



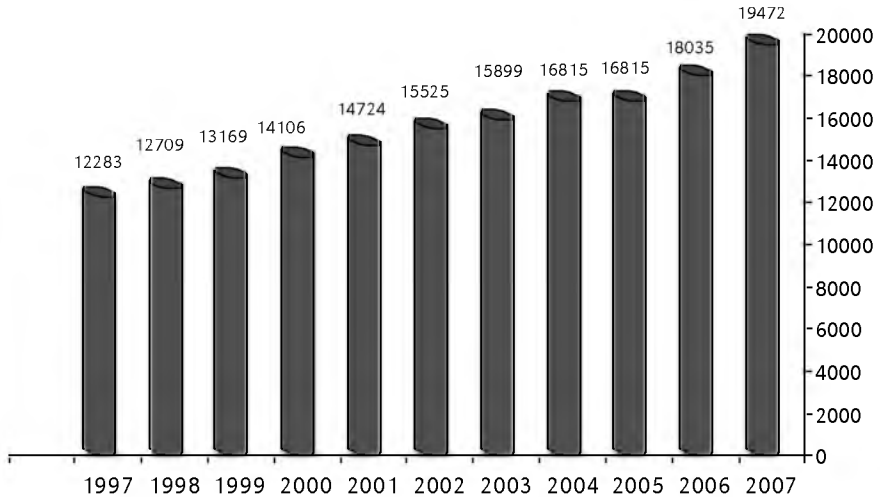
## Sylwester Karwowski

# Wpływ technicznych środków pomiaru prędkości na poziom bezpieczeństwa na drogach (fragment raportu)

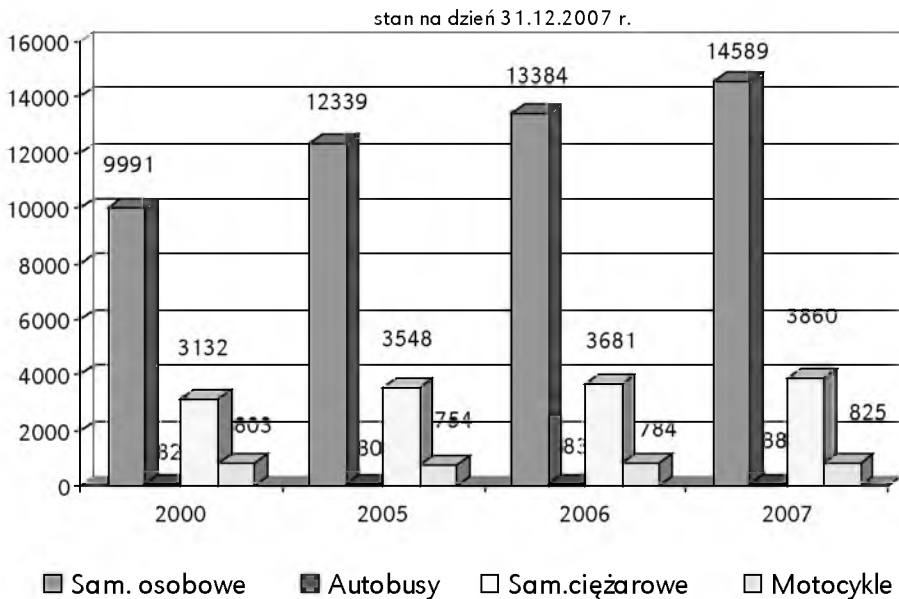
W 1770 r. Nicolas-Joseph Cugnot (1725–1804), wynalazca i konstruktor pierwszego na świecie pojazdu z napędem parowym, rozbił swoją maszynę *fardier a vapeur* na ścianie budynku. Wydarzenie to uznano za pierwszy wypadek drogowy. Natomiast 17 sierpnia 1896 r. w Londynie odnotowano pierwszą ofiarę śmiertelną wypadku drogowego, którą była gospodyni domowa Bridget Driscoll. Kobieta zginęła potrącona przez samochód poruszający się z prędkością około 6 km/h. Wiele z pierwszych wynalazków poprawiających bezpieczeństwo na drodze przypisywanych jest Williamowi Phelpsowi Eno, czasem nazywanemu „ojcem bezpieczeństwa drogowego”. To on jest twórcą znaku zakazu STOP, ronda, ulicy jednokierunkowej i wielu innych rozwiązań komunikacyjnych oraz znaków drogowych, z których korzystamy do dziś. Spektakularny rozwój motoryzacji wpłynął na zwiększenie liczby wypadków samochodowych. Badania dowodzą, że w większości krajów skupionych w Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju koszty wypadków samochodowych pochłaniają 2% produktu krajowego brutto. Szacuje się, że w 1990 r. w wypadkach drogowych zginęło 800 000 ludzi. Przewiduje się, że w 2010 r. liczba ta będzie wynosiła 1,1–1,2 miliona, a w r. 2020 – 1,3–1,4 miliona. Najstarszą metodą polepszania bezpieczeństwa drogowego było użycie sygnalizacji świetlnej i malowanie linii osi jezdni. Obecnie ograniczenia prędkości są jedną z najprostszycy metod zmniejszania liczby kolizji i ich skutków. Od prędkości w momencie uderzenia zależy stopień odniesionych obrażeń zarówno przez pieszych, jak i pasażerów pojazdu. Udowodniono, że 5% pieszych uderzonych z prędkością 32 km/h ponosi śmierć. Przy wzroście prędkości do 48 km/h śmiertelność wynosi 45%, natomiast przy prędkości uderzenia wynoszącej 64 km/h przeżywa zaledwie 15% niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Sytuacja na drogach Polski niestety jest bardzo niepokojąca. Wynika to przede wszystkim z liczby zarejestrowanych pojazdów, która systematycznie wzrasta, co widać na poniższych wykresach.

Wykres 1. Liczba zarejestrowanych pojazdów silnikowych (w tys. szt.)



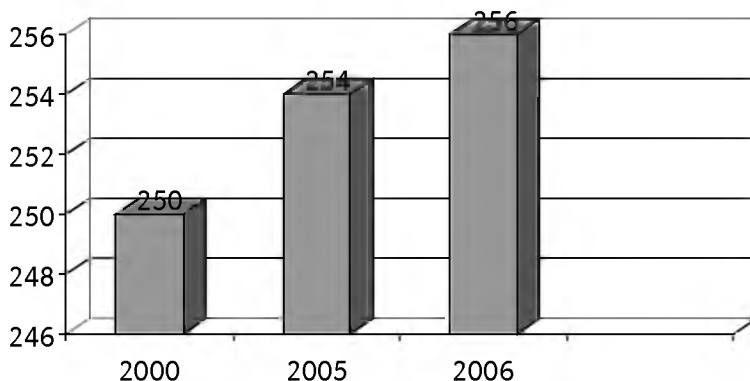
Wykres 2. Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych (w tys. szt.)



## Wpływ technicznych środków pomiaru prędkości na poziom bezpieczeństwa na drogach

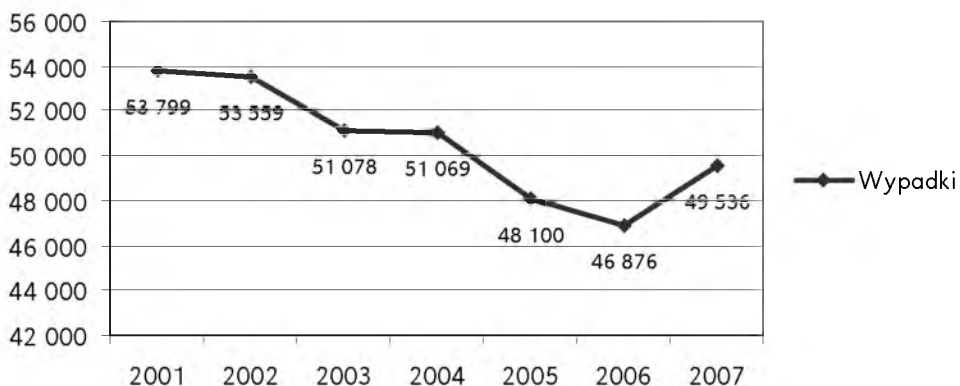
Wraz ze wzrostem liczby pojazdów powiększa się również liczba kilometrów dróg twardych. Nie jest to tak dynamiczny wzrost, jak w przypadku liczby zarejestrowanych pojazdów. Liczbę kilometrów dróg twardych, zarówno w obszarze zabudowanym, jak i poza nim, przedstawia wykres 3.

Wykres 3. Liczba dróg twardych (w tys. km)



Jednocześnie należy podkreślić odnotowany w statystykach ponowny istotny wzrost wypadków drogowych po okresie systematycznej poprawy w tym zakresie w latach 2005–2006, co ilustruje wykres 4.

Wykres 4. Wypadki drogowe w latach 2001–2007



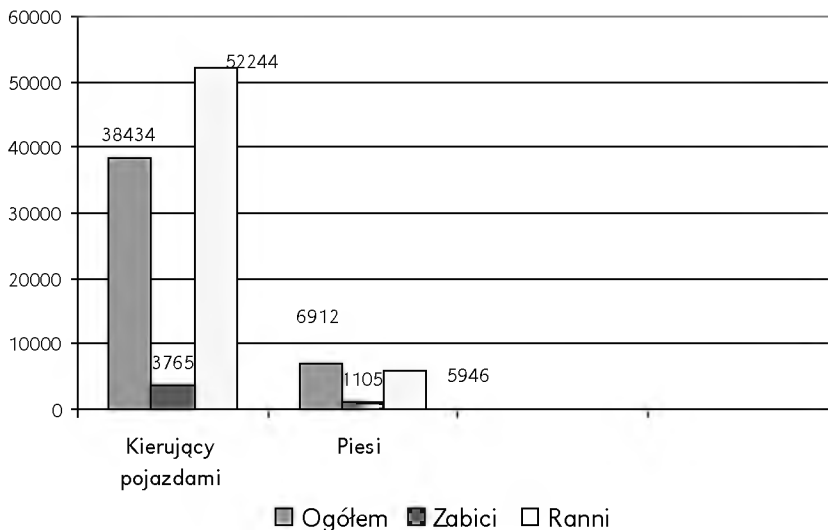
Taki wzrost liczby pojazdów niewątpliwie ma ogromny wpływ na poziom bezpieczeństwa. Szczególnie w sytuacji, gdy wraz ze wzrostem liczby pojazdów nie wzrasta w szybkim tempie liczba dróg. Poniższa tabela przedstawia porównanie liczby zdarzeń drogowych oraz ich skutków z ostatnich dwóch lat.

Tabela 1. Porównanie liczby zdarzeń drogowych oraz ich skutków 1

	2006	2007	2006 = 100%	Wzrost/ spadek
Wypadki	46 876	49 536	105,7	+ 2 660
Zabici	5 243	5 583	106,5	+ 340
Ranni	59 123	63 224	106,9	+ 4 101
Kolizje	411 727	386 934	93,9	- 24 793

Udział w wypadkach drogowych poszczególnych uczestników dróg przedstawia wykres 5.

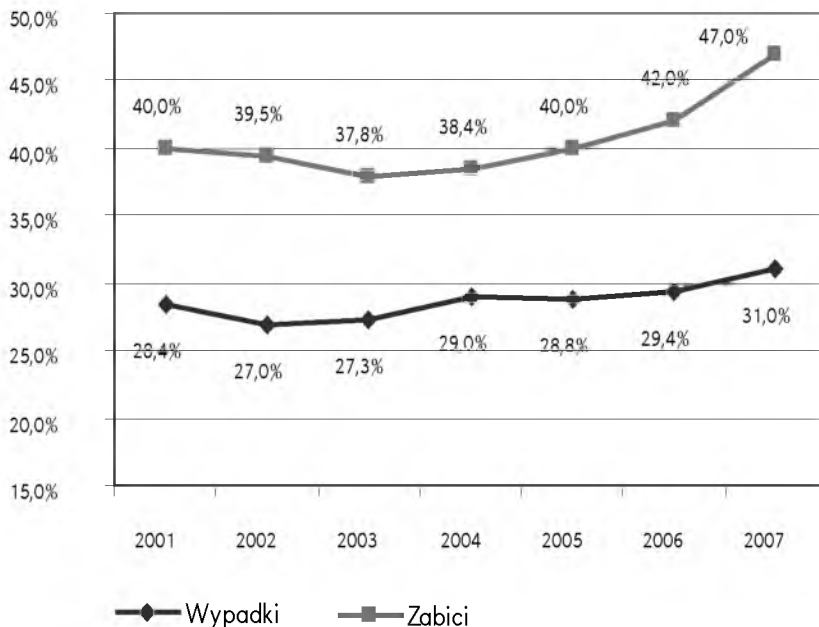
Wykres 5. Udział w wypadkach drogowych głównych kategorii uczestników



Z powyższego wykresu wynika, że głównymi sprawcami wypadków drogowych, w których ginie największa liczba osób, są kierowcy pojazdów. Natomiast, biorąc pod uwagę statystykę prowadzoną przez KGP w 2007 r., prędkość była główną przyczyną blisko 12 tysięcy wypadków drogowych, tj. 31% spośród wszystkich wypadków spowodowanych przez kierowców pojazdów, w których zginęło aż 1749 osób, tj. 47%. Podnieść również należy, że już od 1995 r. prowadzone były prace nad stworzeniem długofalowych rozwiązań mających w istotny sposób ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych<sup>1</sup> wypadków na polskich drogach.

<sup>1</sup> Dane za Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju.

Wykres 6. Dane o ofiarach wypadków w latach 2001–2007



Realizacja obowiązków państwa wobec ochrony zdrowia i życia obywateli w zakresie ruchu drogowego znalazła swoje odzwierciedlenie w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 14 września 2006 r. Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2005–2007–2013 „Gambit 2005” oraz Programie realizacyjnym na lata 2006–2007. W Programie tym założono, że w 2013 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym zostanie ograniczona do poziomu 2800 osób, a w 2020 r. do 1500. Do dnia dzisiejszego większość systemowych rozwiązań przyjętych w Programie „Gambit” nie została wdrożona. Jednym z takich niewdrożonych rozwiązań jest system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Czynnikiem warunkującym bezpieczeństwo na drogach jest oczywiście wiele. Wśród najważniejszych wymienić należy infrastrukturę drogową, zachowanie uczestników ruchu oraz nadzór wykonywany przez uprawnione formacje i służby. Stwierdzić bowiem należy, iż z poprawą bezpieczeństwa będziemy mieć do czynienia dopiero wtedy, gdy na istniejącej – i stale rozbudowywanej – sieci dróg wdrożony zostanie skuteczny system egzekwowania od kierowców właściwych zachowań, w tym w szczególności w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego obejmujących także przepisy dotyczące stosowania się do ograniczeń dopuszczalnych prędkości maksymalnych. W 2007 r. jedynie 56 wypadków spowodowanych było złym stanem nawierzchni. W wypadkach tych zginęły 2 osoby, a 55 zostało rannych. Jednocześnie, należy wziąć pod uwagę, że drogi o nowym standardzie technicznym są i będą wykorzystywane przez kierowców do rozwijania jeszcze wyższych prędkości. Żadne państwo na świecie nie stworzyło „złotego” środka na skuteczne wyeliminowanie wypadków drogowych. Wiele z nich

podjęło jednak walkę z najczęstszą przyczyną wypadków, jaką jest nagminne przekraczanie przez kierowców dopuszczalnych prędkości, co w efekcie okazało się nad wyraz skutecznym środkiem, jeśli chodzi o redukcję liczby wypadków drogowych i ich ofiar, w tym ofiar śmiertelnych. Powyższe działania okazywały się jednak naprawdę skuteczne dopiero wtedy, gdy kierowcy mieli do czynienia z tzw. „efektem skali”. Innymi słowy, znacząca poprawa następowała wtedy, gdy skala oddziaływania na kierowców była odpowiednio duża. Efekt taki osiągalny jest wyłącznie poprzez wdrożenie odpowiednich rozwiązań systemowych z użyciem automatycznych urządzeń wspomagających, do których należy zaliczyć w szczególności wideo- i fotorejestratory naruszeń przepisów sprzęgnięte z systemami automatycznego pomiaru prędkości pojazdów (tzw. „fotoradary”). Efektywność tego typu urządzeń nawet kilkadziesiąt razy przewyższa skuteczność prowadzenia ręcznych pomiarów prędkości przez funkcjonariuszy służb prewencyjnych i ruchu drogowego Policji oraz innych formacji.

Dla poparcia powyższych stwierdzeń przytoczyć należy doświadczenia państw, które wdrożyły powołany wyżej system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oparty w szczególności o sieć urządzeń automatycznie rejestrujących naruszenia przez kierujących pojazdami ograniczeń dopuszczalnej prędkości. Państwa, które zdecydowały się wdrożyć tego typu systemy (w tym między innymi Francja, Włochy, Wielka Brytania, Holandia oraz Niemcy) odnotowały wysoką skuteczność ich działania w zakresie poprawy bezpieczeństwa na drogach. Najlepszym przykładem w tym zakresie wydaje się Francja, gdzie w 2002 r. podjęta została decyzja o utworzeniu i wdrożeniu w pełni zautomatyzowanego procesu kontroli prędkości oraz nakładania kar za jej przekraczanie. O ile w 2001 r. we Francji zginęło 8162 osoby, to już w 2006 r. liczba ta spadła do 4603 osób.

Francuskie Krajowe Międzyresortowe Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obliczyło, iż 75% śmiertelnych ofiar wypadków, jakim udało się zapobiec, zostało uratowanych dzięki zmniejszeniu średnich prędkości pojazdów, które nastąpiło w wyniku uruchomienia automatycznego systemu nadzoru nad ruchem drogowym. Od uruchomienia francuskiego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym liczba znacznych przekroczeń prędkości spadła we Francji o 80%.

Przykład Francji dowodzi, iż skuteczne egzekwowanie przepisów ruchu drogowego, w szczególności w zakresie przestrzegania przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości, dzięki wdrażaniu nowoczesnych technologii, staje się możliwe niezależnie od wzrastającego ruchu oraz gęstości sieci drogowej. Jak zostało to już wskazane, prędkość zaś jest kluczowym czynnikiem prowadzącym do powstania wypadku drogowego oraz w przeważającej mierze wpływa na jego skutki, zwłaszcza na skalę obrażeń ciała u jego ofiar. Bowiem im większa prędkość, tym mniej czasu na reakcję i ewentualne zatrzymanie pojazdu, to jest na uniknięcie wypadku, a jednocześnie tym większe siły działające na jego uczestników.

Statystyki wypadków jednoznacznie ukazują zależność pomiędzy średnimi prędkościami pojazdów a liczbą i skutkami wypadków drogowych. Spadek średniej prędkości o 5% powoduje redukcję liczby wypadków o 10% oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 20%. Jednocześnie wzrost średnich prędkości skutkuje odpowiednim wzrostem tak liczby wypadków, jak i ich ofiar, w tym w szczególności ofiar śmiertelnych.

Niezależnie od doświadczeń państw, które wprowadziły na swoim terenie system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, potrzebę budowy systemu auto-

matycznej kontroli prędkości uzasadniają także analizy wpływu instalacji masztów fotoradarów na poprawę bezpieczeństwa na drogach w Polsce. Badania takie przeprowadziła w ubiegłym roku Komenda Główna Policji. Analizie poddanych zostało 360 punktów kontrolnych, w których zamontowano maszty z fotoradarami (w tym 16 atrap), co stanowiło 78% ogółu wykorzystywanych urządzeń (462 szt.). Z przeprowadzonych badań wynika, że o ile na całej sieci drogowej notowany był wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, o tyle w miejscach instalacji masztów fotoradarów oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie obserwowano znaczną poprawę bezpieczeństwa. W okresie objętym analizą, tj. od stycznia do czerwca 2007 r., w rejonach przyległych do miejsc instalacji masztów wydarzyło się 80 wypadków, w których zginęło 9 osób, a ranne zostały 102 osoby. Porównując te dane do analogicznego okresu w 2006 r., należy wskazać, że w tych miejscach nastąpił spadek liczby wypadków o 19%, liczby osób rannych o 18%, liczby ofiar śmiertelnych o 36%. W niektórych miejscach liczba wypadków spadła o 57%, a nawet do 0. Na drodze krajowej numer 8 liczba zabitych spadła o 30%. Należy również zwrócić uwagę, że w zdecydowanej większości punktów, w których maszt został ustawiony nawet przed kilkoma laty, wypadkowość nadal utrzymuje się na znacząco niższym poziomie.

Reasumując, jednym z podstawowych sposobów ograniczenia liczby wypadków jest skuteczna kontrola prędkości. Tylko automatyczne systemy umożliwiają przy obecnej liczbie pojazdów oraz gęstości sieci drogowej na wydajne sprawowanie takiego nadzoru. W brytyjskich badaniach stwierdzono ogólny spadek liczby ofiar o 35%<sup>2</sup>. Porównując koszty budowy i utrzymywania tego typu systemów do społecznych kosztów wypadków drogowych, współczynnik korzyści w państwach Unii Europejskiej, które je wdrożyły, wynosi 4:1<sup>3</sup>.

Według danych Komisji Europejskiej uruchomienie automatycznych systemów nadzoru nad ruchem drogowym spowodowało spadek liczby ofiar wypadków drogowych w państwach dawnej „piętnastki” o 11 tysięcy zabitych i 180 tysięcy rannych rocznie<sup>4</sup>. Komisja Europejska uznała automatyczną kontrolę nad ruchem drogowym za najlepszą praktykę w redukcji zabitych na drogach i zaleciła stosowanie tego środka we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Wspomniany Program w zadaniu operacyjnym KZ-13-35 dla sektora nadzoru nad ruchem drogowym (Policja) jako cel szczegółowy zakładał stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez unowocześnienie i zwiększenie efektywności nadzoru nad ruchem drogowym.

W pierwszej kolejności należało opracować koncepcję działania systemu automatycznego nadzoru nad ruchem, która określi sposoby i kierunki rozwoju systemu. Zadanie KZ-21-32 zakłada unowocześnienie nadzoru nad ruchem drogowym w zakresie kontroli prędkości poprzez organizację systemu automatycznej kontroli prędkości.

<sup>2</sup> Dane za Organizacją Współpracy Gospodarczej i Rozwoju, *Road Safety Impact of New Technologies*, Paryż 2003.

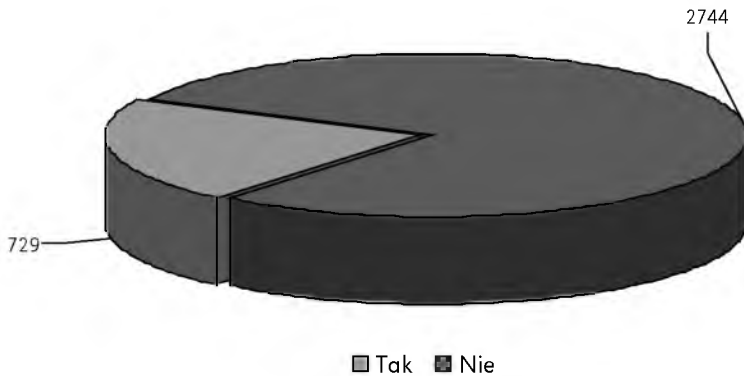
<sup>3</sup> Dane za ICF Consulting, *Cost and Benefits Analysis of Road Safety Improvements Final Report*, London 2003.

<sup>4</sup> Dane za Komisją Europejską, Europejski program działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego (European Road Safety Action Programme), Bruksela 2003, COM(2003) 311 final..

## Wyniki badań

W celu zaprezentowania wyników badań posłużę się dwoma wykresami, przedstawiającymi rezultaty anonimowych ankiet zrealizowanych na stronach portalu internetowego Interia.pl. Na pierwsze pytanie zadane internautom: „czy fotoradary zwiększają bezpieczeństwo na drogach?”, 2744 osoby udzieliły odpowiedzi „nie”, tylko 729 osób odpowiedziało, że fotoradary zwiększają bezpieczeństwo na drogach.

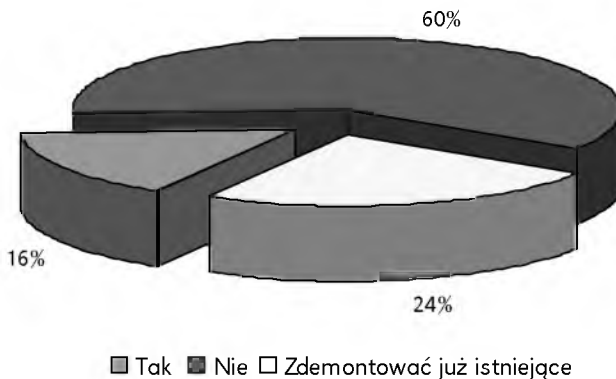
Wykres 7. Czy fotoradary zwiększają bezpieczeństwo na drogach?



Źródło: [http://motoryzacja.interia.pl/na\\_luzie/ankiety/czy-fotoradary-zwiekszaja-bezpieczenstwo-na-drogach/wyniki,9941,3](http://motoryzacja.interia.pl/na_luzie/ankiety/czy-fotoradary-zwiekszaja-bezpieczenstwo-na-drogach/wyniki,9941,3).

W drugiej ankiecie wzięło udział 120 internautów. Na pytanie sformułowane inaczej: „czy należy montować fotoradary?”, 60% udzieliło odpowiedzi „nie”, 24% uznało, że należy zdemontować urządzenia już istniejące. Tylko 16% uznało, że należy je montować na polskich drogach.

Wykres 8. Czy uważasz, że należy montować fotoradary?



Źródło: <http://www.roadlook.pl/aktualnosc/naszym-zdaniem-fotoradary-bezpieczenstwo-czy-zagrozenie-mapa.html> (120 respondentów).



## Wpływ technicznych środków pomiaru prędkości na poziom bezpieczeństwa na drogach

Aktualnie Policja dysponuje 127 urządzeniami pracującymi na bazie 462 masztów zainstalowanych na drogach całego kraju (dane na dzień 30.06.2007 r.), a 213 masztów pozostaje do zainstalowania. Po ich montażu pozwoli to na łączne korzystanie z 675 masztów. W pierwszej połowie 2007 r. zostało zainstalowanych 50 masztów. Należy przy tym nadmienić, że w niektórych miejscach w kraju urządzenia takie zostały zakupione przez jednostki samorządu terytorialnego i są w posiadaniu i użytkowaniu lokalnych straży gminnych (miejskich).

Do przeprowadzenia niniejszej analizy wykorzystano dane statystyczne ze wszystkich powiatów, w których zainstalowane zostały maszty z przeznaczeniem na wykorzystywanie fotoradarów. Informacje te uzyskano z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

Analizie zostało poddanych 360 punktów kontrolnych (w tym 16 atrap), w których zostały zamontowane maszty, co stanowi 78% ogółu aktualnie wykorzystywanych urządzeń (462). Nie brano pod uwagę punktów, w których maszty zamontowano w 2007 r. ze względu na zbyt krótki okres ich funkcjonowania. Nie analizowano również punktów kontrolnych, w których podano tylko ulicę wraz z numerem posesji (z wyjątkiem skrzyżowań), ponieważ system SEWiK na chwilę obecną uniemożliwia dokonanie sprawdzenia takiej lokalizacji. Na potrzeby analizy przyjęto okres od stycznia do czerwca 2007 r., porównując go do analogicznego okresu w r. 2006.

Analizie poddano liczbę punktów kontrolnych (miejsc rozmieszczenia masztów) na terenie danego powiatu, a następnie dane w postaci liczby wypadków, zabitych i rannych. Mając na uwadze techniczne możliwości uzyskania danych o wypadkach z nowej bazy Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK), do celów porównawczych przyjęto:

- konkretne lokalizacje masztów, jeżeli znajdowały się one w bazie (kilometraż drogi +/- 2 km),
- skrzyżowanie w danej miejscowości.

Porównywanie danych z lat 2007 i 2006 następowało na podstawie takich samych kryteriów dla badanego punktu kontrolnego. Z uwagi na umiejscowienie fotoradarów w bliskiej odległości od siebie i występowanie zdarzeń na pokrywającej się strefie oddziaływania kilku fotoradarów, w 6 przypadkach dokonano stosownej weryfikacji.

Na podstawie dokonanych porównań na terenie całego kraju w r. 2007 widać istotny spadek we wszystkich kategoriach, w miejscach, w których zainstalowane były maszty fotoradarów, niezależnie od częstotliwości umieszczania w nich urządzeń. W okresie od stycznia do czerwca r. 2007 wydarzyło się w tych miejscach 80 wypadków, w których zginęło 9 osób, a ranne zostały 102 osoby. Porównując te dane do analogicznego okresu r. 2006, należy wskazać na spadek:

- liczby wypadków o 19 (tj. o 19%),
- liczby osób rannych o 22 osoby (tj. o 18%),
- liczby osób zabitych o 5 osób (tj. czyli o 36 %, spośród wszystkich osób, które zginęły w pierwszej połowie 2006 r. w tych właśnie miejscach).

Warto podkreślić, że zakres oddziaływania fotoradaru, czy też samego masztu (atrapy fotoradaru), nie odnosi się wyłącznie do punktu jego lokalizacji, albowiem w większości przypadków w odległości kilkuset metrów (nawet kilku km) przed samym fotoradarem znajdują się tablice ostrzegające o radarowym pomiarze prędkości,

które skutecznie wpływają na spowolnienie jazdy kierujących, na szczególnie niebezpiecznym odcinku drogi, czyniąc ją bezpieczniejszą.

Należy również zwrócić uwagę na to, że w zdecydowanej większości punktów objętych analizą, w których maszt został ustawiony przed kilkoma laty, wypadkowość w tych miejscach utrzymuje się na zerowym poziomie.

## Przygotowywane nowe rozwiązania prawne

Dnia 24 czerwca 2008 r. do Marszałka Sejmu wpłynął poselski projekt Ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw. Projekt ten zakłada stworzenie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które spowoduje usprawnienie postępowania w sprawach o naruszenia przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości maksymalnych, podniesie oddziaływania prewencyjnego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego oraz „uwolni” policjantów i umożliwi ich skierowanie do pełnienia służby na drogach, a nie „za biurkiem”. W kontekście tym podkreślenia wymaga fakt, iż uwzględniając problemy, z jakimi boryka się Policja w zakresie uzupełniania wakatów etatowych w związku z brakiem odpowiedniej liczby kandydatów do pełnienia służby w Policji. Projektowane rozwiązanie jest więc „gotową receptą” na zrównoważenie istniejącymi zasobami osobowymi licznych nieobsadzonych etatów, które przyniesie natychmiastowy efekt.

Dodatkowego podkreślenia wymaga również fakt, iż przyjęte w projekcie nowelizacji rozwiązania opierają się na założeniu nietworzenia nowej struktury w administracji publicznej. Utworzenie Centrum ma nastąpić w ramach istniejącej struktury Inspekcji Transportu Drogowego. Umiejscowienie Centrum w ramach Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego wynika z konieczności zapewnienia skutecznego działania Centrum, do którego zadań należeć będzie prowadzenie postępowań w sprawach o naruszenia popełniane na terenie całego kraju. Jednocześnie – dla zapewnienia sprawności działania Centrum – projekt przewiduje tworzenie Wydziałów Zamiejscowych Centrum. Kierowanie Centrum projekt powierza Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, który w tym zakresie działać będzie przy pomocy dyrektora Centrum oraz naczelników Wydziałów Zamiejscowych, w tym także poprzez ich oddelegowanie z innych służb i formacji zajmujących się bezpieczeństwem i porządkiem publicznym. Do zadań Centrum należeć będzie obsługa Głównego Inspektora w zakresie prowadzonych postępowań w sprawach o naruszenia związane z przekraczaniem przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości, i w tym zakresie Centrum będzie przyjmować i przetwarzać obrazy naruszeń zarejestrowane przez automatyczne rejestratory. Konsekwentnie – w związku z przypisaniem Inspekcji Transportu Drogowego zadań związanych z naruszaniem przez kierujących pojazdami dopuszczalnych prędkości projekt ustawy przewiduje nowelizację Ustawy o transporcie drogowym oraz Ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Idea wprowadzenia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym sprowadza się do usytuowania na drogach w Polsce usystematyzowanej sieci fotoradarów, maksymalnego wykorzystania ich efektywności oraz szybkiego i prostego egzekwowania prawa wobec osób dopuszczających się naruszeń w ruchu drogowym.

W celu zapewnienia powstania takiej usystematyzowanej sieci winien zostać stworzony system scentralizowanego procesu podejmowania decyzji dotyczących lokalizacji masztów. Decyzje te winny opierać się na analizach ruchu drogowego i miejsc wypadków, które pozwolą wyznaczyć miejsca szczególnie niebezpieczne, gdzie ryzyko zaistnienia wypadku z powodu przekraczania prędkości jest duże. Analiza powinna uwzględniać nie tylko przegląd statystycznych danych wypadkowych za określony czas, ale również obejmować możliwość wprowadzenia rozwiązań inżynierskich eliminujących występujący w danym miejscu stan zagrożenia oraz brać pod uwagę dynamiczny rozwój sieci drogowej w perspektywie kilku lat.

Aby zmaksymalizować efektywność oraz szybkość prewencyjnego oddziaływania systemu, maszty winny być w pierwszej kolejności sytuowane na sieci dróg krajowych i istniejących odcinkach autostrad z uwagi na relatywnie największe zagrożenie wypadkami drogowymi na tych kategoriach dróg, jednak nie może to wykluczać możliwości sytuowania masztów na drogach niższych kategorii, jeżeli z analizy opartej na podobnych kryteriach jak w przypadku dróg krajowych wynika taka potrzeba lub jest to podyktowane szczególnymi uwarunkowaniami lokalnymi (np. okolice szkół itp.). Stąd projekt przewiduje, iż Główny Inspektor składa wniosek do zarządców ruchu o montaż lub usunięcie rejestratorów stacjonarnych zainstalowanych na drogach krajowych.

Efektywność działania systemu rejestracji i ujawniania naruszeń zapewniają projektowane rozwiązania techniczne, które przewidują, iż każdy ujawniony i zarejestrowany przypadek naruszenia prędkości będzie przekazywany do Centrum. Jednocześnie projekt przewiduje postępowanie w sprawach naruszeń ujawnionych przez fotoradary oraz urządzenia pomiarowo-kontrolne znajdujące się na wyposażeniu innych organów kontroli ruchu drogowego oraz jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego.

Celem zapewnienia braku możliwości ingerencji osób trzecich w zarejestrowane obrazy naruszeń, projekt przewiduje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, który określi odpowiednie warunki techniczne procesu rejestracji wykroczeń, uwzględniając konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem. Elementem zapewniającym sprawność działania Centrum jest procedura identyfikacji właściciela lub użytkownika pojazdu na podstawie danych zawartych w Centralnej Ewidencji Pojazdów oraz w Centralnej Ewidencji Kierowców.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa obrazów i informacji przetwarzanych przez Centrum projekt przewiduje delegację dla ministra właściwego do spraw transportu, który określi tryb oraz warunki techniczne procesu przetwarzania przez Centrum zarejestrowanych obrazów naruszeń oraz ich usuwania, uwzględniając konieczność ochrony zarejestrowanych obrazów i informacji przed ingerencją i nieuprawnionym ujawnieniem.

Na podstawie ustalonych danych właściciela pojazdu Główny Inspektor wszczynać będzie postępowanie w sprawie naruszenia, o którym zawiadamiany będzie właściciel (posiadacz) pojazdu.

W celu zapewnienia sprawności postępowania oraz jednolitego trybu postępowania stosowanego we wszystkich przypadkach ujawnionych naruszeń dopuszczalnej prędkości, niezależnie od formacji, która dokona ujawnienia, projekt przewiduje, że do

objętych jego zakresem postępowań nie będą stosowane przepisy o postępowaniu w sprawach o wykroczenia oraz że w przypadku ujawnienia naruszenia bezpośrednio przez funkcjonariuszy uprawnionej formacji lub przez fotorejstratory nieznajdujące się na wyposażeniu Inspekcji, właściwym w sprawie będzie Główny Inspektor działający na podstawie odpowiedniego zawiadomienia o ujawnionym naruszeniu.

Celem zapewnienia sprawności składania zawiadomień projekt przewiduje możliwość ich składania drogą elektroniczną. Jednocześnie projekt przewiduje, iż w przypadku gdy na podstawie zarejestrowanego przez urządzenie rejestrujące obrazu stwierdzone zostanie istnienie uzasadnionego podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa, Główny Inspektor Transportu Drogowego zawiadamia o tym właściwe organy.

Po otrzymaniu zawiadomienia o wszczęciu postępowania właściciel pojazdu obowiązany będzie wskazać kierującego pojazdem sprawcę naruszenia. W celu zapewnienia sprawności postępowania:

- wyjaśnienie właściciela pojazdu wskazujące sprawcę naruszenia ma zawierać oświadczenie sprawcy o dopuszczeniu się naruszenia,
- oświadczenie to uznawane jest za równoznaczne z doręczeniem sprawcy zawiadomienia o wszczęciu postępowania,
- w prowadzonym postępowaniu nie będą uwzględniane wyjaśnienia złożone
- po terminie,
- postępowanie prowadzone będzie na jednolitych formularzach, których wzory określone zostaną w rozporządzeniu.

W celu zapewnienia sprawności postępowania decyzjom o nałożeniu kary pieniężnej za popełnione naruszenia nadawany jest z mocy ustawy rygor natychmiastowej wykonalności. Aby zapewnić egzekwowalność nakładanych kar, projekt określa terminy uiszczania nałożonych kar, obowiązek uiszczenia kary w podwójnej wysokości w przypadku jej nieuiszczenia w określonym terminie, stosowanie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji oraz uprawnia Głównego Inspektora do występowania do organów egzekucyjnych o wszczęcie i przeprowadzenie postępowania egzekucyjnego).

W tym celu projekt przewiduje również możliwość dobrowolnego poddania się karze przez właściciela (posiadacza) pojazdu oraz kierującego pojazdem niebędącego jego właścicielem.

Projekt określa również przypadki, w których kary za popełnione naruszenie nie będą nakładane, a wszczęte postępowanie będzie umarzone. Przypadki te obejmują przedawnienie oraz kradzież lub zabór pojazdu oraz brak możliwości ustalenia właściciela (posiadacza) pojazdu.

Decyzje w sprawach o umorzeniu postępowania podejmować będzie zgodnie z projektem Główny Inspektor jako organ właściwy w sprawie.

W związku z wyłączeniem objętych projektem naruszeń z systemu postępowania w sprawach o wykroczenia projekt przewiduje, iż za te naruszenia na kierujących pojazdami nie będą nakładane tzw. „punkty karne”. W konsekwencji, aby przeciwdziałać powtarzającemu się naruszaniu dopuszczalnych prędkości, w przypadku nałożenia w okresie 6 miesięcy od dnia popełnienia naruszenia kary pieniężnej za pięć kolejnych naruszeń lub za mniejszą liczbę naruszeń, za które razem z pierwszym naruszeniem zostały nałożone kary pieniężne łącznie na kwotę 5000 zł lub w wyższej wysokości,

projekt wprowadza zasadę nakładania za kolejne naruszenia popełnione w okresie sześciu następujących miesięcy kar w podwójnej wysokości.

Projektowana wysokość kar uzależniona została od kategorii drogi, na której zostało popełnione naruszenie, prędkości, o którą zostanie przekroczona prędkość dopuszczalna, a także obszaru na którym popełnione zostało naruszenie. Projekt przewiduje również odstąpienie od nakładania kar za naruszenia prędkości mieszczące się w granicach błędów pomiarowych zarówno rejestratorów, jak i prędkościomierzy instalowanych w pojazdach. Celem przyjętych rozwiązań jest uniknięcie nadmiernego sankcjonowania kierujących pojazdami popełniających naruszenia o znikomej szkodliwości oraz niestanowiących istotnych zagrożeń w ruchu drogowym.

Celem zapewnienia uiszczenia nałożonej kary, projektowana nowelizacja zawiera szczegółowe zasady postępowania w przypadku naruszenia popełnionego przez osobę czasowo przebywającą na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub niemającą stałego miejsca zamieszkania albo pobytu.

Podkreślenia wymaga fakt, iż przyjęte w projekcie lub podobne do nich rozwiązania są stosowane przez większość państw europejskich.

W celu zapewnienia możliwości realizacji obowiązków określonych w projekcie tworzy się centralną ewidencję pojazdów zarejestrowanych za granicą, którymi dokonano naruszenia przepisów ruchu drogowego. Warunki oraz tryb i sposób gromadzenia, przetwarzania, udostępniania, a także usuwania danych z ewidencji określone zostanie w rozporządzeniu.

Projekt przewiduje, iż koszty finansowania Centrum pokrywane będą z budżetu państwa kary pieniężne nakładane w związku z przekraczaniem przez kierujących pojazdami silnikowymi dopuszczalnych prędkości stanowiąc będą przychody Krajowego Funduszu Nadzoru nad Ruchem Drogowym. 50% środków Funduszu przekazywane będzie na rzecz Krajowego Funduszu Drogowego, a 30% środków do budżetu państwa, z zastrzeżeniem, iż 95% przychodów uzyskanych z tytułu kar nałożonych za naruszenia ujawnione przez urzędnika należące do jednostek organizacyjnych samorządu terytorialnego oraz znajdujących się na wyposażeniu straży gminnych (miejskich) przekazywane będzie do tych jednostek. Jednostki organizacyjne samorządu terytorialnego obowiązane są przeznaczać nie mniej niż 50% tych środków na finansowanie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową, a także kosztów utrzymania i funkcjonowania infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich. Pozostałe środki Funduszu przeznaczone będą na pokrywanie kosztów działalności Centrum po dniu 31 grudnia 2009 r., a w pozostałym zakresie przeznaczone będą na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projekt szczegółowo określa zasady zarządzania Funduszem oraz gospodarowania jego środkami.

Podkreślenia wymaga fakt, iż budowa systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym oraz utworzenie Centrum uwzględnione zostało na liście indykatywnego wykazu dużych projektów w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Koszt inwestycji został wstępnie oszacowany na 57 mln euro. Oceniając korzyści wynikające z utworzenia Centrum oraz uruchomienia systemu nadzoru nad ruchem drogowym, wskazać należy również, iż według danych Unii Europejskiej jedna ofiara śmiertelna wypadku to koszt miliona euro dla gospo-

darki oraz budżetu państwa. Tyle kosztuje wykształcenie nowego pracownika, utrata korzyści wynikających z zaprzestania świadczenia pracy przez ofiarę wypadku, przeprowadzenie akcji ratunkowej oraz często przewlekłego jej leczenia, a także świadczenia społeczne dla rodziny ofiary oraz odszkodowania wypłacane przez firmy ubezpieczeniowe. Pośredni skutek wejścia w życie ustawy to około 4 miliardy w pierwszych 2–3 latach oraz do 8 miliardów złotych w następnych latach funkcjonowania systemu oszczędności dla budżetu państwa oraz gospodarki z wyżej wymienionych tytułów. W związku z wyłączeniem stosowania przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia oraz koniecznością zapewnienia ciągłości działań prewencyjnych podejmowanych przez uprawnione służby i formacje, projekt przewiduje, iż przepisy wykonawcze wydane na podstawie Ustawy Prawo o ruchu drogowym w dotychczasowym brzmieniu zachowują moc do czasu wydania nowych przepisów w zakresie, w jakim nie pozostają one w sprzeczności z nowelizowanymi przepisami, nie później jednak niż do dnia 30 czerwca 2009 r., a postępowania w sprawach o wykroczenia popełnione przed dniem wprowadzenia ustawy prowadzone będą na podstawie przepisów obowiązujących w dniu popełnienia wykroczenia .

Celem zapewnienia płynnego uruchomienia systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym projekt przewiduje wejście w życie przepisów ustawy:

- powołujących Centrum,
- zawierających delegację dla ministra właściwego do spraw administracji publicznej warunków technicznych korzystania przez Centrum z danych zawartych w centralnej ewidencji pojazdów oraz centralnej ewidencji kierowców,
- dotyczących finansowania działalności Centrum.