

Kontrola ruchu drogowego

Wybrane zagadnienia



podinsp. Michał Adamczyk
mł. asp. Tomasz Dzierga

Zakład Służby Prewencyjnej

Kontrola ruchu drogowego

Wybrane zagadnienia



Katowice 2013

Wszystkie fotografie zamieszczone w publikacji są własnością autorów.

Redakcja:
mł. insp. Dariusz Walczak

Redakcja techniczna i korekta:
Paweł Mięsiak

© Szkoła Policji w Katowicach, Katowice 2013. Pewne prawa zastrzeżone.

Niniejsza publikacja w całości stanowi materiał dydaktyczny Szkoły Policji w Katowicach.
Publikacja dostępna jest na licencji:
Creative Commons – Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych
3.0 Polska (CC-BY-NC-ND) 3.0. Polska.

Postanowienia licencji są dostępne pod adresem:
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/pl/legalcode>

Spis treści

Wstęp	6
1. Podstawy prawne kontroli ruchu drogowego	7
2. Polecenia i sygnały wydawane podczas kontroli ruchu drogowego	8
3. Kontrola ruchu drogowego – typowe sytuacje	12
3.1. Brak aktualnych badań technicznych pojazdu	12
3.2. Brak wpisu w dowodzie rejestracyjnym o aktualnych badaniach technicznych pojazdu	13
3.3. Brak nalepki kontrolnej na szybie czołowej	15
3.4. Nieważne tablice rejestracyjne wywozowe	18
3.5. Nieprawidłowe tablice rejestracyjne	20
3.6. Kolorowe oświetlenie (tuning optyczny pojazdu)	21
3.7. Światła do jazdy dziennej	23
3.8. Ksenonowe światła mijania	27
3.9. Szyby w pojeździe	30
3.10. Używanie fotelika ochronnego w pojeździe	32
3.11. Brak dokumentów podczas prowadzenia pojazdu	33
Literatura	36

Wstęp

Kontrola ruchu drogowego należy do ważniejszych zadań administracji publicznej. W Polsce jest kilka organów mających takie uprawnienia, z czego najszersze ma Policja i Inspekcja Transportu Drogowego.

Policjant w swoich zadaniach ustawowych jest obowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa oraz porządku w ruchu drogowym. W związku z tym ma prawo między innymi do legitymowania uczestników ruchu drogowego, sprawdzania i zatrzymywania, w przypadkach przewidzianych w ustawie, dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania, sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia i ładunku pojazdu.

W publikacji opisano przykładowe sytuacje, z którymi policjant służby prewencyjnej najczęściej spotyka się w czasie służby. Do każdej sytuacji podano również kompleksowe rozwiązanie, co i dlaczego powinien zrobić funkcjonariusz.

Im większą wiedzę policjant opanuje na szkoleniu podstawowym, a także w ramach samokształcenia, tym większym profesjonalistą będzie pełnić służbę w terenie.

Rozdział 1.

Podstawy prawne kontroli ruchu drogowego

Ustawa o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. (tekst jedn.: Dz. U. z 2011 r., nr 287, poz. 1687 z późn. zm.)

- art. 1 ust. 2: „Do podstawowych zadań Policji należą: (...) ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania”;
- art. 14 ust. 1: „W granicach swych zadań Policja w celu rozpoznawania, zapobiegania i wykrywania przestępstw i wykroczeń wykonuje czynności: operacyjno-rozpoznawcze, dochodzeniowo-śledcze i administracyjno-porządkowe”;

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o Ruchu Drogowym z późn. zm. (tekst jedn.: Dz. U. z 2005 r., nr 108, poz. 908 z późn. zm.) zwana w dalszej części skryptu „*ustawą*”

- art. 129.1: „Czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji.”

Rozdział 2.

Polecenia i sygnały wydawane podczas kontroli ruchu drogowego

Policjant, w celu przeprowadzenia kontroli ruchu drogowego, jest uprawniony do wydawania poleceń i sygnałów.

Funkcjonariusz może zatrzymać pojazd zarówno z pobocza (chodnika) jak i z jezdni. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem, a następnie po podaniu sygnału wskazuje miejsce, gdzie kierujący pojazdem ma się zatrzymać.

Policjant umundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów (fot. 1a i 1b) lub ręką (fot. 2a i 2b),



Fot. 1a



Fot. 1b



Fot. 2a



Fot. 2b

a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym (fot. 3a i 3b) albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

Przepisy nie regulują, gdzie ma stać policjant dlatego w tej sferze jest dowolność przy wyborze – chodnika, pobocza czy jezdni. Najważniejsze, aby zatrzymanie pojazdu do kontroli odbywało się w sposób bezpieczny.

Policjant nieumundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów (fot. 4a i 4b), a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym (fot. 5a i 5b) albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

Należy pamiętać, że policjant nieumundurowany jest uprawniony do zatrzymania kierującego pojazdem wyłącznie na obszarze zabudowanym w odróżnieniu od policjanta umundurowanego, który nie ma ograniczeń w tej kwestii.



Fot. 3a



Fot. 3b



Fot. 4a



Fot. 4b



Fot. 5a



Fot. 5b



Fot. 6a



Fot. 6b

Policjant jadący samochodem może podawać kierującemu polecenia do określonego zachowania za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych. Może także, w zakresie swoich ustawowych uprawnień, dawać kierującemu pojazdem polecenia do zatrzymania – w przypadku jazdy za kierującym, do którego jest skierowane polecenie – przez krótkotrwałe włączenie niebieskiego światła błyskowego i sygnału dźwiękowego o zmiennym tonie (fot. 6a i 6b).

Może także podawać sygnały jak na zdjęciach 7a, 7b, 8a i 8b.

Policjant patrolu powietrznego polecenie do zatrzymania pojazdu podaje za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych. Przykładem takiego patrolu może być załoga śmigłowca, która coraz częściej wspomaga działania ruchu drogowego na terenie Polski. Na zdjęciach poniżej (fot. 9a i 9b) przedstawiono śmigłowiec należący do policji zachodniopomorskiej – PZL W-3 Sokół.



Fot. 7a



Fot. 7b



Fot. 8a



Fot. 8b



Fot. 9a



Fot. 9b

Rozdział 3.

Kontrola ruchu drogowego – typowe sytuacje

3.1. Brak aktualnych badań technicznych pojazdu

Badania techniczne pojazdu to jeden z warunków, które musi spełnić właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy, aby poruszać się pojazdem po drodze publicznej, strefie ruchu i strefie zamieszkania.

Po pozytywnym przejściu kontroli technicznej na stacji diagnostycznej w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, w odpowiedniej rubryce umieszcza się:

- pieczęć stacji diagnostycznej na której zostało wykonane badanie techniczne,
- podpis uprawnionego diagnosty, który wykonał badanie techniczne,
- data badania technicznego pojazdu,
- termin następnego badania technicznego (data do kiedy badania techniczne są ważne).

Przed poinformowaniem kierującego o stwierdzeniu braku aktualnych badań technicznych należy sprawdzić powyższe wpisy. Termin badań technicznych to data w górnej części właściwej rubryki (fot. 10).



Fot. 10

Brak aktualnych badań technicznych stanowi wykroczenie z art. 97 KW w zw. z art. 81 ust. 1 *ustawy*, ale tylko dla właściciela pojazdu. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł bez nakładania punktów karnych. Ponadto funkcjonariusz zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 *ustawy* ma obowiązek zatrzymać dowód rejestracyjny, wydając jednocześnie kierującemu odpowiednie pokwitowanie na czas nieprzekraczający 7 dni.

3.2. Brak wpisu w dowodzie rejestracyjnym o aktualnych badaniach technicznych pojazdu

Nieprawidłowością, o której niestety nie wszyscy kierujący wiedzą, jest również brak wpisania aktualnych badań technicznych do dowodu rejestracyjnego. Różni się od poprzedniej sytuacji tym, że kierujący dokonał badań technicznych na stacji diagnostycznej, ale z jakiegoś powodu otrzymał badania techniczne na osobnym druku i nie posiada wzmianki o tym fakcie w dowodzie rejestracyjnym. Powodem takim może być:

- brak wolnych komórek w dowodzie rejestracyjnym na badania techniczne,
- zatrzymanie dowodu rejestracyjnego np. przez policję i poddanie pojazdu badaniom technicznym w oparciu o pokwitowanie otrzymane od policjanta.

W takim wypadku kierujący otrzymuje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu (fot. 11a – awers, 11b – rewers).

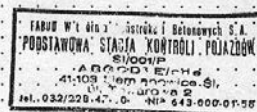
Właściciel pojazdu ma w takim przypadku 30 dni, aby na podstawie ww. zaświadczenia dokonać adnotacji w dowodzie rejestracyjnym lub dowód wymienić. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest dokumentem, który właściciel pojazdu winien przedstawić we właściwym miejscowo wydziale komunikacji urzędu miasta, aby został mu wydany nowy dowód rejestracyjny (jeśli w starym dokumencie wszystkie rubryki były zajęte), bądź aby odzyskać zatrzymany przez policję dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe). W tym przypadku po odzyskaniu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego niezwłocznie należy się udać do stacji diagnostycznej, gdzie było przeprowadzane badanie techniczne

FABO W. L. A. Inż. Konstrukcji i Betonowych S.A. PODSTAWOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW 51/004/P ABCCDDTE/nd 41-103 Siemianowice Śl. ul. Towarowa 2 tel. 032/228-47-50 NIP 643-000-01-58 (pieczęćka stacji kontroli pojazdów)		ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU ORYGINAŁ		KOPIA NR 002434 / 2012
Marka	Typ, model handlowy	Rodzaj pojazdu	Nr rejestracyjny	
OPEL	ASTRA G-CC	SAMOCHÓD OSOBOWY	SI 13969	
Numer identyfikacyjny (VIN) nr nadwozia (podwozia-ramy) :		W0L0TGF4845110383		Rodzaj badania, czynności: OKRESOWE (1.02)
ZGODNIE Z WYNIKIEM BADANIA POJAZD :		1	spełnia wymagania techniczne art.66 ustawy (P)	
		2	nie spełnia wymagań technicznych art.66 ustawy (N)	
Data pierwszej rejestracji za granicą	2004.04.07	(pieczęćka identyfikacyjna (podpis) pieczęćka imienia uprawnionego diagnosty)  		
Data pierwszej rejestracji w kraju	2004.04.07			
Data przeprowadzanego badania	2012.04.02			
Następny termin badania do :	2013.04.01			
SKP PRO system badań technicznych OJAPA Software Łódź 426 505 850. Wydruk wykonano: 15.06.2012				


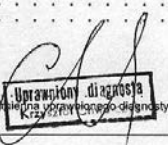
Fot. 11a

1. Uwagi :

Wykonano badanie : 1.02 BTP: samochód osobowy, autobus przeznaczony do przewozu nie więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą, samochód ciężarowy i specjalny do 3,5 t d.m.c., pojazd trójkołowy powyżej 0,4 t m.w.;



2. Pojazd NIE odpowiada dodatkowym warunkom przewidzianym dla :

Fot. 11b

i na podstawie posiadanego zaświadczenia diagnosta umieszcza pieczęć o przeprowadzonych badaniach technicznych w dowodzie rejestracyjnym.

Na „zaświadczeniu od diagnosty”, bo tak potocznie nazywane jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu można poruszać się pojazdem do 30 dni po drodze publicznej, strefie ruchu i strefie zamieszkania. W tym czasie, zgodnie bowiem z art. 78 ust. 2 pkt. 2 *ustawy* właściciel pojazdu jest obowiązany zawiadomić starostę o zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym. Niewątpliwie z takimi sytuacjami mamy do czynienia, gdy wpis w dowodzie rejestracyjnym stanowiący o dacie kolejnego badania technicznego jest nieaktualny albo brak jest miejsca na kolejne wpisy dat, co wiąże się z koniecznością wymiany dowodu rejestracyjnego.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, że jeżeli właściciel w ciągu 30 dni nie uaktualnił wpisu danych w dowodzie rejestracyjnym, to istnieje podstawa do zatrzymania dowodu rejestracyjnego przez policjanta, lecz nie w związku z brakiem badań technicznych, ale w związku z tym, że dane w nim zawarte nie odpowiadają stanowi faktycznemu. Podstawą prawną zatrzymania dowodu rejestracyjnego w takim przypadku będzie art. 132 ust 1 pkt 7. Pokwitowanie wydaje się na czas nieprzekraczający 7 dni. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł bez nakładania punktów karnych z art. 97 KW w zw. z art. 78 ust. 2 pkt 2 *ustawy*.

3.3. Brak nalepki kontrolnej na szybie czołowej

Jednym z elementów dopuszczających pojazd do ruchu zgodnie z art. 71 ust. 2 *ustawy* dla pojazdu samochodowego (nie dotyczy motocykli) jest posiadanie nalepki kontrolnej w prawym dolnym rogu (w widocznym miejscu) na szybie czołowej pojazdu. Pojazdy zaopatrzone w tablice rejestracyjne wydane przed 1 maja 2002 r. (czarne tablice rejestracyjne) uważa się za spełniające wymagania w zakresie tablic rejestracyjnych i ich legalizacji oraz nalepki kontrolnej. Przepis ten dotyczy pojazdów zarejestrowanych w Polsce. Numer wytłoczony na tablicy rejestracyjnej musi się zgadzać z numerem nadrukowanym na nalepce kontrolnej. Pełni ona rolę tzw.



Fot. 12a



Fot. 12b

„trzeciej tablicy”. Bagatelizowanie podczas kontroli drogowej przez kierujących braku nalepki jest błędem, bowiem jej brak wyczerpuje znamiona wykroczenia art. 97 KW w zw. z art. 71 *ustawy*. Na zdjęciach 12a i 12b przedstawiono przykładowy pojazd, którego kierujący popełnił omawiane wykroczenie.

Nalepka kontrolna musi być tylko jedna i umieszczona w prawym, dolnym rogu szyby, od wewnątrz pojazdu, w sposób widoczny (§30 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów z dnia 22 lipca 2002 r. z późn. zm.). Dlatego umieszczanie nalepki kontrolnej w innym miejscu szyby czołowej albo na innej szybie, np. bocznej, tylnej itd. jest nieprawidłowe.

Nieprawidłowością jest także umieszczanie nalepki tak, aby numer rejestracyjny pojazdu był zasłonięty piórem wycieraczki szyby czołowej lub w inny sposób,



Fot. 13

co często czynią kierujący lub właściciele pojazdów, aby nie można było zidentyfikować pojazdu przy odczycie z fotoradaru (fot. 13). Obostrzenie to wynika z art. 60 ust. 1 pkt 2 *ustawy*. Dotyczy to również sytuacji zasłaniania numeru rejestracyjnego paskiem czarnej taśmy itp.

Naruszenie obowiązku posiadania naklejki kontrolnej stanowi wykroczenie wyczerpujące znamiona wykroczenia art. 97 KW w zw. z art. 71 ust. 1 pkt 2 *ustawy*, za co policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł. W tej sytuacji punktów karnych w ruchu drogowym nie nakłada się. Jednocześnie, zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 1b *ustawy*, policjant ma obowiązek zatrzymać dowód rejestracyjny za pokwitowaniem na okres nieprzekraczający 7 dni. W myśl art. 71 ust. 1 pkt *ustawy* pojazd jest dopuszczony do ruchu, jeżeli jest m.in. zaopatrzony w nalepkę kontrolną. Jeżeli podczas kontroli drogowej kierujący naklei w odpowiednim miejscu brakującą nalepkę kontrolną, wtedy przyczyna zatrzymania dokumentu ustanie. W tym przypadku policjant nie zatrzyma dowodu rejestracyjnego, jedynie zastosuje represję przewidzianą prawem: pouczenie, mandat karny lub wniosek do sądu, gdyż poruszając się do momentu kontroli drogowej bez nalepki kontrolnej kierujący popełnił wykroczenie.

Wykroczeniem jest również zasłanianie nalepki kontrolnej. Czyn ten kwalifikowany jest z art. 97 KW w zw. z art. 60 ust. 1 pkt 2 *ustawy*, za co policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 100 zł i 3 punkty karne.

Dowód rejestracyjny powinien być zatrzymany za pokwitowaniem ważnym na czas nieprzekraczający 7 dni zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 1b *ustawy*, chyba że podczas kontroli drogowej kierujący odsłoni nalepkę i w ten sposób będzie kontynuował dalszą jazdę.

Pozostałe naruszenia, czyli nalepka umieszczona w nieodpowiednim miejscu lub dwie różne nalepki kontrolne na szybie czołowej są nieprawidłowościami, aczkolwiek nie wyczerpują znamion wykroczenia. W takim przypadku, zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 1b *ustawy* powinien być zatrzymany dowód rejestracyjny za pokwitowaniem ważnym na czas nieprzekraczający 7 dni.

3.4. Nieważne tablice rejestracyjne wywozowe

Wydaje się, że największą falę sprowadzanych pojazdów do Polski mamy już za sobą. Jednak cały czas można kupić pojazdy sprowadzane z zagranicy. Pojazdy kuszą swoją ceną i wyposażeniem. Kupując jednak taki pojazd przyszły właściciel musi wiedzieć, na jakich zasadach można nim jeździć przed przerejestrowaniem.

Najwięcej pojazdów jest sprowadzanych z Niemiec, dlatego na tym przykładzie przeanalizowane zostanie powyższe zagadnienie. Tablice, w które wyposażony jest sprowadzony pojazd dzielimy na tablice z żółtym paskiem (niem.: „Kurzeitkennzeichen” – fot. 14a) i tablice z czerwonym paskiem (niem.: „Zollkennzeichen” – fot. 14b).

Tablice z żółtym paskiem wydawane są na 5 dni i są najtańsze, dlatego też cieszą się największą popularnością. Tablice z czerwonym paskiem wydawane są na 15, bądź 30 dni i naturalnie są droższe. Data na żółtym lub czerwonym pasku jest to data końca dopuszczenia pojazdu do ruchu i jest ona także powtórzona w czasowym dowodzie rejestracyjnym. Sprawa jest prosta, gdy tablice te w dniu kontroli są ważne, czyli data umieszczona na żółtym lub czerwonym pasku nie minęła w dniu, w którym pojazd jest prowadzony przez kierującego. Pojazdem tym można wtedy się poruszać po drogach.

Jeżeli data na tablicach już minęła i mimo to kierujący porusza się pojazdem po drodze publicznej, strefie ruchu lub strefie zamieszkania jest narażony na odpowiedzialność za popełnienie wykroczenia. Podczas przeprowadzania kontroli drogowej okazuje się, że większość kierujących nie jest świadomych, że ich pojazd nie



Fot. 14a



Fot. 14b

może się poruszać po ww. drogach. Większość kierujących twierdzi, że pracownik komisji lub ubezpieczyciel pozwolił im poruszać się pojazdem i podczas kontroli drogowej ochoczo wyciągają teczkę ze stertą dokumentów i tłumaczeń. Okazują wszystko, oprócz najistotniejszego dokumentu – ważnego dowodu rejestracyjnego!

Przeprowadzenie badań technicznych, ubezpieczenie pojazdu w firmie ubezpieczeniowej, dokonanie niezbędnych opłat nie oznacza, że można już poruszać się takim pojazdem, gdyż formalnie dalej nie został on dopuszczony do ruchu. Zgodnie z art. 71 ust. 1 *ustawy*, dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego jest ważny dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe. Kierujący, który prowadzi pojazd z nieważnymi tablicami rejestracyjnymi, ma także już nieważny czasowy niemiecki dowód rejestracyjny (Fahrzeugschein), który zawiera tablice rejestracyjne celne.

Bardzo często zdarza się także, że kierujący posiada przy sobie stare dokumenty pojazdu, zawierające dane pojazdu i stary numer rejestracyjny. W tych dokumentach wszędzie widnieje pieczęć lub adnotacja, że pojazd jest wyrejestrowany. W czasowym dowodzie rejestracyjnym widnieje data ważności tego dokumentu, czyli czas dopuszczenia pojazdu do ruchu (fot. 15). Według przykładowego zdjęcia jest to 9 sierpnia 2010 roku.

Czasami można spotkać się jeszcze z jednym argumentem kierujących. Niektórzy powołują się na przepis, że właściciel pojazdu sprowadzonego z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej jest obowiązany zarejestrować pojazd

1. Kolor nadwozia RDW	Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitzulassungen Gültig bis 09.08.10 ME-047020 Das internationale Kennzeichen lautet: Vorname, Name, Firma MARIUS RICHARD SATERNUS Personenart, Wohnort/Anschrift, Straße u. Haus-Nr. 40880 RATINGEN JENAER STRASSE 9 Für die international beschriebene Fahrzeugart zu Fährzeugen, Personen- übertragungszeugnissen zugelassen Dieses Schein ist für, wenn die international die Beschreibung von einem in Deutschland nicht zugelassen und unregistriertes ist.
2. Fahrzeughersteller AUDI	
3. Fahrzeugkennzeichen WAUZZZ8EX3A293678	
4. Typ des Fahrzeuges Art, Leistung, kW und kg (mit den Kraftstoffen)	
5. Tag der letzten Zulassungsgewinnung durch den Staat (Baujahr) 10.06.2003	
6. ZfL-Gesamtschwermet (bei Funktionen ggü. Gewicht, Belastung)	
7. ZfL-Artikel (nicht bei Pkw, Kraftfahrzeugen u. Motorfahrzeugen) Bei Fahrzeugen mit Motor für Aufhängen (Gabelstapler) eintragen	
8. Höchstzuladung (einschließlich der Masse des Fahrers) je nach Art des Fahrzeuges	
Ort und Datum	
Unterschrift des Inhabers und Bestätigung der Zuständigkeit durch das Fahrzeug	

Fot. 15

na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w terminie 30 dni od dnia jego sprowadzenia tj. art. 71ust. 7 *ustawy*. I jest to prawda, właściciel ma tyle czasu na zarejestrowanie, co jednak nie jest tożsame z możliwością poruszania się przez 30 dni takim pojazdem. O tym, jak długo można poruszać się takim pojazdem po drogach wskazuje data wskazana na tablicach rejestracyjnych (pole na żółtym lub czerwonym pasku), a data ta jest powtórzona w niemieckim dowodzie rejestracyjnym wydawanym do tablic rejestracyjnych wywozowych.

Prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu bez ważnych tablic rejestracyjnych wywozowych stanowi wykroczenie z art. 94§2 KW. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł i 1 pkt karny w ruchu drogowym. Należy także zabronić kontynuowania dalszej jazdy kierującemu, gdyż pojazd traktujemy jako niedopuszczony do ruchu, w związku z czym powinien być odpowiednio zabezpieczony (pozostawiony w miejscu dozwolonym, na parkingu lub odholowany na pojeździe specjalistycznym typu laweta zgodnie z art. 130a ust. 2 pkt 1b *ustawy*). Pod żadnym warunkiem pojazd taki nie może być dopuszczony do dalszego ruchu.

3.5. Nieprawidłowe tablice rejestracyjne

Kradzieże i zagubienia to najczęstsze powody braku tablicy lub tablic rejestracyjnych na pojeździe. Jednak niektórzy kierujący wpadają na pomysł, aby uzupełnić braki i wykonują tablice rejestracyjne samowolnie. Czy wolno jeździć na takich tablicach? Oczywiście nie. Tablice rejestracyjne pojazdu muszą posiadać odpowiednie parametry określone przez Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 22 lipca 2002 r. *w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów* takie jak:

- rozmiar,
- kształt,
- materiał z jakiego są wykonane,
- kolorystyka,
- znak legalizacyjny.



Fot. 16

Zgodnie z art. 75b *ustawy* organ właściwy w sprawach rejestracji legalizuje tablice rejestracyjne umieszczając na nich znak legalizacyjny (fot. 16).

Znak ten jest zwyczajnym hologramem na którym znajduje się między innymi numer legalizacyjny. Naklejka o innych wymiarach z tym samym numerem jest wklejana do dowodu rejestracyjnego. Ważne jest aby numer z naklejki w dowodzie rejestracyjnym zgadzał się z numerem na naklejkach umieszczonych na tablicach rejestracyjnych.

Jeżeli właściciel lub użytkownik pojazdu zgubi lub zostanie mu skradziona z pojazdu tablica rejestracyjna, wtedy często wykonuje pseudotablice rejestracyjne na papierze czy polimerze w przekonaniu, że to wystarczy, aby pojazd mógł dalej poruszać się po drogach publicznych. Tymczasem zgodnie z art. 71 ust. 2 *ustawy* pojazd samochodowy musi być zarejestrowany i zaopatrzony w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, dlatego wszystkie samowolne duplikaty tablic rejestracyjnych są niedopuszczalne do stosowania w pojeździe.

Prowadzenie pojazdu zaopatrzonego w samowolne tablice rejestracyjne na drodze publicznej stanowi wykroczenie z art. 97 KW w związku z art. 71 ust. 2 *ustawy*. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł bez nakładania punktów karnych. Ponadto funkcjonariusz obowiązany jest zatrzymać dowód rejestracyjny za pokwitowaniem ważnym przez okres nieprzekraczający 7 dni.

3.6. Kolorowe oświetlenie (tuning optyczny pojazdu)

Pomysłowość młodych ludzi w zakresie upiększania swojego pojazdu jest wprost niewyobrażalna. To dobrze, że właściciel dba o swój pojazd jednak należy pamiętać,

że każde źródło światła w pojeździe ma odpowiednie oznaczenie, legalizację i określoną barwę, którą ma wysyłać. Zmieniając te parametry kierujący jest narażony na odpowiedzialność.

Najczęstszymi przykładami zmian oświetlenia, jest zamiana koloru świateł pozycyjnych przednich lub oświetlenia tablicy rejestracyjnej na inną barwę, np. niebieską czy zieloną (fot. 17a i 17b).

Ale nie tylko. Niektórzy umieszczają dodatkowe źródła światła np. listwy diodowe (stosowane do podświetlania sufitów w domu) i zakładają to jako ozdoby zderzaka, reflektora, silnika, a nawet stosują je jako światła do jazdy dziennej.

Czy ładnie to wygląda, to rzecz gustu, ale na pewno jest niedozwolone. Wynika to z załącznika nr 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które określa dopuszczalne kolory dla poszczególnych źródeł światła w samochodzie. Np. światła pozycyjne w pojeździe muszą być 2 (w motocyklach 1 lub 2) barwy białej. Sygnał kontrolny tych świateł w pojeździe jest świetlny, nie migający, barwy zielonej. Sygnał ten nie jest wymagany, jeżeli oświetlenie tablicy rozdzielczej może włączać się i wyłączać tylko równocześnie ze światłami pozycyjnymi przednimi i tylnymi.

Trzeba pamiętać, że poruszanie się takim pojazdem ze zmienionymi kolorami świateł po drogach publicznych jest zabronione. Na pozostałych drogach można poruszać się takim pojazdem. Przykładem są różnego rodzaju złoty tuningowe, które



Fot. 17a



Fot. 17b

odbywają się na parkingach czy placach. Jednak dotarcie pojazdem na taką imprezę powinno odbywać się na pojeździe specjalistycznym typu laweta.

Zdjęcie 17a przedstawia światła pozycyjne przednie, które zmieniono na kolor zielony, co jest niezgodne z prawem, gdyż dopuszczalna barwa światła jest biała. Zainstalowano także oświetlenie silnika (fot. 17b), które jest widoczne na zewnątrz pojazdu, zarówno od góry jak i od dołu pojazdu. To także nieprawidłowość, gdyż po pierwsze źródło światła nie posiada odpowiedniej homologacji, po drugie z tyłu pojazdu tylko światło kierunkowskazów może mieć barwę żółtą samochodową. Barwa ta określona jest przez załącznik nr 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Naruszenie powyższych przepisów stanowi wykroczenie z art. 96§1 pkt 5 KW. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 50-200 zł bez nakładania punktów karnych. Jeżeli nieprawidłowość w zakresie oświetlenia pojazdu stanowi tylko naruszenie porządku ruchu, nieprawidłowa barwa oświetlenia tablicy rejestracyjnej czy też przedstawione na zdjęciach nieprawidłowe barwy świateł pozycyjnych itp. (fot. 17a i 17b) zatrzymuje się dowód rejestracyjny za pokwitowaniem ważnym do 7 dni, zgodnie z art. 132 ust 1 pkt 1b ustawy, gdyż nie zagrażają one bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Jeżeli jednak funkcjonariusz stwierdzi, że źródło światła zagraża bezpieczeństwu ruchu – art. 132 ust 1 pkt 1a ustawy, może także nałożyć ten sam mandat karny jak wyżej oraz dodatkowo zatrzymuje dowód rejestracyjny za pokwitowaniem bez możliwości dalszej jazdy, co wiąże się z koniecznością zabezpieczenia pojazdu np. na parkingu lub jego odholowaniem. Przykładem takich sytuacji może być oślepienie innych uczestników ruchu przez zbyt jasne lub migające światło.

3.7. Światła do jazdy dziennej

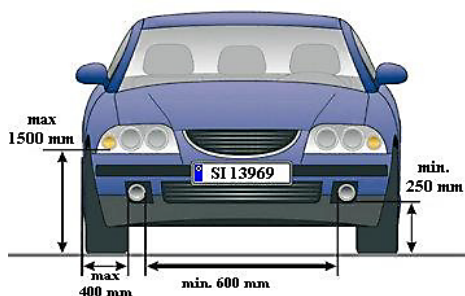
Od momentu wprowadzenia obowiązku poruszania się pojazdem z włączonymi światłami mijania przez cały rok nawet w normalnej przejrzystości powietrza,

wielu właścicieli pojazdów zdecydowało się na montaż świateł do jazdy dziennej. Światła te mają kilka zalet:

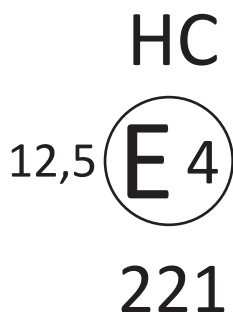
- oszczędność zużycia prądu w pojeździe,
- dłuższy czas pracy diody niż żarówki,
- w przypadku posiadania pojazdu z oświetleniem ksenonowym dodatkowo wpływają one na obniżenie zużycia żarnika ksenonowego, który jest drogi.

Instalując oświetlenie do jazdy dziennej trzeba wiedzieć, że można się na nim poruszać zamiast świateł mijania od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza – art. 51 ust. 2 *ustawy*. Oznacza to, że podczas opadów atmosferycznych czy całkowitym zachmurzeniu jazda na tych światłach nie jest dozwolona.

Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wskazuje normy, jakie światła do jazdy dziennej muszą spełnić. Światła do jazdy dziennej znajdują się wyłącznie z przodu, mają mieć barwę białą, są umieszczone symetrycznie i na równej wysokości. Odległość dolnej krawędzi od ziemi to co najmniej 250 mm, górnej zaś maksymalnie 1500 mm. Odległość pomiędzy stronami powinna wynosić co najmniej 600 mm (chyba że szerokość pojazdu jest mniejsza niż 1300 mm – wtedy odległość minimalna wynosi 400 mm, dla ciągnika min. 500 mm), nie powinny też wystawać poza obrys pojazdu (rysunek 1).



Rys. 1



Rys. 2

Warto także pamiętać, że każde źródło światła musi posiadać homologację ECE (rysunek 2). Jest to homologacja dopuszczająca dany element pojazdu, w tym wypadku reflektor, do użytkowania go w pojeździe dopuszczonym do ruchu.

Na szkle reflektora lub jego obudowie homologacja ECE jest oznaczana dużą literą „E”, która znajduje się w środku okręgu, a obok numer oznaczający kraj dopuszczający reflektor do ruchu (tabela 1).

Oznaczenie na reflektorze	Kraj dopuszczający reflektor zgodnie z normą ECE
E 1	Niemcy
E 2	Francja
E 3	Włochy
E 4	Holandia
E 5	Szwecja
E 6	Belgia
E 7	Węgry
E 8	Czechy
E 9	Hiszpania
E 10	Jugosławia
E 11	Wielka Brytania
E 12	Austria
E 13	Luksemburg
E 14	Szwajcaria
E 20	Polska

Tab. 1. Przykłady krajów dopuszczających reflektory z normą ECE

W związku z powyższym wszystkie dokupowane nielegalizowane diody od razu zostają wyeliminowane jako imitacja świateł dziennych. Dodatkowo obok normy ECE musi być oznaczenie reflektora, mówiące do czego on dokładnie służy. W przypadku świateł dziennych reflektor będzie miał oznaczenie „RL”.

Podobne oznaczenie – „DRL” jest wytworem marketingowym zwracającym uwagę, że światła te są światłami do jazdy dziennej diodowymi. Można jeszcze

spotkać się ze światłami oznaczonymi symbolem „A RL”. Tak oznaczony reflektor posiada źródło światła do jazdy dziennej, ale przy wyłączeniu tego światła, świeci jako światło pozycyjne przednie.

Instalacja elektryczna w pojeździe musi być skonfigurowana w taki sposób, że światła do jazdy dziennej muszą się włączać przy włączeniu zapłonu silnika (przekręcenie kluczyka w stacyjce) i muszą się świecić bez innych źródeł światła. W pojazdach zarejestrowanych po raz pierwszy do 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się, aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączone były także światła pozycyjne tylne, ale bez świateł pozycyjnych przednich i oświetlenia tablicy rejestracyjnej. Przy włączeniu świateł mijania, światła do jazdy dziennej automatycznie muszą się wyłączać.

Jak widać jest wiele warunków, które trzeba spełnić instalując światła do jazdy dziennej. Brak stosownej wiedzy powoduje, że wielu kierowców ma nieprawidłowe oświetlenie lub nieprawidłowo go używa.

Na fotografiach poniżej przedstawiono: nieprawidłowe oświetlenie do jazdy dziennej z uwagi na brak homologacji (fot. 20a) i oświetlenie prawidłowe (fot. 20b).

Naruszenie powyższych przepisów stanowi wykroczenie z art. 96§1 pkt 5 KW. Najczęściej spotykaną nieprawidłowością jest instalowanie w pojeździe źródeł światła bez homologacji, a także ich umieszczenie zbyt blisko siebie. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 50-200 zł bez nakładania punktów karnych. Ponadto, zgodnie z art. 132 ust 1 pkt 1b *ustawy*, funkcjonariusz obowiązany jest zatrzymać dowód rejestracyjny za pokwitowaniem ważnym do 7 dni.



Fot. 20a



Fot. 20b

3.8. Ksenonowe światła mijania

Szybki postęp technologiczny wpływa na różnego rodzaju nowinki i choć oświetlenie ksenonowe jest już znane i stosowane w pojazdach kilkanaście lat, to w ostatnim okresie zaczęło być wyjątkowo doceniane przez kierowców. Podstawową zaletą tych świateł jest nieporównywalnie lepsza moc świecenia, a przez to lepsza widoczność na drodze nieoświetlonej.

Docenianie technologii ksenonowej spowodowało, że coraz więcej właścicieli pojazdów decyduje się zastąpić dotychczasowe oświetlenie halogenowe oświetleniem ksenonowym. Czy jest to jednak takie proste? Niestety, prawidłowa zmiana instalacji w pojeździe do świateł ksenonowych jest bardzo kosztowna i dlatego niektórzy właściciele i użytkownicy pojazdów idą na „skrót”, co prowadzi do jednego – stwarzania niebezpieczeństwa na drodze.

Wprawdzie nowoczesne żarówki halogenowe są bardzo wydajne, jednak ciągle ich sprawność jest niewielka, gdyż większość energii dostarczonej żarówce zamieniana jest w ciepło, a tylko niewielki procent w światło. Poza tym żarówki z czasem ulegają zużyciu, co dodatkowo powoduje osłabienie światła. W końcu żarówka się przepala i trzeba ją wymienić.

W reflektorach ksenonowych nie ma żarówki, źródłem światła jest palnik wyładowczy. Jest to bańka szklana, zaopatrzona w dwie elektrody i wypełniona gazem szlachetnym – ksenonem (stąd nazwa). Po przyłożeniu napięcia do elektrod powstaje między nimi łuk elektryczny (czyli strumień plazmy w zjonizowanym gazie) o bardzo silnym świetle i białej barwie.

Jednak nie wystarczy po prostu zmienić żarówki na palnik ksenonowy. Aby rozpalić łuk potrzebne jest napięcie rzędu kilkunastu tysięcy voltów, potem, aby go podtrzymać potrzebny jest prąd zmienny o napięciu ok. 85 V. Do tego celu stosuje się tzw. przetwornice – są to skomplikowane urządzenia elektroniczne, zasilane z instalacji elektrycznej samochodu, które wytwarzają odpowiednie napięcia. Do jednego palnika zamontowana jest jedna przetwornica. Najczęściej przerabia się jedynie światła mijania, drogowe mają dalej żarówkę halogenową.

Z analizy Regulaminu Homologacyjnego nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych pod kątem stosowania tzw. zamienników źródeł światła wynika, że każdy reflektor może być bezpiecznie użytkowany, jeżeli stosuje się w nim odpowiednie źródło światła. Oznaczenie, jakie źródło światła można stosować jest naniesione, przeważnie w pobliżu miejsca jego mocowania. Tak więc w reflektorze z homologacją ECE i obok symbolem „HC”, „HR”, „HCR”, lub „HC/R” można używać wyłącznie żarówek halogenowych! Nie wolno w takim reflektorze umieszczać palnika ksenonowego. W tabeli poniżej wskazano oznaczenia na reflektorach i ich znaczenie (tabela 2).

Oznaczenie na reflektorze	Rodzaj światła
A	pozycyjne
B	przeciwmgłowe
C	mijania
R	drogowe
CR	mijania i drogowe
C/R	mijania albo drogowe
HC	halogenowe mijania
HR	halogenowe drogowe
HCR	halogenowe mijania albo drogowe
HC/R	halogenowe mijania albo drogowe
DC	ksenonowe mijania
DR	ksenonowe drogowe
DC/R	bi-xenon
RL	dzienne
AR	cofania
1, 1a, 1b	kierunkowskaz przedni
2a	kierunkowskaz tylny
5	kierunkowskaz boczny (pojazd do 6 m. dł.)
6	kierunkowskaz boczny (pojazd > 6 m. dł.)
F	przeciwmgłowy tylny
S1, S2	stop
SM1	boczne obrysowe
SM2	boczne obrysowe (pojazdy > 6 m. dł.)

Tab. 2. Oznaczenia reflektorów zgodnie z ich przeznaczeniem



Fot. 21a



Fot. 21b

Reflektory wyposażone w źródło światła dużej jasności (wysoka wartość strumienia świetlnego), a takimi są gazowe wyładowcze źródła światła, powinny być wyposażone w urządzenia oczyszczające szybę reflektora (tzw. spryskiwacze) oraz urządzenia samopoziomujące reflektor. Ma to zapobiegać nadmiernemu olśnieniu powodowanemu przez rozpraszanie światła na zanieczyszczeniach osadzonych na szybach reflektorów czy olśnieniu powstającemu w wyniku zmian kierunku emitowanego światła (fot. 21a i 21b).

Wszystkie ww. warunki muszą być spełnione, aby korzystać ze światła ksenonowego. Prowadzenie pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu ze źródłem światła ksenonowym w reflektorze przeznaczonym do światła halogenowego albo bez podstawowego wyposażenia tej instalacji, jak np. brak spryskiwaczy reflektorów przednich, stanowi wykroczenie z art. 97 KW w związku z art. 66 ust. 4 pkt 2 *ustawy* „zabrania się stosowania w pojeździe przedmiotów wyposażenia i części nieodpowiadających warunkom określonym w przepisach szczególnych”. Przepisami szczególnymi w tym przypadku jest *Regulamin Homologacyjny EKG ONZ*. Policjant może nałożyć mandat karny w kwocie 20-500 zł bez nakładania punktów karnych. Ponadto funkcjonariusz obowiązany jest zatrzymać dowód rejestracyjny za pokwitowaniem bez możliwości dalszego poruszania się, zgodnie z art. 132 ust 1 pkt 1a *ustawy* ponieważ nieprawidłowość ta zagraża bezpieczeństwu ruchu. Pojazd powinien być odpowiednio zabezpieczony (pozostawiony w miejscu dozwolonym, na parkingu lub odholowany na pojeździe specjalistycznym typu laweta).

3.9. Szyby w pojeździe

Szyby w pojeździe muszą także spełnić wiele warunków, aby prawidłowo poruszać się pojazdem po drogach publicznych, strefach ruchu i strefach zamieszkania. Podstawą jest, aby były one ocechowane, czyli na każdej szybie musi być homologacja ECE. Istnieją również inne homologacje np. DOT (dotyczy zgodności produkowanej szyby z normą amerykańską). Pojazdy rejestrowane w Polsce muszą mieć homologację ECE.

Wielu użytkowników pojazdów przyciemnia szyby. Jest to dozwolone, po spełnieniu warunku, aby wartość współczynnika przepuszczania światła dla szyb przednich bocznych i szyby czołowej wynosiła minimum 70%.

Jeśli chodzi o szyby tylne boczne i tylną, mogą być one całkowicie przyciemnione, jednak należy pamiętać o tym, że w takim przypadku wymagane jest w pojeździe lustro zewnętrzne prawe. Obecnie produkowane pojazdy są wyposażone w lusterka zewnętrzne prawe i lewe, jednak starsze pojazdy mogą być wyposażone tylko w lewe lustro.

Współczynnik przepuszczalności światła można bardzo łatwo określić poprzez przyrząd do jego mierzenia. Jest to bardzo łatwy w obsłudze miernik, którego sondy umieszcza się po obu stronach szyby i natychmiast otrzymujemy wynik. Zdarza się także, że miernika nie posiadamy przy sobie, wtedy policjant może zatrzymać dowód rejestracyjny, gdy ma uzasadnione podejrzenie, że współczynnik przepuszczania światła danej szyby będzie zbyt niski. Podejrzenie to policjant opiera na doświadczeniu zawodowym. W tym wypadku zgodnie z art. 132 ust 1 pkt 1 *ustawy* „policjant zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia”, że szyby nie spełniają warunków technicznych pojazdów rejestrowanych w Polsce, czyli są zbyt ciemne. Właśnie to uzasadnione przypuszczenie jest podstawą do zatrzymania dowodu rejestracyjnego.

Nieprawidłowością jest także ograniczanie pola widzenia lub widoczności w szybie przedniej i przednich bocznych. Najczęściej dotyczy to szyby przedniej, gdzie właściciele pojazdów samowolnie umieszczają u góry szyby różnej szerokości pasy – naklejki. Ogranicza to pole widzenia kierującego, a gdy zachodzi



Fot. 22a



Fot. 22b

na powierzchnię wytyczoną przez wycieraczki, zasłania bezpośrednie pole widzenia kierującego, co zagraża bezpieczeństwu ruchu. Naklejki takie są całkowicie niedozwolone i dlatego funkcjonariusze obligatoryjnie powinni reagować. Z kolei w okresie zimowym zdarza się, że kierowcy nie ściągnają warstwy lodu z szyb (fot. 22a).

Inną spotykaną sytuacją jest nieprawidłowe dobieranie materiału do przyciemniania szyb, czyli folii lustrzanych naklejanych na szyby, które z zewnątrz odbijają światło i mogą oślepić innego uczestnika ruchu. Jest to całkowicie zabronione zgodnie z §8 ust. 5 pkt 5 rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – „szyby pojazdu nie powinny odbijać światła w sposób powodujący oślepienie innych uczestników ruchu drogowego” (fot. 22b).

Kolejną nieprawidłowością jest pęknięta szyba lub jej zmatowienie, ograniczające widoczność kierowcy lub osłabiające wytrzymałość szyby, o czym mówi pkt 3.1 i 3.2 załącznika nr 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

Naruszenie powyższych obowiązków albo złamanie zakazów, czyli pęknięta szyba, czy umieszczenie w pojeździe szyby lustrzanej stanowi wykroczenie wyczerpujące znamiona art. 96§1 pkt 5 KW i zagrożone jest mandatem karnym w kwocie 50-200 zł. Punktów karnych w ruchu drogowym nie nakłada się. Ponadto

funkcjonariusz obowiązany jest zatrzymać dowód rejestracyjny za pokwitowaniem bez zezwolenia do dalszego używania pojazdu zgodnie z art. 132 ust 1 pkt 1a *ustawy*, jeżeli kierujący nie usunie na miejscu usterki, a ww. nieprawidłowości zagrażają bezpieczeństwu ruchu. Pojazd powinien być odpowiednio zabezpieczony (pozostawiony w miejscu dozwolonym, na parkingu lub odholowany). Jeżeli usterka jest drobna, np. małe pęknięcie w okolicy nalepki kontrolnej niezagrażające bezpieczeństwu ruchu, wtedy pokwitowanie policjant może wystawić na okres nieprzekraczający 7 dni.

3.10. Używanie fotelika ochronnego w pojeździe

Fotelik samochodowy kojarzy się z bezpieczeństwem dzieci. Z badań wynika, że znacząco wpływa na poprawę bezpieczeństwa przewożonego dziecka, nieraz wręcz ratując mu życie. Niestety, ciągle zdarzają się przypadki, kiedy dzieci przewożone są bez fotelika (fot. 23a) lub w sposób nieprawidłowy. *Ustawa* jednoznacznie określa sposób używania fotelików ochronnych.

Art. 39 ust. 3 *ustawy* mówi, że w pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do 12 lat, nieprzekraczające 150 cm wzrostu przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz właściwym warunkom technicznym (fot. 23b).

W tym wypadku może być spełniony tylko jeden z ww. warunków: wzrost lub wiek. Przepis ten nie dotyczy taksówek osobowych, karettek pogotowia lub radiowozów policyjnych.



Fot. 23a



Fot. 23b

Nie można przewozić w foteliku ochronnym dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera (art. 45 ust. 2 pkt. 4 *ustawy*). Warto podkreślić, że sam fakt posiadania poduszki powietrznej pasażera wyklucza taki sposób przewozu dziecka. Nieprawdziwe są opinie, że wystarczy wyłączyć poduszkę powietrzną. System elektroniki w pojeździe może ulec awarii i poduszka samoistnie może wybuchnąć, pomimo że jest wyłączona. Stąd bezwarunkowy zakaz przewożenia w ten sposób dzieci. Zabronione jest również przewożenie poza specjalnym fotelikiem ochronnym dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego (art. 45 ust. 2 pkt. 5 *ustawy*). Na przednim siedzeniu nie można przewozić dziecka na samej podkładce, a jedynie w foteliku ochronnym (fot. 23b).

Naruszenie powyższych obowiązków albo złamanie zakazów czyli nieprawidłowe przewożenie dziecka poza fotelikiem ochronnym lub nieprawidłowe umieszczenie fotelika w pojeździe stanowi wykroczenie. Przewożenie dziecka poza fotelikiem ochronnym narusza znamiona art. 97 KW w związku z art. 39 ust. 3 *ustawy* i zagrożone jest mandatem karnym w kwocie 150 zł. Dodatkowo policjant nakłada 6 punktów karnych w ruchu drogowym. Należy także zabronić kontynuowania dalszej jazdy kierującemu z nieprawidłowo umieszczonym dzieckiem w pojeździe.

Przewożenie dziecka w foteliku ochronnym tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu, gdy w samochodzie zainstalowana jest poduszka powietrzna dla pasażera stanowi wykroczenie z art. 97 KW w związku z art. 45 ust. 2 pkt 4 *ustawy*. Wysokość kwoty mandatu karnego i punktów karnych nie zmieniają się.

3.11. Brak dokumentów podczas prowadzenia pojazdu

Kierujący podczas prowadzenia pojazdu po drodze publicznej, strefie zamieszkania i strefie ruchu jest obowiązany posiadać przy sobie dokument uprawniający do prowadzenia pojazdu, dokument uprawniający do używania pojazdu oraz ubezpieczenie OC. Są to podstawowe dokumenty, jakie powinien posiadać przy sobie kierujący pojazdem samochodowym. Obowiązek ich posiadania wynika z art. 38 *ustawy*. Brak

jakiegokolwiek z tych dokumentów wyczerpuje znamiona wykroczenia art. 95 KW, a mandat karny wynosi 50 zł za brak każdego dokumentu, jednak nie więcej niż 250 zł. Nakłada się jeden mandat karny, a jego wysokość zależy od liczby dokumentów, których kierowca nie posiada przy sobie. Za to wykroczenie punktów karnych nie nakłada się. Jeżeli jednak osoba trzecia dowiedzie na miejsce kontroli wymagany dokument, wtedy kierujący z kompletem dokumentów może kontynuować dalszą jazdę, nie popełniając od tej chwili wykroczenia.

Jeżeli nie ma możliwości dowiedzenia brakującego prawa jazdy lub dowodu rejestracyjnego (fot. 24) policjant może zgodnie z art. 130a ust. 2 pkt 1b *ustawy* usunąć pojazd z drogi na koszt właściciela. Jest to fakultatywne holowanie pojazdu, jeżeli nie ma możliwości zabezpieczenia go w inny sposób (np. inny kierowca posiadający stosowne dokumenty).

Jeżeli kierujący nie ma przy sobie polisy obowiązkowego ubezpieczenia OC, a pojazd jest rejestrowany w Polsce lub w kraju należącym do Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwem członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, nie ma już możliwości odholowania pojazdu. W takiej sytuacji policjant poucza kierującego, że nie może on dalej kontynuować jazdy, gdyż każda próba rozpoczęcia dalszej jazdy oznacza popełnienie kolejnego wykroczenia.



Fot. 23a

W przypadku pojazdów zarejestrowanych w pozostałych krajach w razie nieokazania przez kierującego dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzenie nieopłacenia składki tego ubezpieczenia, zgodnie z art. 130a ust 1 pkt 2 *ustawy* policjant jest obowiązany zatrzymać dowód rejestracyjny takiego pojazdu (art. 132 ust 1 pkt 6 *ustawy*), wydając pokwitowanie bez możliwości dalszej jazdy oraz odholować pojazd. Jeżeli okaże się, że właściciel lub użytkownik pojazdu nie posiada w ogóle umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej pojazdu (a nie tylko nie posiada jej przy sobie), wtedy policjant sporządza także dokumentację do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, informując o braku ww. dokumentu.

Literatura

1. Ustawa o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 r. z późn. zm. (tekst jednolity Dz.U. z 2007 nr 43 poz. 277 z późn. zm.)
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o Ruchu Drogowym z późn. zm. (tekst jednolity Dz.U. z 2012 r nr 1137 z późn. zm.)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów z późn. zm. (Dz.U. nr 133 poz. 1123).
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz MSWiA z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z późn. zm. (Dz.U. nr 170 poz. 1393 z późn. zm.)
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2004 r. nr 34 poz. 300)
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typów pojazdów samochodowych i ich przyczep z późn. zm. (Dz.U. nr 238 poz. 2010 z późn. zm.)
7. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego, z późn. zm. (Dz.U. nr 132 poz. 841)
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. nr 996)
9. Regulamin homologacyjny nr 48 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), (Dz.U. Unii Europejskiej L323/46, 6.12.2011).

Zakład Służby Prewencyjnej

podinsp. Michał Adamczyk
mł. asp. Tomasz Dzierga

Szkoła Policji w Katowicach
ul. gen. Jankego 276
40-684 Katowice-Piotrowice
www.katowice.szkolapolicji.gov.pl