
Szwajcaria	50	80	60	100	80	120	80	0,5
Szwecja	50	70	70	90	80	110	90	0,2

Kraj	Obszar zabudowany	Drogi zwykłe		droga ekspresowa		autostrady		alkohol
		O	C	O	C	O	C	
Ukraina	60	90	80	110	80	130	90	0
Węgry	50	90	80	110	100	130	120	0
W. Brytania	48	96	80	112	96	112	96	0,8
Włochy	50	90	70	110	80	130	80	0,5
POLSKA	50/60 ¹	90	70	110/100 ²	80	130	80 ³	0,2/0,5 ⁴

O – samochody osobowe, **C** – samochody ciężarowe, * – samochody ciężarowe,

** – zalecana prędkość do 130 km/h,

¹ – w godz. 23.00-5.00 wynosi 60 km/h,

² – na drodze ekspresowej jednojezdniowej 100 km/h,

³ – autobus spełniający dodatkowe warunki techniczne (art.66, ust. 5 prd) na autostradzie i drodze ekspresowej 100 km/h,

⁴ – 0,2 stan wskazujący na spożycie alkoholu, 0,5 stan nietrzeźwości

10.10.3. Dobór prędkości jazdy

O doborze prędkości jazdy decydować powinna zawsze świadomość i rozważa kierującego. Nie jest bowiem możliwe określenie prędkości bezpiecznej do każdej sytuacji drogowej.

Jak wskazują statystyki – brawura i nadmierna fantazja w połączeniu z brakiem doświadczenia kierowców, złym stanem dróg i znacznymi osiągnięciami współczesnych pojazdów, stanowią istotne zagrożenie wypadkowe.

Nie zawsze prędkość dopuszczalna jest prędkością bezpieczną, lecz prędkość powyżej niej jest na pewno niebezpieczna, podobnie jak niebezpieczną prędkością nie jest prędkość duża, lecz nadmierna w konkretnych warunkach i sytuacjach drogowych.

W związku z powyższym, obowiązkiem każdego kierowcy jest dostosowanie prędkości do aktualnie panujących warunków drogowych, atmosferycznych, pory doby, rodzaju i stanu technicznego pojazdu, a także własnej sprawności fizycznej i psychicznej (czasu reakcji psychicznej, stanu zmęczenia) oraz umiejętności w kierowaniu pojazdem.

Zawsze należy pamiętać, że inna jest przyczepność kół pojazdu i droga hamowania na nawierzchni drogi suchej i mokrej, asfaltowej i brukowej, inne jest postrzeganie przeszkód w dzień i w nocy, inne jest zachowanie pojazdu ze zużytym ogumieniem i nadmiernymi luzami układów jezdnych.

Przepisy prawa drogowego zobowiązują także kierującego (niezależnie od znaków drogowych) do ograniczenia prędkości jazdy w sytuacjach drogowych o tzw. „zwiększonym ryzyku bezpieczeństwa”, np. przejazdy kolejowe i tramwajowe, niewidoczne odcinki drogi, przystanki komunikacji publicznej, grupy pieszych itp.

Szczególnie trudna dla kierującego i niebezpieczna dla ruchu jest występująca często na drogach niesygnalizowana żadnymi znakami drogowymi nagła zmiana warunków jazdy, np. lokalnie występująca mgła i opady deszczu, zmiana nawierzchni drogi, ziemia naniesiona przez sprzęt rolniczy itp. Zmiany te wymuszają na nieprzygotowanym kierowcy wykonanie niespodziewanego i natychmiastowego manewru zdecydowanego zmniejszenia prędkości jazdy, który może okazać się wyjątkowo niebezpieczny, szczególnie dla kierowcy o małym doświadczeniu.

Często kierowcy popełniają także błąd w ocenie prędkości z jaką poruszają się wskutek tzw. przyzwyczajenia się do prędkości, np. po długiej jeździe ze znaczną prędkością po szosie, wjazd w obszar zabudowany wydaje się kierowcy za wolny w stosunku do wskazań prędkościomierza i dlatego nie zmniejsza prędkości do nakazanej bądź bezpiecznej.

Doświadczony kierowca musi zatem bezbłędnie ocenić wszystkie warunki panujące na drodze i w zależności od nich wybrać prędkość właściwą, to znaczy – nie za dużą lub nadmierną ale i...nie za małą, aby bez powodu nie utrudniać jazdy innym kierowcom.

10.10.4. Obowiązki kierowcy wynikające z zasad „ograniczonego zaufania” i „szczególnej ostrożności”

Każdy uczestnik ruchu drogowego ma prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu postępują rozważnie i przestrzegają przepisy w stopniu zapewniającym zachowanie bezpieczeństwa.

Z taką świadomością każdy kierowca siada do samochodu, a pieszy lub inny użytkownik drogi korzysta z urządzeń na jezdni. Są jednak w ruchu drogowym miejsca i sytuacje w których w myśl zasady „**ograniczonego zaufania**”, nie można mieć pełnego zaufania do niektórych uczestników ruchu i należy zachować się podejrzliwie, gdyż ich zachowanie lub wygląd odbiega rażąco od oczekiwanego, a zwykła ostrożność jest niewystarczająca, np. strefy dworców lub przystanków, bawiące się w pobliżu jezdni dzieci bez opieki, przebywające na jezdni osoby starsze lub nietrzeźwe, pasące się bez nadzoru bydło itp.

Najczęściej „ograniczonemu zaufaniu” towarzyszy konieczność „**szczególnej ostrożności**”, polegająca na zwiększeniu uwagi i dosto-

sowaniu własnego zachowania (jazdy) w tych sytuacjach w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Wśród wielu miejsc i sytuacji zachowania szczególnej ostrożności ze strony kierującego, najistotniejszymi są:

- włączanie się do ruchu;
- manewry omijania, wyprzedzania i cofania;
- zbliżanie się do skrzyżowań i przejść dla pieszych;
- przejeżdżanie w pobliżu szkół, placów zabaw i boisk, omijanie autobusu szkolnego lub innego pojazdu przewożącego dzieci w miejscu wsiadania lub wysiadania;
- zbliżanie się do przejazdu kolejowego lub tramwajowego;
- przejeżdżanie obok pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne;
- przejeżdżanie obok lub za pojazdem do nauki jazdy lub w czasie prowadzenia egzaminu;

Kierujący pojazdem w tych miejscach i sytuacjach, powinien zawsze zmniejszyć prędkość i maksymalnie zwiększyć ostrożność, prowadzić pojazd z wielką starannością zgodną z techniką jazdy, zaniechać wszelkich zbędnych manewrów, oraz powinien być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń.

10.10.5. Technika hamowania jako ważny czynnik bezpieczeństwa

Hamowanie pojazdu jest ściśle związane z jego prędkością – im większa jest prędkość pojazdu, tym dłuższy czas oraz droga do jego zatrzymania. O tej oczywistej prawdzie muszą pamiętać zarówno kierowcy jak i piesi.

Droga zatrzymania pojazdu będzie zawsze odpowiednio dłuższa na nawierzchni mokrej, zabłoconej, pokrytej śniegiem i oblodzonej. Próba zatrzymania pojazdu w tych warunkach przy nieprawidłowym hamowaniu, prowadzi do utraty panowania nad pojazdem oraz niekontrolowanego poślizgu.

Każdy kierowca powinien pamiętać, że droga zatrzymania składa się z trzech elementów: (Tabela 2):

- **drogi przebytej w czasie reakcji psychicznej kierowcy** (podjęcie decyzji od chwili zauważenia przeszkody). Czas ten zwiększa się niebezpiecznie po wypiciu alkoholu (tabela 3), zażyciu narkotyków, przy dużym zmęczeniu i nieuwadze kierowcy.
- **drogi przebytej w czasie uruchamiania hamulców** – wpływ na jej długość ma sprawność techniczna układu hamulcowego (luzy, zapowietrzenie).

- **drogi hamowania po uruchomieniu hamulców** – długość tej drogi zależy od warunków drogowych m.in. od przyczepności opon do jezdni spowodowanej rodzajem i stanem nawierzchni oraz bieżnika opony.

Tabela 2. Składniki drogi zatrzymania.

Prędkość		Droga przebyta w czasie		rzeczywista droga hamowania	droga zatrzymania	czas hamowania łącznie z czasem reakcji	rzeczywista droga hamowania	droga zatrzymania	czas hamowania łącznie z czasem reakcji
[km/h]	[m/s]	reakcji psychicznej kierowcy 0,5 s wynosi ok.	opóźnienie działania układu hamulcowego 0,5 s wynosi ok.	na jezdni suchej przy opóźnieniu w czasie hamowania 5 m/s ² wynosi ok.			na jezdni mokrej przy opóźnieniu w czasie hamowania 3m/s ² wynosi ok.		
20	5,55	2,78	2,78	3,07	8,63	2,11	5,14	10,70	2,85
40	11,11	5,55	5,55	12,35	23,45	3,22	20,68	31,78	4,70
60	16,66	8,33	8,33	27,75	44,40	4,34	46,34	63,00	6,56
80	22,22	11,11	11,11	49,40	71,60	5,45	82,40	104,65	8,40
100	27,77	13,88	13,88	77,10	104,90	6,56	128,90	156,70	10,27
120	33,33	16,66	16,66	111,20	144,56	7,67	185,19	218,55	12,15

Dobre hamowanie to takie, które nawet w sytuacjach kolizyjnych nie spowoduje zablokowania kół i skutecznie zatrzyma pojazd na z góry żądanej odległości.

Tabela 3. Wpływ alkoholu na długość drogi hamowania.

	Kierowca trzeźwy			Kierowca po spożyciu alkoholu		
Prędkość w km/h	Droga przebyta w czasie normalnej reakcji psychicznej i fizycznej (m)	Droga przebyta w czasie działania hamulców (m)	Całkowita droga hamowania (m)	Droga przebyta w czasie przedłużonej reakcji psychicznej i fizycznej (m)	Droga przebyta w czasie działania hamulców (m)	Całkowita droga hamowania (m)
60	17	20	37	41	20	61
80	22	36	58	66	36	102
100	28	56	84	84	56	140



Jak powinien postępować doświadczony kierowca:

- **hamowanie rozpocząć** z odpowiednim wyprzedzeniem, uwzględniając długość drogi hamowania wynikającą ze składników hamowania i prędkości jazdy (tabela 2),
- **hamować** pulsacyjnie a nie w sposób ciągły, stosując przemienne naciskanie i zwalnianie pedału hamulca. Przy takim hamowaniu koła nie ulegną poślizgowi wskutek ich zablokowania, samochód nie szarpie oraz utrzymuje dotychczasowy kierunek jazdy,
- w normalnej sytuacji drogowej, rozpoczynać manewr zmniejszania prędkości jazdy bądź zatrzymywania pojazdu od tzw. **hamowania silnikiem** (zdjęcie nogi z pedału gazu), przechodząc następnie do hamowania zasadniczego,
- jadąc za pojazdem poprzedzającym **zachować** bezpieczny odstęp, pozwalający skutecznie zahamować pojazd lub uniknąć kolizji nawet w sytuacji nagłego hamowania,
- nigdy **nie hamować** gwałtownie, jeżeli nie wymaga tego sytuacja drogowa. W celu uniknięcia najechania przez inny pojazd, hamowanie poprzedzać obserwacją w lusterkach drogi za pojazdem,

Raptowne hamowanie może być usprawiedliwione jedynie pojawieniem się nagłej i nieprzewidzianej przeszkody, nieostrożnego przechodnia, wybiegającego na jezdnię dziecka, spłoszonego konia itp.,

- szczególną ostrożność i technikę hamowania zastosować przy **hamowaniu przed wejściem** z ostry zakręt. Poprawna technika hamowania polega na umiejętności właściwego wyboru miejsca rozpoczęcia hamowania – za wczesne hamowanie przed zakrętem zmniejszy tylko prędkość przeciętną, lecz hamowanie za późne i gwałtowne może zakończyć się tragicznie z powodu ewentualnego poślizgu lub wypadnięcia z drogi,

- sprawdzać okresowo podczas jazdy – o ile pozwalają na to warunki bezpieczeństwa – jakie są warunki hamowania szczególnie przy zmieniającym się charakterze nawierzchni, poprzez wykonanie tzw. **prób**y śliskości jezdni, polegającej na wykonaniu krótkiego lecz silnego zahamowania.

Pamiętajmy – złego kierowcę można poznać po tym, że bez wyobraźni o ewentualnym zagrożeniu wypadkowym oraz nieznaomości techniki hamowania, dojeżdża szybko do przeszkody i tuż przed nią, z piskiem opon, brutalnie hamuje.

Reasumując – hamowanie powinno być łagodne, spokojne lecz skuteczne, wynikające z należytego przewidywania przeszkód i oceny odległości, dostosowane do jezdni oraz wykluczające poślizg.

11. POJAZDY WOJSKOWE

11.1. RODZAJE I TYPY POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH

Zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym z 20.06.1997r. (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) – „pojazd” – oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane.

Ustawodawca rozróżnia:

- 1) pojazd silnikowy – pojazd wyposażony w silnik, z wyjątkiem motocyklu i pojazdu szynowego,
- 2) pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego,
- 3) pojazd wolnobieżny – pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego,
- 4) pojazd członowy – zespół pojazdów składający się z pojazdu silnikowego złączonego z naczepą,
- 5) pojazd specjalny – pojazd samochodowy lub przyczepę przeznaczoną 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, 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) samochód osobowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu,

9) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą,

10) samochód ciężarowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków; określenie to obejmuje również samochód ciężarowo – osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9 łącznie z kierowcą,

11) ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy; określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy,

12) zespół pojazdów – pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy to pojazdów złączonych w celu holowania,

13) przyczepa – pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem,

14) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na pojeździe silnikowym i obciąża ten pojazd.

W Siłach Zbrojnych RP w sprzęcie służby czołgowo – samochodowej wyróżnia się między innymi następujące grupy pojazdów¹:

Pojazdy samochodowe ciężarowe:

1) ciągniki samochodowe ciężkie:

- samochody dużej ładowności powiększonej mobilności (np. KRAZ 250, JELCZ – 662, TATRA-815),

¹ Znowelizowany Indeks Materiałowy WP Sprzętu Służby Czołgowo – Samochodowej – sygn. Szt. Gen. 1061/82 oraz Katalog Norm Eksploatacji uzbrojenia i Sprzętu Wojskowego Wojsk Lądowych – sygn. Szt. Gen. 1458/95

2) ciągniki samochodowe średnie:

- samochody średniej ładowności wysokiej mobilności (np. STAR 266M, STAR – 1466, MERCEDES BENZ ATEGO),
- samochody ogólnego przeznaczenia dużej ładowności (np. IVECO EUROTRAKKER AT 260s35Y/P, JELCZ s662D.34, STAR 15.227),
- samochody ogólnego przeznaczenia średniej ładowności (np. STAR 12.227, STAR 1142, STAR 11422 V),
- samochody ogólnego przeznaczenia małej ładowności (np. LUBLIN 3322 i 3324, FIAT DUCATO, OPEL VIVARO).

Pojazdy samochodowe pozostałe:

1) samochody osobowo – terenowe:

- samochody ciężarowo – terenowe wysokiej mobilności (np. HMMWV M 1097A2 HUMMER, HONKER 2000, MERCEDES BENZ 290 GD),

2) samochody osobowe (np. PEUGEOT 405 GL, OPEL ASTRAGLSi, OPEL VECTRA 2,0, SKODA Octavia),

3) mikrobusy (np. FORD TRANSIT),

4) autobusy (np. AUTOSAN– H10-11, IKARUS – 256),

5) samochody wywrotki (np. IVECO EUROTRAKKER MP 260E35H, JELCZ 642),

6) samochody do przewozu dokumentów niejawnych,

7) pojazdy różne specjalnego przeznaczenia,

8) samochody specjalne

- ciągnik samochodowy siodłowy (np. VOLVO FL 12 H).

Przyczepy transportowe:

1) przyczepy transportowe małej ładowności (np. p-pa transportowa 1,5t),

2) przyczepy transportowe średniej ładowności (np. p-pa D-46),

3) przyczepy transportowe dużej ładowności (np. p-pa D-830),

4) przyczepy dłuźycowe (np. p-pa PK – 4),

5) przyczepy transportowe do ładunków ciężkich (np. TYP P 202, P 200),

6) przyczepy (naczepy) specjalne (np. HASSBOHRER – naczepa do zestawu transportera czołgów i ciężkiego sprzętu gaśnicowego STL – 50 – 2).

11.2 WARUNKI TECHNICZNE POJAZDÓW ORAZ ICH NIEZBĘDNE WYPOSAŻENIE

Warunki techniczne pojazdów i zakres ich niezbędnego wyposażenia uregulowano rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. (Dz. U. Nr 32 poz. 262 z 2003r.) ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniami Ministra Infrastruktury z dnia 11.02.2004r.(Dz. U. Nr 34, poz. 300), z dnia 30.04.2004r.(Dz. U. Nr 103, poz. 1085), z dnia 26.07.2004r.(Dz. U. Nr 169, poz. 1773), z dnia 10.05.2007r.(Dz. U. Nr 90, poz. 604) oraz z dnia 15.10.2007r.(Dz. U. Nr 192, poz. 1393). Precyzuje się tam wymiary, masy i naciski osi pojazdu, warunki techniczne pojazdu samochodowego i przyczepy przeznaczonej dołączenia z tym pojazdem, wymienia się wyposażenie, rodzaje świateł oraz hamulców, w które powinny być wyposażone pojazdy oraz podaje się warunki dodatkowe dla autobusów, taksówek pojazdów uprzywilejowanych, pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób oraz pojazdu przystosowanego do zasilania gazem i pojazdu długiego i ciężkiego. Wszystkie te regulacje mają bardzo ważne znaczenie dla producentów pojazdów nowych jak i dla użytkowników pojazdów już eksploatowanych. Do najważniejszych z nich należą:

Dopuszczalne wymiary, masy całkowite i naciski osi pojazdów.
Długość:

- 1) Długość pojazdu nie może przekraczać w przypadku:
 - pojazdu samochodowego z wyjątkiem autobusu – 12m,
 - przyczepy z wyjątkiem naczepy – 12m,
 - pojazdu członowego – 16,5m,
 - zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy – 18,75m,
 - zespołu złożonego z autobusu przegubowego – 18,75m,
 - autobusu dwuosioowego – 13,50 m,
 - autobusu o liczbie osi większej niż dwie – 15,00 m,
 - zespołu złożonego z autobusu i przyczepy – 18,75m,
 - zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy – 22m,
 - motocykla, motoroweru lub roweru, pojazdu czterokołowego oraz zespołu złożonego z motocykla, motoroweru, roweru lub pojazdu czterokołowego z przyczepą – 4,00m.

Szerokość:

- 1) Szerokość pojazdu nie może przekraczać 2,55m i nie obejmuje ona lusterek zewnętrznych, świateł umieszczonych na bokach pojazdów oraz elementów elastycznych wykonanych z gumy lub z innych tworzyw sztucznych.
- 2) Szerokość nadwozia pojazdu, który przeznaczony jest do przewozu towarów w określonej temperaturze, jeżeli jego ściany boczne wraz z izolacją termiczną mają grubość nie mniejszą niż 45 mm każda, może wynosić do 2,6 m.
- 3) Szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, a jednośladowego motoroweru 1,00 m.
- 4) Szerokość pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego z maszyną zawieszoną i przyczepy specjalnej – 3m.
- 5) Szerokość wózka inwalidzkiego nie może przekroczyć 1,5 m.
- 6) Szerokość samochodu ciężarowego, ciągnika siodłowego i balastowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1986 r. może wynosić 2,7 m, jeżeli pojazdy te będą wyposażone w światła obrysowe.

Wysokość:

- 1) wysokość pojazdu nie może przekraczać 4m,
- 2) wysokość motocykla, motoroweru i niektórych pojazdów czterokołowych zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1998 r. nie może przekraczać 2,50m,

Dopuszczalna masa całkowita:

- 1) dopuszczalna masa całkowita pojazdu nie może przekraczać w przypadku:

- pojazdu składowego zespołu pojazdów:
 - przyczepy dwuosiowej – 18 ton,
 - przyczepy trzyosiowej – 24 tony,
- zespołu pojazdów mających 5 lub 6 osi:
 - dwuosiowy pojazd samochodowy i trzyosiowa przyczepa – 40 ton,
 - trzyosiowy pojazd samochodowy i dwuosiowa przyczepa – 40 ton,
- pojazdów członowych mających 5 lub 6 osi:
 - dwuosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa – 40 ton,
 - trzyosiowy ciągnik siodłowy i dwu- lub trzyosiowa naczepa – 40 ton,

- trzyosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa przewożąca 40 – stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym – 44 ton,
- zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy – 36 ton,
- dwuosiowego pojazdu samochodowego – 18 ton,
- trzyosiowego pojazdu samochodowego – 25 ton albo 26 ton, jeśli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony,
- pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy:
 - wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie więcej niż 1,8 m – 36 ton,
 - jest większa niż 1,8 m – 36 ton + 2 tony tolerancji, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne,
- czteroosiowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi – 32 tony, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony,
- trzyosiowego autobusu przegubowego – 28 ton.

Rozporządzenie precyzuje, że pojazdy powinny być tak zbudowane, wyposażone i utrzymane aby:

- 1) nie przekraczały ustalonych norm hałasu zewnętrznego,
- 2) w spalinach pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym zawartość tlenku węgla, węglowodorów i współczynnik nadmiaru powietrza nie przekraczały określonych w załączniku do rozporządzenia norm,
- 3) zadymienie spalin w pojazdach z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła nie przekraczało: $2,5 \text{ m}^{-1}$, a w odniesieniu do silnika z turbodoładowaniem $3,0 \text{ m}^{-1}$, a w przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008 r. nie przekraczało $1,5 \text{ m}^{-1}$,

- 4) urządzenia zapłonu iskrowego nie wytwarzało nadmiernych zakłóceń radioelektrycznych,
- 5) układ zasilania był szczelny niezależnie od drgań występujących podczas pracy pojazdu, był zabezpieczony przed nienaturalnymi warunkami (nadmierne nagrzewanie, zetknięcie z przeszkodami na drodze, tarcie itp.),
- 6) zbiornik paliwa nie był umieszczony ani nie miał wlewu w kabinie, jego uszkodzenie nie może powodować wycieku na układ wydechowy, ma być odporny na korozję, i spełniać wymagania odporności na ogień według regulaminu Nr 34 EKG ONZ,
- 7) instalacja elektryczna musi być zabezpieczona przed uszkodzeniem mechanicznym, korozją, a pojazdy ciężarowe i specjalne przekraczające 3,5 t oraz ciągnik siodłowy (balastowy) i autobus o liczbie miejsc większej niż 15 łącznie z miejscem kierowcy, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1984r. muszą dodatkowo posiadać wyłącznik prądu, umieszczony w łatwo dostępnym miejscu,
- 8) nie mogą występować wyraźne wycieki w postaci spadających kropel materiałów eksploatacyjnych z zespołów i układów pojazdów,
- 9) układ odpowietrzania skrzyni korbowej silnika o zapłonie iskrowym (z wyjątkiem silnika dwusuwowego) musi być kompletny i szczelny – przepisu nie stosuje się do motocykla oraz pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed 1 stycznia 1987 r.,
- 10) układ pochłaniania par paliwa ze zbiornika paliwa pojazdu z silnikiem o zapłonie iskrowym musi być kompletny i szczelny – przepis stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po 31 grudnia 1995 r.,
- 11) istnieć musi możliwość jazdy do tyłu, z wyłączeniem motocykla.

Rozporządzenie określa warunki dodatkowe dla samochodu ciężarowego przystosowanego do przewozu osób. Samochód ciężarowy przewożący osoby poza kabiną kierowcy i pomieszczenie przystosowane do przewozu osób muszą odpowiadać następującym warunkom:

- 1) nadwozie powinno być rodzaju furgon albo skrzyniowe kryte opończą,
- 2) wysokość burt nadwozia skrzyniowego nie może być mniejsza niż 1100 mm,
- 3) odchylane burty boczne powinny być krótko spięte, a tylna burtą zabezpieczona przed samoczynnym lub niezamierzonym otwarciem.

Samochód ciężarowy przewożący osoby poza kabiną kierowcy i pomieszczenie przystosowane do przewozu osób powinny być wyposażone w:

- 1) stopnie lub w drabinkę z poręczą, zapewniające bezpieczne wsiadania i wysiadanie,
- 2) oświetlenie wnętrza,
- 3) okienka służące do oświetlania i do przewietrzania wnętrza, jeżeli nie ma innych wywietrzników,
- 4) przymocowane ławki, /z zastrzeżeniem zawartym w przypisie² o długości co najmniej 400 mm na jedną osobę i szerokości (głębokości) nie mniejszej niż 300 mm; odstęp między dwiema sąsiednimi ławkami ustawionymi jedna za drugą nie powinna być mniejsza niż 650 mm, a ustawionymi naprzeciw – 900 mm, wliczając w to szerokość (głębokość) jednej ławki,
- 5) urządzenie sygnalizujące, zapewniające łączność przewożonych osób z kierowcą,
- 6) apteczkę doraźnej pomocy,
- 7) ogumione koło zapasowe,
- 8) dwie gaśnice, z których jedna powinna być umieszczona możliwie blisko kierowcy, a druga wewnątrz przestrzeni przeznaczonej do przewozu osób.

Samochód taki powinien być oznakowany z przodu napisem „PRZEWÓZ OSÓB” z tyłu znakiem określającym dopuszczalną prędkość 50 km/h. Przepisów tych nie stosuje się między innymi do pojazdów Sił Zbrojnych, Policji, Służby Więziennej, Straży Granicznej oraz straży pożarnej.

² „siedzenia nie mogą być skierowane bokiem do kierunku jazdy. Za siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy uważa się takie, których pionowa środkowa płaszczyzna wzdłużna tworzy kąt nie mniejszy niż 10° z pionową środkową płaszczyzną wzdłużną pojazdu. Przepis nie dotyczy pojazdu zarejestrowanego przed 20.10.2007r., pojazdu pogotowia ratunkowego, motoroweru, motocykla, pojazdu czterokołowego, samochodu ciężarowego, ciągnika samochodowego, samochodu specjalnego o dmc. większej niż 3,5 t, autobusu z miejscami dla pasażerów stojących, a także zarejestrowanego po raz pierwszy do dnia 20.10.2010 r. autobusu o dmc. większej niż 10 t, w którym siedzenia skierowane bokiem do kierunku jazdy są skupione w tyle pojazdu w celu utworzenia zintegrowanej kanapy najwyżej 10 miejsc siedzących ;”

Szczegółowe warunki techniczne pojazdów Sił Zbrojnych do przewozu osób zawierają: rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Sprawiedliwości z dnia 11.10.2007r. (Dz. U. Nr 201, poz. 1454) w sprawie warunków poruszania się po drogach pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej oraz pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych, a także warunków przewozu osób pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Straży Granicznej, Służby Więziennej oraz straży pożarnej, jak również rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji³ z dnia 09.06.2005 r.

Pojazd specjalny i pojazd używany do celów specjalnych powinien spełniać warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. (Dz. U. Nr 32 poz. 262 z 2003r.) wraz z późniejszymi zmianami. W przypadku, gdy ze względu na przeznaczenie pojazdu nie jest możliwe spełnienie warunków technicznych określonych w tym rozporządzeniu, pojazd specjalny i pojazd używany do celów specjalnych musi spełniać co najmniej warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 09.06.2005r. (Dz. U. Nr 116. poz. 974), które to uwzględnia w szczególności przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania, jak również przepisy i porozumienia międzynarodowe dotyczące pojazdów i ich wyposażenie.

Szerokość pojazdu specjalnego i pojazdu używanego do celów specjalnych nie może przekraczać 4,00 m. Szerokość ta nie obejmuje lusterek zewnętrznych, świateł umieszczonych na bokach pojazdu oraz elementów elastycznych wykonanych z gumy lub tworzyw. Pojazd specjalny i pojazd używany do celów specjalnych o szerokości przekraczającej 2,6 m powinien być wyposażony w światła obrysowe. Dopuszcza się do ruchu po drogach twardych pojazd specjalny i pojazd używany do celów specjalnych z gąsienicowym

³ Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 09.06.2005r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i pojazdów używanych do celów specjalnych Sił Zbrojnych RP (Dz. U. 116, poz. 974)

układem jezdnym, jeżeli gaśnice są wyposażone w nakładki zabezpieczające nawierzchnię drogi przed uszkodzeniem.

Pojazd specjalny i pojazd używany do celów specjalnych powinien posiadać:

- 1) kabinę lub ramę ochronną, z tym że warunek ten nie dotyczy motocykli i skuterów śnieżnych,
- 2) wycieraczkę przedniej szyby zapewniającą dostateczne pole widzenia kierowcy, z tym że wycieraczka przedniej szyby nie jest wymagana w pojazdach wyposażonych w przednią szybę o takich wymiarach i kształcie, że kierowca, bez zmiany pozycji, może obserwować drogę w inny sposób niż przez szybę lub szyba ta została wyposażona w urządzenie zapewniające jej przejrzystość,
- 3) prędkościomierz lub inne urządzenia umożliwiające odczyt prędkości jazdy co najmniej na najwyższym biegu, umieszczony w polu widzenia kierowcy,
- 4) lusterko (lusterka) umożliwiające kierowcy obserwację drogi za pojazdem, chyba że względy konstrukcyjne uniemożliwiają ich zamontowanie,
- 5) tabliczkę trwale umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym, zawierającą co najmniej dane o marce fabrycznej, typie i modelu pojazdu bazowego oraz roku produkcji pojazdu,
- 6) tłumik wydechu, przy czym w pojazdach specjalnych dopuszcza się skierowanie wylotu rury wylotowej spalin w prawą stronę, w przypadku braku konstrukcyjnej możliwości innego jej zamontowania,
- 7) urządzenie zabezpieczające przed uruchomieniem przez osoby nieupoważnione,
- 8) gaśnicę umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym w razie potrzeby jej użycia, przy czym pojazd przewożący powyżej 15 osób powinien być wyposażony w dwie gaśnice, z tym że warunek ten nie dotyczy skuterów śnieżnych.

Pojazd z gaśnicowym układem jezdnym może być wyposażony tylko w jedno światło drogowe i mijania oraz światła pozycyjne lub obrysowe. W pojeździe tym nie są wymagane światła stopu i kierunkowskazów.

Dopuszcza się wyposażenie pojazdu specjalnego i pojazdu używanego do celów specjalnych w światła:

- 1) obrysowe zamiast pozycyjnych – pojazdu samochodowego, w tym gaśnicowego i półgaśnicowego oraz przyczepy,
- 2) odbłaskowe zamiast pozycyjnych – przyczepy i skutera śnieżnego,

3) mijania:

- a) umieszczone w innej odległości od bocznego obrysu pojazdu i innej wzajemnej odległości niż wymagana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury,
- b) umieszczone na wysokości nie większej niż 2000 mm od powierzchni jezdni, a jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej wysokości – nie niższej niż 500 mm,

4) tylne odbłaskowe inne niż trójkątne, umieszczone na wysokości nie większej niż

1200 mm od powierzchni jezdni, a jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej wysokości – nie większej niż 1500 mm od powierzchni jezdni, jednak nie niższej niż 250 mm,

5) robocze, przeznaczone do oświetlenia miejsca pracy, lub szperacz,

6) żółte światła błyskowe w pojazdach przeznaczonych do udzielania pomocy technicznej lub ewakuacji sprzętu oraz stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu z uwagi na przeznaczenie lub konstrukcję,

7) światła maskowane oraz specjalne z urządzeniem przyciemniającym lub z filtrem do światła noktowizyjnych.

Światła, o których mowa w pkt 6 i 7, muszą być włączane i wyłączane oddzielnymi włącznikami oraz funkcjonować niezależnie od innych światła pojazdu.

Pojazd specjalny powinien być oznakowany z przodu i z tyłu w sposób widoczny dla uczestników ruchu znakiem, pojazdu specjalnego, sporządzonym z materiału odbłaskowego o barwie żółtej samochodowej z przodu pojazdu i czerwonej z tyłu pojazdu. Znak ten, umieszcza się z przodu i z tyłu pojazdu po lewej stronie, w odległości do 400 mm od bocznej płaszczyzny jego obrysu oraz nie wyżej niż 1800 mm i nie niższej niż 600 mm od powierzchni jezdni, a wyjątkowo – w miejscu wynikającym z konstrukcji pojazdu. Przyczepa powinna być oznakowana jednym znakiem, umieszczonym z tyłu.

W pojeździe używanym do celów specjalnych, przeznaczonym do przewozu towarów niebezpiecznych, silnik wraz z układem wydechowym powinny być tak zbudowane, umiejscowione i zabezpieczone, aby nie narażać ładunku na nagrzewanie lub zapalenie. Kabina kierowcy powinna być wykonana z materiałów niepalnych, trwale oddzielona od przewożonego ładunku.

Pojazd przeznaczony do przewozu materiałów i przedmiotów wybuchowych powinien być wyposażony w specjalne uchwyty

umieszczone z tyłu po lewej stronie pojazdu oraz z przodu po lewej stronie zderzaka lub na bocznej ścianie skrzyni ładunkowej do mocowania chorągiewek sygnalizacyjnych. Pojazd przeznaczony do przewozu środków toksycznych powinien posiadać skrzynie ładunkowe wykonane z materiałów nienasiąkliwych, gładkich i łatwych do odkazania. Pojazd ten powinien być wyposażony w:

- 1) opończę lub plandekę do przykrycia ładunku, wykonaną z materiału nieprzemakalnego i niepalnego, która powinna zakrywać skrzynię ładunkową, przy czym dolna krawędź opończy lub plandeki powinna opasać burty skrzyni co najmniej 20 cm poniżej jej górnej krawędzi,
- 2) dwa kliny dostosowane do rozmiaru ogumienia pojazdu,
- 3) urządzenie uziemiające,
- 4) sprzęt saperski: łopatę, łom, topór, piłę,
- 5) apteczkę doraźnej pomocy,
- 6) łańcuchy przeciwślizgowe do zakładania na ośnieżonej nawierzchni,
- 7) dodatkową gaśnicę spełniającą wymagania określone w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2002 r. Nr 194, poz. 1629 oraz z 2003 r. Nr 207, poz. 2013 i 2014),
- 8) dwa trójkąty do ustawiania na drodze, przeznaczone do ostrzegania o obecności unieruchomionego pojazdu,
- 9) kamizelkę lub ubranie odblaskowe – dla każdego członka załogi pojazdu,
- 10) środki ochrony indywidualnej oraz środki ochrony dróg oddechowych dla każdego z członków załogi pojazdu,
- 11) komplet tablic ostrzegawczych barwy pomarańczowej.

Pojazdy służące do przewozu niewypałów i niewybuchów powinny być wyposażone w sygnały ostrzegawcze stosowane w pojazdach samochodowych uprzywilejowanych. Pojazdy te wyposaża się w pojemniki lub inne urządzenia ograniczające możliwość destrukcyjnego oddziaływania przewożonych niebezpiecznych przedmiotów na pojazd i otoczenie, dopuszczone do tego celu na podstawie opinii właściwej jednostki badawczo-rozwojowej nadzorowanej przez Ministra Obrony Narodowej. Do pojazdów służących do przewozu niewypałów i niewybuchów, w okresie 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nie stosuje się wymogów opinii właściwej jednostki badawczo – rozwojowej, jeżeli w tych pojazdach zamontowano na

stałe pojemniki umożliwiające oddzielne ułożenie niewypałów i niewybuchów. Pojemniki te powinny być wypełnione do połowy wysokości piaskiem zmieszany z trocinami. W pojazdach do przewozu niewybuchów i niewypałów między kabiną kierowcy, a przewożonymi niewypałami lub niewybuchami umieszcza się ekran ochronny z blachy pancerniej o grubości od 10 do 20 mm lub ściankę ochraniającą, wypełnioną workami z piaskiem zmieszany z trocinami.

Samochód ciężarowy przystosowany do przewozu osób poza kabiną kierowcy lub nadwoziem furgonowym powinien być wyposażony w:

- 1) nadwozie kryte opończą,
- 2) umocowane wzdłuż lub poprzecznie ławki o długości co najmniej 500 mm na osobę i szerokości nie mniejszej niż 300 mm; odstęp między dwiema sąsiednimi ławkami ustawionymi jedna za drugą nie powinien być mniejszy niż 650 mm, a ustawionymi przeciwległe – 900 mm, wliczając w to szerokość jednej ławki,
- 3) podwyższone do wysokości 1100 mm burty nadwozia skrzyniowego lub założone listwy zabezpieczające, z tym że zamiast podwyższenia tylnej burty na tylnym skrajnym pałaku może być założony pas bezpieczeństwa,
- 4) dodatkową apteczkę doraźnej pomocy – w przypadku przewożenia powyżej 10 osób,
- 5) dodatkową gaśnicę o pojemności nie mniejszej niż 2 kg środka gaśniczego, umieszczoną na skrzyni ładunkowej.

Zamki ścian skrzyni ładunkowej muszą być zabezpieczone przed samoczynnym otwarciem. Wywietrznik w przednim płacie opończy powinien być otwarty, a jej tylny płat – zdjęty lub zrolowany.

Pojazd specjalny uprzywilejowany może być wyposażony w następujące elementy:

- 1) dodatkowy sygnał świetlny błyskowy barwy czerwonej, odpowiadający warunkom technicznym określonym w § 26 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury widoczny w sektorze co najmniej 135° z przodu i z tyłu pojazdu;
- 2) emblemat służby lub specjalizacji,
- 3) numer taktyczny.

Podstawą do wydania rozpatrywanych rozporządzeń jest art. 66 ustawy z 20 czerwca 1997r – Prawo o Ruchu Drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.), w którym określono warunki techniczne pojazdów. Dotyczą one pojazdów nowych, jak i już eksploatowanych w ruchu drogowym. Regulacje

te, dotyczą tak producentów jak i użytkowników pojazdów. Pojazd uczestniczący w ruchu drogowym musi być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany by jazda nim nie zagrażała bezpieczeństwu osób, które się nim poruszają lub innym uczestnikom ruchu, a także, aby nie naruszała porządku na drodze i nie narażała kogokolwiek na szkodę. Pojazd nie może wydzielać substancji szkodliwych ani też powodować hałasu przekraczającego poziom określony w osobnych przepisach. Warunek, aby pojazd nie niszczył drogi został doprecyzowany w wzmiankowanym rozporządzeniu, Ministra Infrastruktury, gdzie określono dopuszczalne naciski osi, dopuszczalną masę całkowitą i długość pojazdu. W art. 66 ust. 1a⁴ ustawy Prawo o Ruchu

⁴ Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. Nr 92, poz. 884) art. 66 ust. 1a, w stosunku do: 1) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t i ciągnika samochodowego, dla którego dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów wynosi powyżej 12 t, nie dotyczy: a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r., b) pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw niebędących członkami Unii Europejskiej - do dnia 1 stycznia 2008 r., z wyłączeniem pojazdów przewożących towary niebezpieczne; 2) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 12 t, i ciągnika samochodowego, dla którego dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów wynosi powyżej 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t, nie dotyczy:

a) pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 października 2001 r., b) pojazdów zarejestrowanych w okresie od dnia 1 października 2001 r. do dnia 1 stycznia 2005 r. - do dnia 1 stycznia 2006 r., c) pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw niebędących członkami Unii Europejskiej - do dnia 1 stycznia 2007 r., z wyłączeniem pojazdów przewożących towary niebezpieczne;

3) autobusu o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 t, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 7,5 t, i ciągnika samochodowego, dla którego

Drogowym wprowadzono konieczność wyposażania autobusów i samochodów ciężarowych o d.m.c. przekraczającej 3,5 t oraz ciągników samochodowych, dla których określono d.m.c. zespołu powyżej 3,5 t w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość autobusu do 100 km/h, a samochodu ciężarowego i ciągnika samochodowego do 90 km/h, montowany przez producenta tych pojazdów lub przez jednostkę przez niego upoważnioną. Przepisu tego nie stosuje się do pojazdów specjalnych lub używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i jednostek ochrony przeciwpożarowej, pojazdu zabytkowego lub takiego, którego względy konstrukcyjne uniemożliwiają rozwinięcie prędkości większej niż określone w ustawie. Nie dotyczy to również pojazdów używanych do badań naukowych na drogach oraz przeznaczonych wyłącznie do robót publicznych na obszarach miejskich.

Istnieje również wiele urządzeń wspomagających kierowanie pojazdem, które nie są wyszczególnione w ani wzmiankowanej ustawie ani w rozporządzeniach. Należą do nich choćby układy ABS, czy układ hamulca górskiego (engine-run brake), który to układ poprzez przemykanie wylotu spalin pozwala na intensywniejsze hamowanie silnikiem podczas np. długich zjazdów pojazdu.

dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów wynosi powyżej 3,5 t, ale nieprzekraczającą 7,5 t, nie dotyczy pojazdów wykorzystywanych w krajowym transporcie drogowym, niezarobkowym krajowym przewozie drogowym oraz w międzynarodowym transporcie drogowym i niezarobkowym międzynarodowym przewozie drogowym na terytorium państw niebędących członkami Unii Europejskiej - do dnia 1 stycznia 2008 r., z wyłączeniem pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

12. UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE WOJSKOWYCH POJAZDÓW MECHANICZNYCH

12.1. OGÓLNE ZASADY ZAWIERANIA UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH

Wojsko zawiera z wybranym w drodze przetargu ubezpieczycielem umowę generalną w sprawie ubezpieczeń pojazdów mechanicznych będących w posiadaniu jednostek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej. Na podstawie zawartej umowy są wystawiane polisy obejmujące okres od 1 stycznia do 31 grudnia.

Umowa obejmuje następujące rodzaje ubezpieczeń:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) MON, jako posiadacza pojazdów mechanicznych, za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów,
- ubezpieczenie autocasco i od kradzieży (AC+KR) określonej ilości samochodów będących w użytkowaniu jednostek organizacyjnych MON,
- ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NW) kierowców i pasażerów pojazdów objętych w ramach zawartej umowy ubezpieczeniem autocasco,
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej MON za szkody powstałe w związku z ruchem wojskowych pojazdów mechanicznych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej („Zielona Karta”).

Ubezpieczyciel wystawia polisy, będące dowodem zawarcia umowy ubezpieczenia, w tym polisę potwierdzającą objęcie ochroną ubezpieczeniową w zakresie OC wszystkich pojazdów będących w posiadaniu jednostek nadzorowanych, podległych i podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej. Zgodnie z ustawą „Prawo o ruchu drogowym” z dnia 20 czerwca 1997 r. każdy kierujący wojskowym pojazdem mechanicznym obowiązany jest posiadać kopię tej polisy i okazywać ją na każde żądanie organów kontrolnych.

Dowodem posiadania ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla pojazdów wyjeżdżających do krajów Unii Europejskiej, Szwajcarii, Islandii, Norwegii, Lichtensteinu i Chorwacji jest certyfikat Zielonej Karty. Certyfikaty

Zielonej Karty wystawia ubezpieczyciel na pisemne żądanie Wydziału Centralnej Rejestracji Pojazdów Sił Zbrojnych i Ubezpieczeń Komunikacyjnych Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

Takie same zasady obowiązują przy wyjeździe do krajów należących do Systemu Zielonej Karty, a nie wymienionych powyżej (Albania, Andora, Białoruś, Bośnia i Hercegowina, Iran, Izrael, Macedonia, Mołdawia, Serbia, Czarnogóra, Tunezja, Turcja, Ukraina).

12.2. UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI CYWILNEJ

Ubezpieczeniem OC objęte są wszystkie wojskowe pojazdy mechaniczne, wraz z ciągniętym wszelkiego rodzaju sprzętem na zasadach określonych w ustawie z dnia 22 maja 2003 roku o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych oraz rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 3 grudnia 2003 roku w sprawie rodzaju i zakresu dokumentu potwierdzającego spełnienie obowiązku zawarcia umowy ubezpieczenia obowiązkowego.

Ubezpieczeniem tym jest objęta odpowiedzialność cywilna każdej osoby, która kierując pojazdem mechanicznym w okresie, na który została zawarta umowa, wyrządziła szkodę w związku z ruchem tego pojazdu.

Z ubezpieczenia OC posiadacza pojazdów mechanicznych przysługuje odszkodowanie, jeżeli posiadacz lub kierujący pojazdem mechanicznym są obowiązani do odszkodowania za wyrządzoną w związku z ruchem tego pojazdu szkodę, której następstwem jest śmierć, uszkodzenie ciała, rozstrój zdrowia bądź też utrata, zniszczenie lub uszkodzenie mienia.

Za szkodę powstałą w związku z ruchem pojazdu mechanicznego uważa się również szkodę powstałą przy wsiadaniu do pojazdu i wysiadaniu z niego, bezpośrednio przy załadunku i rozładunku pojazdu oraz podczas zatrzymania, postoju lub garażowania.

Odszkodowanie ustala się i wypłaca w granicach odpowiedzialności cywilnej posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, jednak najwyżej do ustalonej sumy gwarancyjnej, która wynosi w przypadku szkód na osobie – 350 000 euro na każdego poszkodowanego a w przypadku szkód w mieniu – 200 000 euro w odniesieniu do jednego zdarzenia, którego skutki objęte są ubezpieczeniem bez względu na liczbę poszkodowanych.

Jeżeli szkoda wyrządzona zostaje ruchem zespołu pojazdów mechanicznych, ubezpieczeniem OC posiadacza pojazdu mechanicznego ciągnącego objęta jest szkoda spowodowana przyczepą, która jest złączona z pojazdem silnikowym albo odłączyła się od pojazdu ciągnącego i jeszcze się toczyła. Zasadę tę stosuje się również w razie złączenia pojazdów mechanicznych w celu holowania.

Zakład ubezpieczeń nie odpowiada za szkody:

- polegające na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie mienia, wyrządzone przez kierującego posiadaczowi pojazdu mechanicznego; dotyczy to również sytuacji, w której posiadacz pojazdu mechanicznego, którym szkoda została wyrządzona, jest posiadaczem lub współposiadaczem pojazdu, na którym szkoda została wyrządzona,
- wynikłe w przewożonych za opłatą ładunkach, przesyłkach lub bagażu, chyba że odpowiedzialność za powstałą szkodę ponosi posiadacz innego pojazdu mechanicznego niż pojazd przewożący te przedmioty,
- polegające na utracie gotówki, biżuterii, papierów wartościowych, wszelkiego rodzaju dokumentów oraz zbiorów filatelistycznych, numizmatycznych i podobnych,
- polegające na zanieczyszczeniu lub skażeniu środowiska.

Zakładowi ubezpieczeń przysługuje prawo dochodzenia od kierującego pojazdem mechanicznym zwrotu wypłaconego z tytułu ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych odszkodowania, jeżeli kierujący:

- wyrządził szkodę umyślnie lub w stanie po użyciu alkoholu albo pod wpływem środków odurzających, substancji psychotropowych lub środków zastępczych w rozumieniu przepisów o przeciwdziałaniu narkomanii,
- wszedł w posiadanie pojazdu wskutek popełnienia przestępstwa,
- nie posiadał wymaganych uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym za wyjątkiem przypadków, gdy chodziło o ratowanie życia ludzkiego lub mienia albo o pościg za osobą podjęty bezpośrednio po popełnieniu przez nią przestępstwa,
- zbiegł z miejsca zdarzenia.

12.3. UBEZPIECZENIE AUTOCASCO

Z tytułu ubezpieczenia AC przysługuje odszkodowanie w razie uszkodzenia lub zniszczenia ubezpieczonego pojazdu wraz z wyposażeniem oraz utraty elementów pojazdu i wyposażenia wskutek:

- nagłego działania siły mechanicznej w momencie zetknięcia się pojazdu z osobami, przedmiotami lub zwierzętami,
- powodzi, zatopienia, huraganu lub działania innych sił przyrody,
- działania osób trzecich,
- pożaru lub wybuchu,
- działania czynnika termicznego lub chemicznego działającego z zewnątrz pojazdu, lub którego działanie wywołane zostało przez impuls zewnętrzny,
- użycia pojazdu w związku z koniecznością przewozu osób, którym ma być udzielona pomoc lekarska.

Ubezpieczyciel wojskowych pojazdów mechanicznych nie odpowiada za szkody zaistniałe na pojeździe ubezpieczonym w zakresie AC+KR:

- powstałe podczas prowadzenia pojazdu przez kierowcę w stanie po użyciu alkoholu, narkotyków, innych środków odurzających lub podobnie działających leków, albo bez wymaganych uprawnień do prowadzenia ubezpieczonego pojazdu,
- spowodowane umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa przez osobę upoważnioną do użytkowania pojazdu oraz wówczas, gdy kierowca zbiegł z miejsca wypadku,
- powstałe w czasie ruchu pojazdu, gdy pojazd nie był dopuszczony do ruchu (nie posiadał ważnego badania technicznego),
- powstałe w innych okolicznościach niż podane w zgłoszeniu szkody,
- eksploatacyjne oraz związane z wadą wykonania pojazdu lub jego naprawą, a także powstałe w następstwie użytkowania pojazdu niezgodnie z jego przeznaczeniem (w tym również uszkodzenie silnika wskutek zassania wody podczas jazdy w warunkach stwarzających takie zagrożenie) lub wskutek niewłaściwego załadowania i przewożenia ładunku, bagażu,
- spowodowane działaniami wojennymi, rozruchami i zamieszkami,
- polegające na uszkodzeniu lub zniszczeniu ogumienia, chyba że powstały one wskutek działania osób trzecich lub powstały

- jednocześnie z uszkodzeniem lub zniszczeniem innych części pojazdu, objętych ochroną ubezpieczeniową AC,
- powstałe przed terminem rozpoczęcia ochrony ubezpieczeniowej,
 - powstałe w pojeździe użytym przez upoważnionego kierowcę jako narzędzie przestępstwa.

12.4. UBEZPIECZENIE NASTĘPSTW NIESZCZĘŚLIWYCH WYPADKÓW

Przedmiotem umowy ubezpieczenia są następstwa nieszczęśliwych wypadków polegające na uszkodzeniu ciała lub rozstroju zdrowia powodujące trwały uszczerbek na zdrowiu lub śmierć ubezpieczonego, powstałe w związku z ruchem pojazdu samochodowego na terytorium Polski i poza jej granicami.

Ubezpieczeniem objęte są następstwa nieszczęśliwych wypadków powstałe także podczas wsiadania lub wysiadania z pojazdu wymienionego w polisie bezpośrednio przy jego załadowywaniu lub wyładowywaniu, postoiu i naprawie na trasie jazdy, podczas garażowania oraz wskutek upadku, pożaru lub wybuchu tego pojazdu.

Ochroną ubezpieczeniową objęte są osoby będące kierowcą i pasażerami ubezpieczonego pojazdu.

Z odpowiedzialności ubezpieczyciela wyłączone są wypadki powstałe:

- podczas jazd wyścigowych i konkursowych oraz treningów do tych jazd;
- podczas prowadzenia pojazdu samochodowego, jeżeli kierowca nie posiadał wymaganych prawem kraju zajścia zdarzenia uprawnień do prowadzenia ubezpieczonego pojazdu lub upoważnienia właściciela do kierowania tym pojazdem;
- w związku z prowadzeniem pojazdu samochodowego przez kierowcę w stanie po użyciu alkoholu, narkotyku, innych środków odurzających lub podobnie działających leków;
- w wyniku działań umyślnych ubezpieczonego, na przykład: samookaleczeń, popełnienia lub usiłowania popełnienia przez ubezpieczonego przestępstwa albo samobójstwa;
- na skutek działań wojennych, stanu wyjątkowego oraz udziału ubezpieczonego w zamieszkach i rozruchach.

Zgodnie z zawartą umową maksymalna wysokość świadczenia na każdego z poszkodowanych (suma ubezpieczenia) w przypadku 100 % trwałego uszczerbku na zdrowiu wynosi 6.000 złotych. Poszkodowanemu, który wskutek nieszczęśliwego wypadku doznał 100 % trwałego uszczerbku na zdrowiu, przysługuje jednorazowe świadczenie w wysokości sumy ubezpieczenia. W przypadku częściowego uszczerbku na zdrowiu świadczenie wypłacane jest w wysokości 1/100 sumy ubezpieczenia za każdy procent trwałego uszczerbku na zdrowiu. Przy określeniu trwałego uszczerbku na zdrowiu nie bierze się pod uwagę specjalności zawodowej poszkodowanego.

Jeżeli wskutek nieszczęśliwego wypadku objętego ochroną ubezpieczeniową poszkodowany zmarł przed upływem jednego roku od dnia wypadku, ubezpieczyciel wypłaca świadczenie w wysokości 100% sumy ubezpieczenia, w tym udokumentowane koszty pogrzebu nie przekraczające tej kwoty.

TUIR „WARTA” S.A. zwraca poszkodowanym dodatkowo następujące udokumentowane koszty:

- niezbędnej pomocy lekarskiej w kraju do wysokości 600 złotych lub poza granicami kraju do wysokości stanowiącej równowartość 1000 EURO;
- przewozu poszkodowanego do kraju do wysokości kosztów, jakie poniosłoby TUIR „WARTA” S.A. w przypadku organizowania transportu we własnym zakresie.

12.5. ZASADY KORZYSTANIA Z UBEZPIECZEŃ

Odszkodowanie płatne jest w złotych. Przeliczenie na złote poniesionych lub wycenionych w walutach obcych kosztów następuje według kursu średniego walut obcych ustalonego przez Narodowy Bank Polski, obowiązującego w dniu ustalania odszkodowania.

Odszkodowanie za szkody z ubezpieczenia AC wypłacane jest jednostce wojskowej, na ewidencji której znajduje się ubezpieczony pojazd. Jednostka ta jest uprawniona do zgłaszania szkody oraz nadzoru nad jej likwidacją.

Ubezpieczyciel wypłaca ustalone odszkodowanie w terminie 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie. Jeżeli w terminie tym wyjaśnienie okoliczności koniecznych do ustalenia odpowiedzialności ubezpieczyciela albo wysokości odszkodowania okazało się niemożliwe, odszkodowanie wypłaca się w terminie 14 dni od wyjaśnienia tych okoliczności.

Jeżeli odszkodowanie nie przysługuje, ubezpieczyciel informuje o tym osobę uprawnioną w ww. terminie, podając przyczynę odmowy oraz podstawę prawną uzasadniającą odmowę wypłaty odszkodowania.

W szkodach z ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków rodzaje i wysokość świadczeń ustala się po stwierdzeniu, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy nieszczęśliwym wypadkiem a śmiercią lub trwałym uszczerbkiem na zdrowiu. Ustalenie związku przyczynowego oraz stopnia trwałego uszczerbku na zdrowiu następuje na podstawie dostarczonych dowodów oraz wyników badań lekarskich. Ustalenia stopnia trwałego uszczerbku na zdrowiu dokonują lekarze powołani przez ubezpieczyciela.

Ubezpieczyciel jest obowiązany wypłacić świadczenie w ciągu 30 dni od daty otrzymania zawiadomienia o szkodzie. W razie niemożności wyjaśnienia okoliczności w powyższym terminie ubezpieczyciel jest obowiązany – jeżeli co do zasady uznaje swoją odpowiedzialność – wypłacić w tym terminie bezsporną część świadczenia, wynikającą z posiadanych dokumentów, a pozostałą kwotę po ich wyjaśnieniu.

13. POSTĘPOWANIE KIEROWCY W RAZIE UCZESTNICZENIA W ZDARZENIU DROGOWYM

13.1. POSTĘPOWANIE KIEROWCY NA MIEJSCU ZDARZENIA DROGOWEGO

W razie wypadku lub kolizji kierujący pojazdem mechanicznym kierowca obowiązany jest:

- przedsięwziąć odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu w miejscu zdarzenia,
- powiadomić policję i żandarmerię o zdarzeniu,
- starać się o złagodzenie skutków zdarzenia oraz w miarę możliwości zapewnić udzielenie pomocy lekarskiej osobom poszkodowanym, jak również zabezpieczyć mienie osób poszkodowanych,
- zapobiec, w miarę możliwości, zwiększeniu się szkody oraz starać się o zebranie dowodów pozwalających na ustalenie okoliczności zdarzenia oraz rodzaju i rozmiarów szkody,

- udzielić osobom poszkodowanym niezbędnych informacji, koniecznych do identyfikacji zakładu ubezpieczeń, łącznie z podaniem danych dotyczących zawartej umowy ubezpieczenia (udostępnić dane z polisy OC),
- jeśli dojdzie do wypadku drogowego (kolizji) z winy kierującego pojazdem wojskowym **wypełnić w dwóch** egzemplarzach „Oświadczenie dla Zakładu, Towarzystwa ubezpieczeniowego” stanowiące załącznik do umowy generalnej. Jeden egzemplarz oświadczenia, podpisany przez kierowcę i dowódcę (dysponenta) pojazdu należy wręczyć poszkodowanemu podając obowiązkowo numer jednostki wojskowej, na ewidencji której znajduje się pojazd; na drugim egzemplarzu należy uzyskać pokwitowanie,
- w razie zderzenia z innym pojazdem mechanicznym ustalić, w miarę możliwości, dane pojazdu oraz nazwę zakładu ubezpieczeń, z którym posiadacz tego pojazdu zawarł umowę ubezpieczenia OC,
- w razie szkody spowodowanej przez zwierzęta domowe lub hodowlane ustalić, w miarę możliwości, dane właściciela i jego zakładu ubezpieczeń w zakresie OC (obowiązkowego rolników lub dobrowolnego indywidualnego).

Jeśli z jakichś przyczyn poszkodowany nie otrzyma oświadczenia, to centrum likwidacji szkód lub przedstawicielstwo likwidujące szkodę z ubezpieczenia OC będzie żądało przesłania wypełnionego oświadczenia łącznie z „Poświadczeniem” (załącznik do umowy generalnej) przez jednostkę (instytucję) wojskową, na ewidencji której znajduje się pojazd, którego kierowca spowodował wypadek drogowy lub kolizję.

13.2. ZGŁASZANIE SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH

Szkody z zakresu ubezpieczenia OC krajowego, AC i NW należy zgłaszać do właściwych terytorialnie centrów likwidacji szkód lub przedstawicielstw ubezpieczyciela nie później niż w ciągu siedmiu dni od powstania szkody. Szkody z zakresu ubezpieczenia KR użytkownik pojazdu zobowiązany jest zgłosić nie później niż w ciągu 24 godzin od powzięcia informacji o kradzieży pojazdu, udzielając niezbędnych informacji i wyjaśnień, przy czym o fakcie kradzieży należy uprzednio powiadomić policję, niezwłocznie lub nie później niż w ciągu 12 godzin od powzięcia wiadomości o kradzieży pojazdu. W 2008 roku obsługą szkód z ubezpieczenia AC i NW zajmują się centra likwidacji

cji szkód Towarzystwa Ubezpieczeń i Reasekuracji „WARTA” S.A. w Warszawie przy ul. Chmielnej 85/87, 00-805 Warszawa.

Zgłaszający szkodę zobowiązany jest złożyć do TUiR „WARTA” S.A. wypełniony i podpisany formularz zgłoszenia szkody, udostępnić dokumenty wymagane przez TUiR „WARTA” S.A. przy likwidacji szkody i współpracować z ubezpieczycielem w celu ustalenia okoliczności zdarzenia i rozmiaru szkody. Należy także zabezpieczyć możliwość dochodzenia roszczeń odszkodowawczych wobec osób odpowiedzialnych za szkodę.

Jeśli nie jest możliwe dokonanie zawiadomienia o szkodzie, należy przekazać bezpośrednio do TUiR „WARTA” S.A. lub jego przedstawiciela informację o zaistniałej szkodzie, zawierającą co najmniej dane właściciela pojazdu, dane kierującego pojazdem, dane samochodu oraz czas i miejsce zdarzenia. Przekazanie tych informacji nie zwalnia od formalnego zawiadomienia o szkodzie.

Szkody z zakresu ubezpieczenia OC zagranicznego należy zgłaszać do ubezpieczyciela w terminie 14 dni od powrotu do kraju. Zgłoszenia należy dokonać na piśmie przedstawiając okoliczności i posiadane dowody dotyczące wypadku i rozmiaru szkód.

W przypadku zaistnienia szkody z zakresu ubezpieczenia AC za granicą należy niezwłocznie powiadomić zagranicznego przedstawiciela (komisarza) ubezpieczyciela, nie dokonywać bez jego zgody żadnych zmian w uszkodzonym pojeździe i nie oddawać go do naprawy bez jego zgody, chyba, że koszty naprawy w zakresie niezbędnym do kontynuowania jazdy nie przekraczają 1.000 EURO lub jeśli TUiR „WARTA” S.A. nie przystąpiło do oględzin w ciągu 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o szkodzie albo 14 dni, jeżeli było niezbędne powołanie niezależnych rzeczoznawców.

Jeżeli koszt naprawy prowizorycznej wyniesie nie więcej niż równowartość 1.000 EURO w walucie kraju, w którym zdarzył się wypadek a użytkownik pojazdu dysponuje taką kwotą, należy wykonać zdjęcie uszkodzonego pojazdu, uregulować rachunek i oryginał rachunku wraz ze zdjęciem przedstawić ubezpieczycielowi po powrocie do Polski. Jeśli uszkodzenie pojazdu było wynikiem przestępstwa, na przykład włamania do pojazdu, niezbędne jest uzyskanie zaświadczenia od miejscowej policji. Suma zapłacona przez użytkownika pojazdu zostanie zwrócona w Polsce w złotych według kursu średniego NBP waluty, na jaką został wystawiony rachunek, obowiązującego w dniu ustalania odszkodowania, na podstawie ory-

ginalnych, imiennych rachunków, zawierających wyszczególnienie części zamiennych oraz specyfikację kosztów robocizny.

Jeżeli użytkownik pojazdu nie dysponuje pieniędzmi na naprawę do wysokości kwoty stanowiącej równowartość 1.000 EURO lub samochód, aby mógł bezpiecznie kontynuować podróż, wymaga poważniejszej naprawy przekraczającej tę kwotę, należy zgłosić się do zagranicznego przedstawiciela (komisarza) ubezpieczyciela w kraju miejsca zdarzenia.

Ubezpieczyciel pokrywa koszty transportu do kraju pojazdu, który uległ uszkodzeniu poza granicami Polski lub koszty transportu do zakładu naprawczego. W przypadku zaistnienia takiej konieczności należy to uzgodnić z TUIR „WARTA” S.A. lub jej zagranicznym przedstawicielem, pod rygorem utraty prawa do odszkodowania z tego tytułu.

Ubezpieczyciel dodatkowo zwraca koszty udokumentowane oryginalnymi rachunkami i uzasadnionymi okolicznościami wypadku. Dotyczy to jedynie kosztów związanych z usunięciem uszkodzonego pojazdu z miejsca wypadku (na przykład koszt wyciągania z rowu, holowania do warsztatu, na parking itp.), zabezpieczeniem uszkodzonego pojazdu do dnia sporządzenia oceny technicznej.

13.3. LIKWIDACJA SZKÓD

Aby uzyskać odszkodowanie od ubezpieczyciela w przypadku poniesienia szkód objętych ubezpieczeniem AC+KR zgłaszający szkodę zobowiązany jest wypełnić druk zgłoszenia szkody oraz inne druki i oświadczenia wymagane przez ubezpieczyciela, udostępnić dokumenty wymagane przez ubezpieczyciela, współpracować z nim w celu ustalenia wszystkich okoliczności zdarzenia i rozmiaru szkody a także do udzielenia wszelkiej pomocy w dochodzeniu przez ubezpieczyciela roszczeń przeciwko sprawcy szkody. Szczegóły określają „Ogólne warunki ubezpieczenia pojazdów lądowych od uszkodzeń AUTOCASCO (AC) i od kradzieży (KR)”, będące załącznikiem do umowy generalnej, które udostępnić powinni likwidatorzy szkód.

Jeżeli do szkody doszło podczas ruchu pojazdu, należy umożliwić ubezpieczycielowi uzyskanie od osoby kierującej pojazdem w chwili powstania szkody wglądu w dokumenty uprawniające do kierowania poszkodowanym pojazdem, opisu przebiegu zdarzenia i okoliczności powstania szkody oraz oświadczenia o trzeźwości, o ile osoba ta nie była badana przez policję lub inne upoważnione organa.

Ponadto należy przedstawić dowód rejestracyjny, udostępnić posiadane dokumenty dotyczące szkody i ułatwić ustalenie wszyst-

kich okoliczności zdarzenia i rozmiaru szkody, jak również udzielić ubezpieczycielowi wszelkiej pomocy w dochodzeniu roszczeń przeciwko sprawcy szkody.

Sposób likwidacji szkody określa ubezpieczyciel w porozumieniu z ubezpieczającym:

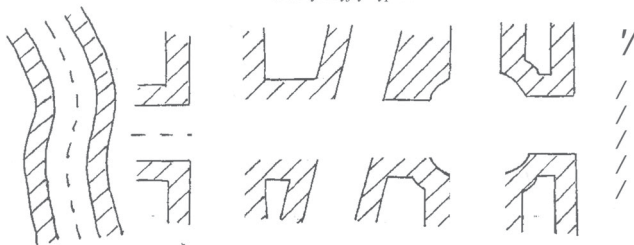
- na podstawie wyceny dokonanej przez ubezpieczyciela,
- na podstawie rachunków przedłożonych przez ubezpieczającego,
- poprzez zawarcie ugody przez strony umowy ubezpieczenia.

Załącznik nr. 6
do Umowy Generalnej
z dnia 21 grudnia 2007 r.

OŚWIADCZENIE dla Zakładu, Towarzystwa Ubezpieczeniowego

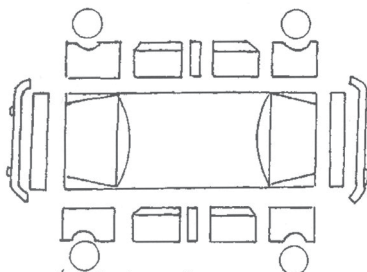
..... z Jednostki Wojskowej.....
(imię, nazwisko) (wpisać nr JW lub nazwę i miejsce stacjonowania)
legitymujący się dowodem osobistym
(oznaczenie dowodu osobistego)
posiadający prawo jazdy kategorii..... nr wydane przez
oświadczam, że w dniu około godziny.....
w miejscowości ul. kierując
..... o numerze rejestracyjnym
(rodzaj, marka i typ pojazdu)
z Jednostki Wojskowej
(wpisać nr lub nazwę jednostki i miejsce stacjonowania)
..... spowodowałem wypadek (kolizję) drogowy
w wyniku którego.....
(podać rodzaj szkody, np.: został uszkodzony samochód marki.....nr rejestr.....)
Okoliczności wypadku (kolizji) były następujące:*

schemat sytuacyjny wypadku



* Opis wypadku (kolizji): określenie, jakie zasady ruchu drogowego zostały naruszone, rodzaj uszkodzeń itp.

USZKODZENIE POJAZDU
(miejsca uszkodzone zaznaczyć „X” i opisać)



.....

.....

.....

.....

.....

.....

Świadkowie wypadku:

.....
(imię, nazwisko, adres)

Do powstania wypadku przyczynił się:

.....
(podać osoby lub okoliczności)

.....

....., dnia
(miejscowość)

.....
(podpis składającego oświadczenie)

Z treścią oświadczenia zgadzam się

DOWÓDCA (DYSPOONENT)
POJAZDU WOJSKOWEGO

POSZKODOWANY

.....
(imię, nazwisko, podpis oraz numer
dowodu osobistego)

.....
(imię, nazwisko, podpis oraz numer
dowodu osobistego)

.....
(nr jednostki wojskowej)

.....dnia.....
(m. postoju JW)

POŚWIADCZENIE

W związku z zapytaniem
(nazwa ubezpieczyciela)
..... (pismo nr z dnia), czy
..... kierując samochodem marki
(imię i nazwisko kierowcy)
..... o numerze rejestracyjnym spowodował
wypadek (kolizję) drogowy w dniu o godzinie
w miejscowości w wyniku którego został uszkodzony
pojazd marki nr rejestracyjny.....
należący do
(imię i nazwisko właściciela lub nazwa przedsiębiorstwa)
informuję, że
.....
.....
.....

DOWÓDCA (SZEFE)

.....

(Pieczęć okrągła, herbowa JW)

14. Rejestracja pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

14.1. WPROWADZENIE

Problematyka rejestracji pojazdów wojskowych jest obecnie regulowana rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 marca 2005 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 84, poz. 723 z późn. zm.). Rozporządzenie MON, wydane zostało na podstawie dyspozycji art. 76 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Poniżej przedstawione zostaną zasady rejestracji pojazdów. W dalszej części mówiąc o rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 marca 2005 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej używane będzie określenie „rozporządzenie”.

14.2. RODZAJE POJAZDÓW PODLEGAJĄCYCH REJESTRACJI ORAZ „WOJSKOWY ORGAN REJESTRUJĄCY”

W § 2 rozporządzenia określono przedmiot regulacji, czyli rodzaje pojazdów, które podlegają rejestracji zgodnie z zawartymi w nim przepisami. Są to wszystkie pojazdy Sił Zbrojnych RP, a w rozumieniu ustawy – Prawo o ruchu drogowym to:

- pojazdy samochodowe (czyli pojazdy silnikowe, których konstrukcja umożliwia jazdę z prędkością 25 km/h – art. 2 pkt. 33 ustawy),
- ciągniki rolnicze,
- motorowery,
- przyczepy,

za wyjątkiem: ciągnionego sprzętu artyleryjskiego, kuchni polowych i innego sprzętu nie zabudowanego na ramie przyczepy. Część sprzętu wojskowego, który został wyłączony z trybu rejestracji wg rozporządzenia, jest rejestrowana zgodnie z wytycznymi Szefa Generalnego Zarządu Logistyki Sztabu Generalnego WP z dnia 10 września 2001 r. jako sprzęt inżynieryjny, przeładunkowy i zabezpieczenia ruchu wojsk. Wytyczne te są drugim dokumentem określającym przepisy dotyczące rejestracji sprzętu wojskowego w Siłach Zbrojnych RP.

Ponadto ustawa – Prawo o ruchu drogowym, wyłącza z obowiązku rejestracji również przyczepy motocyklowe oraz przyczepy

specjalne przeznaczone do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

§ 3 rozporządzenia wskazuje „wojskowy organ rejestrujący”, którym od stycznia 2008 r. jest Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych. W dalszej części tego paragrafu określono również, że zadania związane z rejestracją pojazdów organ ten wykonuje przy pomocy jednostki właściwej do spraw rejestracji pojazdów. Zadania te wykonuje powołany w 1999 r. Wydział Centralnej Rejestracji Pojazdów Sił Zbrojnych i Ubezpieczeń Komunikacyjnych (WCRPSZiUK), który po ostatnich zmianach organizacyjnych został włączony do Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk – Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk.

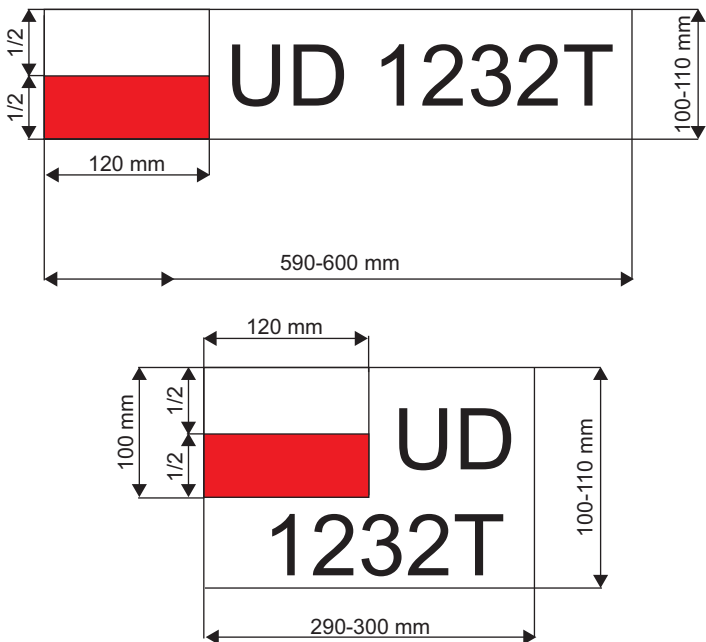
14.3. REJESTRACJA POJAZDÓW WOJSKOWYCH

Kolejne paragrafy rozporządzenia regulują poszczególne procedury rejestracyjne, a pierwszą z nich jest rejestracja pojazdów. W przepisach tych określono, kto może składać wnioski o rejestrację i jakie dokumenty muszą być załączone do wniosku. Jednakże najczęściej obowiązek złożenia wniosku, na podstawie upoważnień zawartych w umowach na zakupy pojazdów, jest przenoszony na dostawcę. Znacznie ułatwia to procedurę pierwszej rejestracji, a w szczególności umożliwia dostarczenie kompletu załączników niezbędnych do wniosku o rejestrację.

Jednostki wojskowe często dokonują przerejestrowania pojazdu. W tym przypadku musi być również złożony wniosek o przerejestrowanie pojazdu podpisany przez dowódcę jednostki wojskowej użytkującej pojazd (lub osobę upoważnioną). Wraz z wnioskiem należy dostarczyć dokument określający termin kolejnego badania technicznego. Dodatkowo należy załączyć również wypełnioną „Kartę opisu danych pojazdu do celów rejestracyjnych” (tabela nr 1), pozwalającą wypełnić nowy dowód rejestracyjny, który zawiera znacznie więcej danych o pojeździe niż posiadał stary dowód rejestracyjny.

Po rejestracji i odebraniu dokumentów oraz tablic rejestracyjnych niezbędne jest prawidłowe oznakowanie pojazdu. Zasady te reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2002 r. Nr 133, poz. 1123 z późn. zm.). Jednakże przepisy § 18 rozporządzenia MON dopuszczają również inne miejsca umieszczenia tablic rejestracyjnych. Ponadto dla grupy pojazdów gaśnicowych i transporterów kołowych zachowano obowiązek nanoszenia numerów rejestracyjnych tylko

bezpośrednio na powierzchni pojazdów. Zmieniono nieznacznie wzór sposobu nanoszenia tych numerów (rysunek nr 1). Ponadto w nowych regulacjach zrezygnowano z obowiązku nanoszenia numerów rejestracyjnych na bocznych powierzchniach pojazdów dla samochodów, które posiadają przednią i tylną tablicę rejestracyjną.



Rysunek 1. Wzór numeru rejestracyjnego oraz symbolu przynależności narodowej nanoszony bezpośrednio na powierzchni pojazdów.

Przy oznakowaniu pojazdów należy zaznaczyć również problem częstego gubienia tablic rejestracyjnych, który powoduje konieczność wyłączenia pojazdu z użytkowania. Dlatego proponuje się, aby w pojazdach mocować tablice w inny sposób niż przy pomocy ramek rejestracyjnych, gdyż często łatwo one ulegają uszkodzeniu. Przepisy nie zakazują mocowania tablic np. przy pomocy śrub, czy też nitów. Należy jedynie zwrócić uwagę, aby nie uszkodzić nalepki legalizującej tablicę i ewentualnie nie zasłonić liter „PL”.

Tabela nr 1. Wzór wypełnienia karty opisu danych pojazdu do celów rejestracyjnych.

Nr rejestracyjny	ULM 8880 lub bez numeru
Marka	STAR
Typ, model	266 A
Rodzaj pojazdu i jego przeznaczenie	SPECJALNY POŁOWA ST. ŁAD. PSŁ-16
Nr identyfikacyjny VIN/ramy, podwozia *	A266/ 8220846
Nr silnika *	35929300147663
Rok produkcji pojazdu	1988
Dopuszczalna masa całkowita (kg)	10700
Masa własna (kg)	7200
Dopuszczalna ładowność (kg)	3500
Liczba osi	3
Największy dopuszczalny nacisk osi (kN)	70,3
Dopuszczalna ładowność przyczepy	4000
Liczba miejsc	2
Pojemność silnika (cm3)	6842
Moc silnika (kW)	110
Rodzaj tablicy przedniej	Jednorzędowa
Rodzaj tablicy tylnej	Dwurzędowa
Data I rejestracji	20.04.1988 r.
Nr karty pojazdu	KP/AAA 2483210 lub Karty nie posiada
Kolor	Khaki
Hak holowniczy	Jest
Wyciągarka	Jest
Użytkownik	JW 3271 ELBLĄG
Właściciel	SIŁY POWIETRZNE
Następne badanie techniczne do	21.12.2005 r.

* Podać pełne numery

Mówiąc o rejestracji pojazdów wojskowych należy oczywiście poruszyć kwestię sprzętu przyjmowanego do wojska w ramach mobilizacyjnego rozwinięcia Sił Zbrojnych (§ 13 rozporządzenia). Takie pojazdy w jednostce mobilizującej powinny być zaopatrzone we wkładkę do dowodu rejestracyjnego, która jest ważna wraz z dowodem cywilnym oraz winny być oznaczone dodatkowo wojskowym numerem rejestracyjnym. Zarówno druki wkładek do dowodów rejestracyjnych, jak i wykazy wojskowych numerów rejestracyjnych otrzymuje się z WCRPSZiUK po uprzednio złożonym do wydziału wniosku o przydzielenie określonych ilości wkładek i numerów rejestracyjnych w poszczególnych grupach sprzętu. W obecnym rozporządzeniu uściślono sposób postępowania z nieprzydatnymi wkładkami i numerami rejestracyjnymi. Mianowicie, wycofane wkładki i numery rejestracyjne należy przekazywać do WCRPSZiUK. Na szczególne podkreślenie zasługuje sposób i warunki wypełnienia wkładek do dowodów rejestracyjnych. Załącznik nr 3 do rozporządzenia wymienia szczegółowo, jakie dane i kiedy należy wpisać we wkładce tj.:

- serię i numer dowodu rejestracyjnego oraz cywilny numer rejestracyjny pojazdu mobilizowanego w przypadku prowadzenia ćwiczeń wojskowych, zwalczania klęsk żywiołowych i zagrożeń środowiska oraz likwidacji ich skutków,
- nadany wojskowy numer rejestracyjny w przypadku uzupełnienia do etatu wojennego.

Na pojazdach pobieranych w ramach mobilizacyjnego rozwinięcia Sił Zbrojnych w przypadku uzupełnienia do etatu wojennego, również umieszcza się nadany wojskowy numer rejestracyjny. Numer ten może być namalowany na pojeździe, jak również dopuszcza się zastosowanie samoprzylepnych nalepek rejestracyjnych (wzór – rysunek 1). Numery te umieszcza się z przodu i z tyłu pojazdu samochodowego oraz tylko z tyłu przyczepy.

14.4. UTRATA (ZNISZCZENIE) DOWODU, TABLIC REJESTRACYJNYCH LUB NALEPKI KONTROLNEJ

Zasady postępowania w przypadku utraty (zniszczenia) dowodu rejestracyjnego, tablic rejestracyjnych czy też nalepki kontrolnej została szczegółowo opisana w § 14, 15 i 16 przedmiotowego rozporządzenia.

W przypadku utraty dowodu rejestracyjnego, a także jego zniszczenia w stopniu uniemożliwiającym odczytanie zawartych w nim

danych lub braku miejsca na dokonanie zmian w dowodzie, dowódca jednostki kieruje wniosek o wystawienie wtórnika. Organ rejestrujący wystawia wtórnik dowodu rejestracyjnego po spełnieniu poniższych warunków:

- 1) przedstawieniu karty pojazdu, jeżeli była wydana,
- 2) przedstawieniu tablic rejestracyjnych (w przypadku tablic nowego wzoru – z białym tłem),
- 3) przedstawieniu wyciągu z rejestru badań technicznych pojazdu prowadzonego przez stację kontroli pojazdów, określającego termin następnego badania technicznego pojazdu,
- 4) zwróceniu dotychczasowego dowodu rejestracyjnego,
- 5) złożeniu przez dowódcę jednostki wojskowej (równorzędnego), na ewidencji której jest pojazd, stosownego oświadczenia pod odpowiedzialnością karną za składanie fałszywych zeznań.

Oczywiście od tych warunków występują pewne odstępstwa. Mianowicie nie stosuje się pkt. 3, gdy wojskowy organ rejestrujący posiada informacje o terminie następnych badań technicznych pojazdu. Z oczywistych względów nie stosuje się pkt. 4 w przypadku utraty dowodu rejestracyjnego. Natomiast pkt. 5 nie stosuje się, w przypadku zniszczenia dowodu rejestracyjnego w stopniu uniemożliwiającym odczytanie zawartych w nim danych lub braku miejsca na dokonanie zmian w dowodzie rejestracyjnym.

Gdy nastąpi utrata lub zniszczenie tablic rejestracyjnych, wówczas dowódca jednostki wnioskuje o wydanie nowego dowodu, nowych tablic i nalepki kontrolnej. Organ rejestrujący wystawia nowy dowód rejestracyjny, wydaje nowe tablice i nową nalepkę kontrolną po spełnieniu następujących warunków:

- 1) zwróceniu dotychczasowego dowodu rejestracyjnego,
- 2) przedstawieniu karty pojazdu, jeżeli była wydana,
- 3) zwróceniu tablic (tablicy) rejestracyjnych,
- 4) przedstawieniu zaświadczenia wydanego przez właściwy organ Policji lub Żandarmerii Wojskowej potwierdzający zgłoszenie utraty tablic (tablicy) rejestracyjnych,
- 5) złożeniu przez dowódcę jednostki wojskowej (równorzędnego), na ewidencji której jest pojazd, stosownego oświadczenia pod odpowiedzialnością karną za składanie fałszywych zeznań,
- 6) przedstawieniu książki pojazdu mechanicznego.

Oczywiście w tym przypadku, jak i w przypadku postępowania z dowodem rejestracyjnym, występują odstępstwa. Mianowicie nie stosuje się pkt. 3 i 5 w przypadku utraty tablic rejestracyjnych.

Ponadto nie stosuje się pkt. 4 w przypadku zniszczenia tablic (tablicy) rejestracyjnych.

Utrata lub uszkodzenie nalepki kontrolnej jest obwarowane najmniejszą ilością warunków. Wówczas dowódca jednostki również wnioskuje o wydanie nowej nalepki kontrolnej, a organ rejestrujący wydaje nową nalepkę kontrolną po:

- przedstawieniu dowodu rejestracyjnego i karty pojazdu, jeżeli była wydana,
- złożeniu przez dowódcę jednostki wojskowej (równorzędnego), której ewidencją pojazd jest objęty, stosownego oświadczenia pod odpowiedzialnością karną za składanie fałszywych zeznań.

14.5. WYREJESTROWANIE POJAZDU

Ostatnią czynnością rejestracyjną jaką może być poddany pojazd wojskowy jest jego wyrejestrowanie. W obecnie obowiązującym rozporządzeniu, dla zwiększenia przejrzystości przepisów, określono w § 19 wszystkie możliwe sytuacje kiedy możliwe jest wyrejestrowanie pojazdu wojskowego. Wynika z niego, że wojskowy organ rejestrujący wyrejestrowuje pojazd Sił Zbrojnych, na wniosek dowódcy jednostki, w przypadkach:

- 1) całkowitej utraty zasadniczych cech użyteczności (wybrakowanie, rozłożenie na części),
- 2) przeznaczenia do zbioru muzealnego,
- 3) utraty w wyniku kradzieży,
- 4) wywozu pojazdu z kraju, jeżeli i pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicą,
- 5) zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą,
- 6) udokumentowania trwałej, zupełnej utraty posiadania pojazdu bez zmiany w zakresie prawa własności (np. zniszczenia w wyniku działań zbrojnych).

W takich przypadkach wraz z wnioskiem o wyrejestrowanie obowiązku przekazaniu do WCRPSZiUK podlegają dowód i tablice rejestracyjne (nowego wzoru – z białym tłem). Ten sam obowiązek występuje, gdy przekazywany jest pojazd poza Siły Zbrojne RP. Dotyczy to w szczególności przypadków przekazania pojazdu do Agencji Mienia Wojskowego, czy też towarzystwu ubezpieczeniowemu w trakcie likwidacji szkody. Natomiast tablice i dowody rejestracyjne starego wzoru (z czarnym tłem) podlegają zniszczeniu w jednostce wojskowej w terminie jednego miesiąca od przekazania pojazdu poza Siły Zbrojne. Przed przekazaniem pojazdu poza Siły

Zbrojne RP należy również usunąć numery rejestracyjne naniesione bezpośrednio na pojeździe.

Do wniosku bezwzględnie należy załączyć dokument potwierdzający wystąpienie zdarzeń w wyżej wymienionych punktach 1÷6. Zaznaczyć należy, że w przypadku pierwszym tj. całkowitej utraty zasadniczych cech użyteczności pojazdu (wybrakowanie, rozłożenie na części), niewystarczające jest dostarczenie zgody (decyzji) przełożonego zezwalającej na dokonanie określonych czynności, ale należy przesłać również dokument potwierdzający wykonanie czynności, na które właściwy przełożony wyraził zgodę.

Należy podkreślić, że w przypadku przeniesienia własności (czyli przekazaniu pojazdu do AMW, czy też towarzystwu ubezpieczeniowemu) występuje obowiązek informowania WCRPSZiUK o tym fakcie w terminie nieprzekraczalnym 7 dni od dnia przekazania (wzór informacji – rysunek 2).

14.6. UWAGI KOŃCOWE

Na zakończenie należy zaznaczyć kilka kwestii, które odnoszą się do wszystkich czynności rejestracyjnych, a nie zostały omówione w powyższych zagadnieniach.

Po pierwsze należy podkreślić, że wszelkie **sprawy dotyczące rejestracji wymagają formy pisemnej** (możliwe jest przysyłanie dokumentów faksem). Wynika to m.in. z obowiązku organu rejestrującego do gromadzenia dokumentacji indywidualnej pojazdu. Ponadto przepisy rozporządzenia wymuszają, aby wszelkie wnioski kierowane w sprawach rejestracji czy też wymagane oświadczenia podpisywali dowódcy (równorzędni) jednostek użytkujących te pojazdy. W przypadku podpisywania dokumentów przez inne osoby, niezbędne jest dostarczenie dokumentów (np. wyciąg z rozkazu), potwierdzających upoważnienie danych osób do wykonywania tych czynności.

Wszelkie dokumenty stanowiące załączniki do wniosków muszą być w takiej ilości, aby zachować indywidualność dokumentacji pojazdu tzn. dla każdego pojazdu podlegającego czynnościom rejestracyjnym musi być komplet dokumentów. Mogą to być oryginały, jak również uwierzytelnione kopie tych dokumentów.

Szczególnemu podkreśleniu zasługuje fakt, iż dla celów rejestracyjnych indywidualnym oznaczeniem pojazdu jest 17 znakowy **numer identyfikacyjny pojazdu** (VIN) lub ramy (nadwozia), a nie np. poprzedni numer rejestracyjny. Numer rejestracyjny jest oznaczeniem

uzupełniającym identyfikację pojazdu, co jest odmienne w stosunku do zasad ewidencji pojazdów funkcjonujących w wojsku.

Rejestracja pojazdów jest systemem niezależnym od ewidencji pojazdów prowadzonej na poszczególnych szczeblach organizacyjnych Sił Zbrojnych RP. Dlatego wszelkie **obowiązki informacyjne i meldunkowe** są w chwili obecnej niezależne od siebie. Jednostki wojskowe użytkujące pojazdy są obowiązane informować wojskowy organ rejestrujący (WCRPSZiUK) m.in.:

1) o fakcie przyjęcia pojazdu, po wpisaniu informacji o przynależności do danej jednostki wojskowej na stronach 3 lub 4 dowodu rejestracyjnego, w terminie 3 dni (wzór informacji – rysunek 3)

2) o fakcie przekazania pojazdu poza Siły Zbrojne RP, w terminie 7 dni (tj. do AMW, towarzystwu ubezpieczeniowemu, czy też innych instytucji; wzór informacji – rysunek 2).

Nowym rozwiązaniem zawartym w przepisach rozporządzenia jest to, że wszelkich **wpisów w dowodach rejestracyjnych** dotyczących zmian numerów ramy czy też silnika dokonuje WCRPSZiUK. Wynika to głównie z przepisów dotyczących budowanego systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP).

Na uwagę zasługuje również fakt **dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach** (w szczególności w pojazdach specjalnych). Każda zmiana konstrukcyjna pojazdu (np. tzw. „przebazowanie”) powodująca jakiegokolwiek zmiany parametrów technicznych np. gabaryty pojazdu, dopuszczalne i maksymalne masy pojazdu, montaż dodatkowych urządzeń, wymaga, co najmniej, przeprowadzenia poszerzonych badań technicznych przez uprawnionego diagnostę, który wyda zaświadczenie potwierdzające dopuszczenie pojazdu do ruchu wraz z załącznikiem opisującym zmiany dokonane w pojeździe. Takie zaświadczenie wraz z dowodem rejestracyjnym i kartą pojazdu należy przesłać do WCRPSZiUK w celu dokonania zmian w dokumentach. Przedstawiona procedura jest niezbędna, aby przebudowany pojazd mógł uczestniczyć w ruchu drogowym, dlatego należy uczulić osoby przyjmujące pojazdy, aby szczegółowo sprawdziły czy zapisy w dokumentach odpowiadają stanowi technicznemu pojazdowi.

Wszystkie **regulacje prawne dotyczące rejestracji pojazdów**, zachowywały ważność dotychczasowych dokumentów rejestracyjnych do czasu ubycia pojazdów z Sił Zbrojnych RP. Obecnie funkcjonują w wojsku dwa wzory dowodów rejestracyjnych, „nowy” wprowadzony rozporządzeniem i „stary” wprowadzony zarządzeniem Ministra Obrony

Narodowej Nr 69/MON z dnia 30 grudnia 1983 r. w sprawie zasad rejestracji oraz wzorów dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Sił Zbrojnych. Stary nie posiada strony przeznaczonej do adnotacji urzędowych, gdzie WCRPSZiUK mógłby wpisać m.in. informacje o posiadanym haku. Dlatego w przypadku pojazdów wojskowych posiadających „stary” wzór dowodu i hak holowniczy nie występuje ten obowiązek, a pojazdy takie spełniają wszystkie przepisy pozwalające na ich uczestniczenie w ruchu drogowym.

Mówiąc o dokumentach rejestracyjnych trzeba również wspomnieć o „**Karcie pojazdu**”, która jest wydawana przez producentów od 1999 r. Jest to jedyny dokument, który wraz z pojazdem jest przekazywany nowemu właścicielowi poza Siły Zbrojne RP. Należy szczególnie podkreślić, że zgodnie z obowiązującym rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wydawania kart pojazdów, wzoru karty pojazdu oraz jej opisu (Dz. U. z 2003 r. Nr 189, poz. 1858 z późn. zm.), jedynym organem upoważnionym do dokonywania wpisów w tej karcie jest tylko i wyłącznie organ rejestrujący (WCRPSZiUK).

14.7. DOKUMENTY PRAWNE:

- 1) Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.);
- 2) Rozporządzenie MON z dnia 29 marca 2005 r. w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2005 r. Nr 84, poz. 723 z późn. zm.);
- 3) Rozporządzenie MI z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów (Dz. U. z 2002 r. Nr 133, poz. 1123 z późn. zm.);
- 4) Rozporządzenie MI z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2003 r. Nr 192, poz. 1878 z późn. zm.);
- 5) Rozporządzenie MI z dnia 20 października 2003 r. w sprawie warunków i trybu wydawania kart pojazdów, wzoru karty pojazdu oraz jej opisu (Dz. U. z 2003 r. Nr 189, poz. 1858 z późn. zm.);
- 6) Rozporządzenie MI w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2003 r. Nr 227, poz. 2250 z późn. zm.)

.....
(jednostka, instytucja)

.....
(miejscowość, data)

**WYDZIAŁ
CENTRALNEJ REJESTRACJI POJAZDÓW
SIŁ ZBROJNYCH
I UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH**

01 – 783 *Warszawa*
fax. 878-358, 877-234

ZAWIADOMIENIE

o przekazaniu pojazdu poza Siły Zbrojne RP / do AMW

Na podstawie
(nazwa i numer dokumentu¹⁾)

zawiadamiam o przekazaniu następujących pojazdów:

Lp.	Marka, typ pojazdu	Nr rejestracyjny	Nr VIN (Uwagi) ²
1	2	3	4

do
(nazwa i adres instytucji przyjmującej pojazd)

Do zawiadomienia dołączam³:

1.
2.
3.

m.p.
(podpis⁴)

Inicjały i nr telefonu wykonawcy
Data wykonania

¹ Dokument przenoszący własność lub inny dokument.

² Nr VIN (ramy) i ewentualne inne istotne informacje.

³ Np. dowód i tablice rejestracyjne.

⁴ Podpis dowódcy jednostki (równorzędnego).

Rysunek 2. Wzór informacji o przekazaniu pojazdu poza Siły Zbrojne RP.

.....
(jednostka, instytucja)

.....
(miejscowość, data)

**WYDZIAŁ
CENTRALNEJ REJESTRACJI POJAZDÓW
SIŁ ZBROJNYCH
I UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH**

01 – 783 *Warszawa*
fax. 878 -358, 877-234

**ZAWIADOMIENIE
o przyjęciu pojazdu**

Na podstawie § 8 ust. 5 rozporządzenia MON w sprawie rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych RP
(Dz. U. z 2005 r. Nr 84, poz. 723 z późn. zm.) oraz

(nazwa i numer dokumentu¹)

zawiadamiam o przyjęciu następującego pojazdu²:

Marka, typ pojazdu	-
Nr VIN (ramy)	-
Nr rejestracyjny	-
Poprzedni użytkownik ³	-

do ⁴:

Nazwa lub Nr JW	-
Adres	-
REGON	-

m.p.

.....
(podpis⁵)

Inicjały i nr telefonu wykonawcy
Data wykonania

¹ Dokument będący podstawą przekazania.

² W przypadku kilku pojazdów poniższe dane podać w tabeli.

³ Nazwa lub nr JW.

⁴ Dane JW przyjmującej pojazd.

⁵ Podpis dowódcy jednostki (równorzędnego).

Rysunek 3. Wzór informacji o przyjęciu pojazdu przez jednostkę wojskową.

15. PROPOZYCJE PRZEDSIĘWZIĘĆ PROFILAKTYCZNYCH

Każde przedsięwzięcie, które chociaż w najmniejszym stopniu służy, szeroko pojętej poprawie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym wojskowych pojazdów mechanicznych, jest godne wsparcia i akceptacji. Materia w tym zakresie jest bardzo bogata, a ludzkie możliwości nieograniczone.

Bardzo ważną cechą jest umiejętność korzystania z wiedzy i doświadczeń innych osób, profesjonalnie zajmujących się problematyką bezpieczeństwa ruchu drogowego. W kraju funkcjonuje wiele instytucji i organizacji, które w swoich zadaniach mają zapisaną działalność na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Oto niektóre z nich:

- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- Wojewódzkie Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego;
- Policja,
- Prokuratura,
- Żandarmeria Wojskowa,
- Ośrodki Akademickie i Instytuty Naukowe,
- Polski Związek Motorowy,
- Towarzystwo Trzeźwości Transportowców;
- Państwowa Agencja Rozwiązywania Problemów Alkoholowych;
- Stowarzyszenia i Fundacje, które w swoich statutach mają zapisaną działalność na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa na drogach (np. „ALTER EGO”, „KIEROWCA BEZPIECZNY”).

Wojsko na wszystkich szczeblach dowodzenia od wielu lat współpracuje z wymienionymi instytucjami i organizacjami pożytkując ich osiągnięcia i dzieląc się swoimi.

Kilka konkretnych propozycji przedsięwzięć:

- ciągłe doskonalenie wiedzy kierowców z prawa o ruchu drogowym (bardzo ważne zadanie z punktu widzenia częstości zmian w obowiązujących przepisach);
- propagowanie wśród kierowców zasady zachowania trzeźwości podczas kierowania pojazdami;
- w okresach poprzedzających nadejście zmiany pory roku szczególnie intensywnie eksponować zagadnienia związane z warunkami podróżowania wiosną, latem, jesienią, zimą;

- systematycznie prowadzić praktyczne szkolenia z umiejętności udzielania pomocy przedmedycznej tzw. pierwszej pomocy, ofiarom wypadków drogowych, w tym nauka resuscytacji krążeniowo oddechowej;
- doskonalić system kontroli pojazdów wyjeżdżających z jednostki i powracających, szczególnie w okresie pobytu pojazdów poza jednostką;
- w prowadzonych szkoleniach doskonalących praktycznie realizować, jazdę z prędkością dostosowaną do panujących warunków oraz stosowanie zasad ruchu drogowego;
- zapewnić w jednostkach wojskowych ciągłość i kompleksowość profilaktycznego oddziaływania na kierowców, wykorzystując wiedzę doświadczanie osób, organizacji i instytucji profesjonalnie zajmujących się bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- organizować dla kierowców etatowych, a także innych żołnierzy kierowców, połączone z dyskusją pokazy filmów profilaktycznych, konkursy, quizy, prelekcje, wykłady, spotkania z osobami zawodowo zajmującymi się bezpieczeństwem ruchu drogowego, z psychologami...;

15.1. OCEŃ SIĘ SAM!

Większość kierowców nie przyznaje się do popełniania błędów. Warto dokonać uczciwej samooceny i zastanowić się nad stylem jazdy.

Pomoże ci w tym krótki test

1. Jak często zdarzają mi się sytuacje awaryjne, połączone z nagłym hamowaniem?
2. Jak często zdarza mi się zajechać komuś drogę?
3. Jak często „zagapiam” się po zmianie światła na skrzyżowaniu?
4. Jak często zdarza mi się konflikt z innym uczestnikiem ruchu?
5. Jak często świadomie naruszam przepisy?

Jeżeli na któreś z powyższych pytań odpowiedziałeś – „częściej niż raz w miesiącu”, to jest to przestroga, bo to znaczy, że jeździsz niebezpiecznie.

To, że nie miałeś kolizji lub wypadku nie dowodzi, że jeździsz prawidłowo. Bardzo często uniknięcie zderzenia jest wynikiem działania innego kierowcy.

15.2. WYKAZ FILMÓW PROFILAKTYCZNYCH.

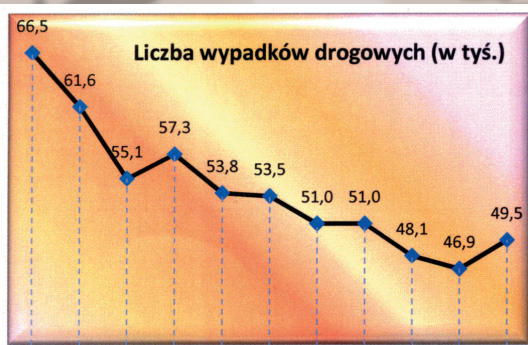
W latach 1996 – 2007 zostały wyprodukowane w technice VIDEO i przekazane do jednostek n/wym. filmy

- Cztery i pół minuty – 1997 r.
- Kierowca + alkohol – fatalne skutki – 1998 r.
- Wypadek i Co Dalej! – 1999 r.
- Zabójcza Prędkość – 2000 r.
- I Konferencja brd pojazdów mechanicznych Wojsk Lądowych – 2002 r.
- Agresja w ruchu drogowym – 2003 r.
- Droga krzyżami znaczona – 2003 r.
- Grzechy kierowców – 2004 r.
- Bądź czujny – nie zaśnij – 2005 r.
- Alkohol i narkotyki – jednakowo groźne! – 2006 r.
- Przewóz transportem drogowym towarów niebezpiecznych – 2007 r.

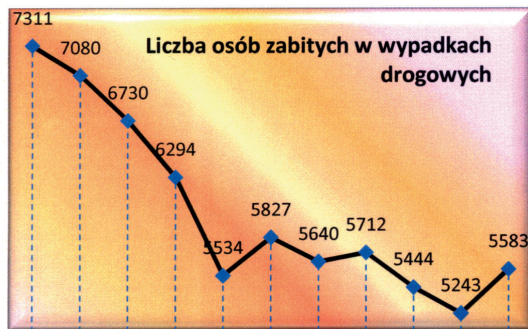
W 2008 roku zostanie przekazany do jednostek wojskowych film profilaktyczny pt. „Pomoc przedmedyczna ofiarom wypadków drogowych.”

15.3. WYKAZ ADRESÓW STRON INTERNETOWYCH INSTYTUCJI ZAJMUJĄCYCH SIĘ BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

- 1) Ministerstwo Infrastruktury
– **www. mi. gov. pl**
- 2) Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
– **www. krbrd. gov. pl**
- 3) Instytut Transportu Samochodowego
– **www. cbr. home. pl**
- 4) Komenda Główna Policji
– **www. policja. gov. pl**
- 5) Centrum BRD
– **www. centrumbrd.pl**



1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007



1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007

Średnio każdego dnia ginie na polskich drogach 15 osób. Głównymi winowajcami tych tragedii są kierowcy nieprzestrzegający przepisów ruchu drogowego, a w szczególności ci, którzy jadą ze zbyt dużą prędkością.

Nadmierna prędkość „zabija”, bo:

- dwukrotny wzrost prędkości wydłuża czterokrotnie drogę hamowania,
- w czasie zderzenia występują duże przeciążenia,
- skraca się czas na podjęcie „manewrów obronnych”,
- częściej następują poślizgi kół,
- zwiększa się obszar i zakres odkształceń nadwozia pojazdu.

Regulacja ruchu jest istotnym elementem jego bezpieczeństwa