

Damian Kociemba *  <https://orcid.org/0000-0002-6604-858X>
e-mail: kociemba.daniel.kd@gmail.com

***Ignorantia iuris* w prawie drogowym – wyniki badań ankietowych przeprowadzonych wśród kierowców**

https://doi.org/10.25312/2391-5129.30/2020_11dk

Publikacja skupia się na jednym z wielu kluczowych elementów wpływających w ocenie autora na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a mianowicie znajomości przepisów ruchu drogowego przez posiadaczy prawa jazdy dowolnej kategorii. W tym celu autor przeprowadził badanie ankietowe na grupie 50 osób, a jego wyniki zaprezentował w niniejszej publikacji. Respondenci musieli odpowiedzieć na łącznie 13 pytań, z czego 10 było ściśle związanych z transportem. Konstrukcja wspomnianych pytań nie odwoływała się tylko i wyłącznie do prawa krajowego, ale również do międzynarodowego.

Słowa kluczowe: bezpieczeństwo ruchu drogowego, znajomość zasad ruchu drogowego, badania ankietowe kierowców

Dziękuję wszystkim osobom,
które zdecydowały się na wypełnienie ankiety.

Wstęp

W naukach prawnych pojęcie *ignorantia* występuje w co najmniej dwóch paremiach prawnych – *ignorantia iuris nocet* i *ignorantia legis non excusat*. W tłumaczeniu z języka łacińskiego oznaczają one odpowiednio: *nieznajomość prawa szkodzi* oraz *nieznajomość prawa nie jest usprawiedliwieniem*. Jak nietrudno zauważyć, skupiają się one na problematyce znajomości prawa przez wszystkie podmioty, które nie

* Inż. Damian Kociemba – absolwent kierunku transport, Wydział Techniki i Informatyki, Akademia Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi.

zawsze są wyposażone w odpowiednią wiedzę dotyczącą danej kwestii. Jak wskazuje Woś (2018: 127), uznaje się, że wspomniane wyposażenie w odpowiednią wiedzę oznacza, że adresat normy podczas dokonywania wyboru określonego zachowania jest świadom istnienia możliwości oraz jest mu znany wzór postępowania zawarty w tej normie, a przy tym zdaje sobie sprawę z charakteru tego zalecenia – wie o tym, że ma ono charakter *stricte* prawny i nie wynika z innych systemów normatywnych, wśród których wymienić można chociażby normy moralne, etyczne bądź religijne.

Znajomość prawa zależna jest przede wszystkim od jego dostępności. We współczesnych państwach obowiązującą zasadą jest, że norma prawna nie ma charakteru wiążącego, gdy nie została ona oficjalnie ogłoszona (Woś, 2018: 128), chociażby poprzez urzędowe dzienniki służące ogłaszaniu aktów normatywnych. W przypadku Polski kwestia publikacji aktów normatywnych została szczegółowo opisana w Ustawie z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów miejscowych. Na szczególną uwagę zasługują zawarte w niej przepisy określające *vacatio legis*, a więc ściśle określony odstęp czasowy pomiędzy ogłoszeniem danego aktu prawnego, a datą jego wejścia w życie. Okres ten w swoim założeniu ma umożliwić zapoznanie się wszystkim zainteresowanym z ustanowionymi regulacjami bądź zmianami poprzednio obowiązujących regulacji. Przykładowo, ostateczny rządowy projekt nowelizacji Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602 z późn. zm.) dotyczący określenia pierwszeństwa pieszego przekraczającego jezdnię na przejściu dla pieszych wprowadza (wstępnie) aż dziewięćmiesięczny okres *vacatio legis*¹.

Zagadnienie znajomości prawa, szczególnie drogowego w kontekście liczby wykonywanych przewozów z wykorzystaniem infrastruktury, jest w ocenie autora istotne z perspektywy zapewnienia bezpieczeństwa. Lekceważenie tych norm może prowadzić do utrudniania życia innym, jak i katastrofalnych w skutkach zdarzeń powodujących przejściowe bądź permanentne kalectwo osób biorących w nich udział. Stąd też celem artykułu jest prezentacja wyników badań ankietowych przeprowadzonych wśród kierowców posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami dowolnej kategorii. Pytania zawarte w kwestionariuszu ukierunkowane były na sprawdzenie wiedzy o ruchu drogowym z naciskiem na bezpieczeństwo. Głównym czynnikiem motywacyjnym dla autora do przeprowadzenia badania były często powtarzane przez kierowców następujące mity:

¹ Projekt nowelizacji dostępny jest pod linkiem <https://bip.kprm.gov.pl/kpr/bip-rady-ministrow/prace-legislacyjne-rm-i/prace-legislacyjne-rady/wykaz-prac-legislacyjny/r2802845733.Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-Prawo-o-ruchu-drogowym-oraz-ustawy-o-kierujacych.html> [dostęp: 28.05.2020]. W praktyce termin ten będzie mógł zostać skrócony oraz wydłużony, jednakże zgodnie z art. 4 pkt 1 Ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych nie powinien być krótszy niż 14 dni z zastrzeżeniem zapisów art. 4 pkt 2, który zezwala na natychmiastowe wejście zmian w życie w przypadku, gdy interesy państwa wymagają natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego i nie zostaną naruszone zasady demokratycznego państwa prawnego.

- Nie ma obowiązku zatrzymywania się przed sygnalizatorem wskazującym możliwość wykonania skrętu warunkowego, obowiązek jest tylko przed skrzyżowaniem.
- Zawracać można zawsze.
- Połączenie drogi z drogą jest zawsze skrzyżowaniem.
- Wolny pojazd zawsze można wyprzedzić.
- Nie ma różnicy pomiędzy wyprzedzaniem a wymijaniem.
- Zwiększenie prędkości przy wyprzedzaniu wpływa na wzrost bezpieczeństwa, ponieważ istnieje możliwość zakończenia tego manewru szybciej.

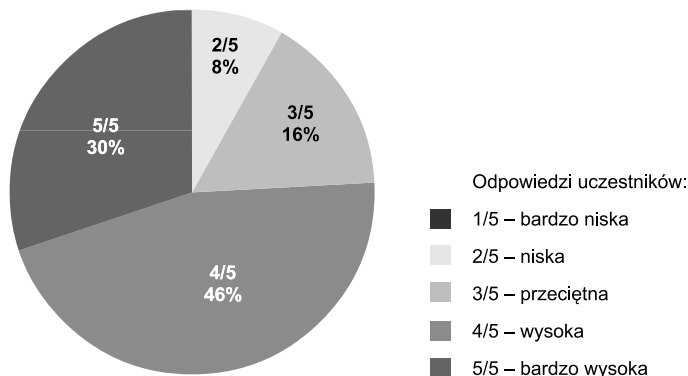
Pięćdziesięciu uczestników, wśród których badaniem objęto 36 mężczyzn (stanowili oni 72%) oraz 14 kobiet (ogółem 28%), musiało odpowiedzieć na łącznie 11 pytań stricte związanych z transportem. Połowę badanej grupy, czyli 25 osób, stanowiły osoby w wieku od 18 do 30 lat. Mniej, bo 17 osób zadeklarowało swój wiek w przedziale 31–43 lat. Dwie ankietowane osoby zaliczały się do grupy 44–56 lat, natomiast 6 osób wskazało wiek +57.

Autor spośród dostępnych narzędzi badawczych zdecydował się na użycie: analizy statystycznej, analizy i krytyki piśmiennictwa.

Wyniki badań ankietowych

Każde pytanie zostało przedstawione w takim samym brzmieniu, jakie miało w ankiecie. Struktura analizy dla pytań jest następująca: przedstawienie odpowiedzi uczestników na wykresach w sposób procentowy, opatrzonych legendą liczbową. Oprócz tego pytania (za wyjątkiem pierwszego) zostały uzupełnione wszelkimi możliwymi źródłami wskazującymi poprawną odpowiedź oraz w miarę możliwości została dokonana konfrontacja z już przeprowadzonymi przez innych autorów badaniami.

Pytanie pierwsze: W skali od 1 do 5 oceń swoją wiedzę na temat znajomości zasad ruchu drogowego.

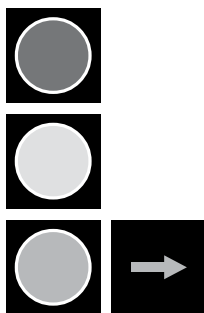


Rysunek 1. Rozkład odpowiedzi przy subiektywnej ocenie znajomości zasad ruchu drogowego

Źródło: badania własne.

Ocena miała zgodnie ze wskazaniem ankiety odbyć się w sposób subiektywny, a więc bazujący na własnych odczuciach każdego z uczestników. Przeważająca większość ankietowanych, czyli 38 osób, oceniła swoją wiedzę jako wysoką (4/5) bądź bardzo wysoką (5/5). Przeciętny (3/5) poziom znajomości przepisów wskazało 8 osób, natomiast 4 pozostałe zaznaczyły odpowiedź odpowiadającą niskiej (2/5) znajomości zasad ruchu drogowego. Żaden z uczestników nie zaznaczył odpowiedzi wskazującej na bardzo niski (1/5) stan wiedzy. Należy zauważyć, że aż połowę badanej grupy stanowiły osoby w przedziale wiekowym 18–30 lat, które stanowią, przytaczaną często w literaturze przedmiotu, tak zwaną grupę *młodych kierowców*². Wyniki ankiet wpisują się w badania przytoczone przez M. Ucińską oraz M. Dobrzyńską (2014: 3), które wymieniły wśród głównych problemów wpływających na ryzyko wystąpienia niebezpiecznych zdarzeń między innymi: przecenianie własnych kompetencji, zarozumiałość oraz subiektywne dostrzeganie ryzyka i jego akceptację, co wpisuje się w ogólne pytanie przedstawione respondentom.

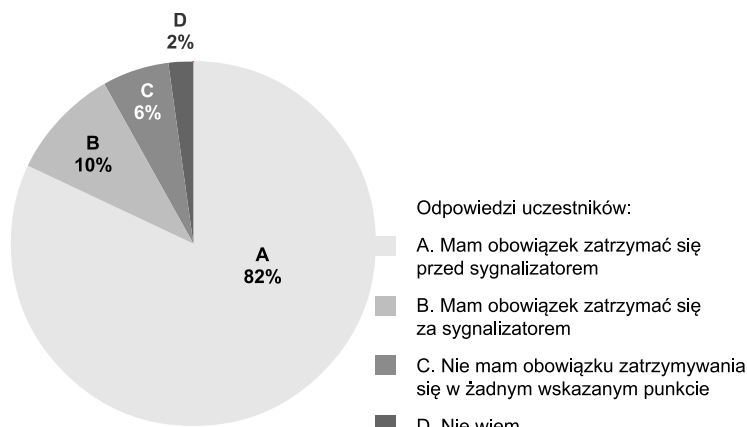
Pytanie drugie: Czy w przypadku skrętu warunkowego w prawo (zielona strzałka ukierunkowana w prawo przy czerwonym sygnale) masz obowiązek zatrzymać się przed sygnalizatorem, czy za nim na przykład po dojechaniu do skrzyżowania?



Rysunek 2. Sygnalizator S-2

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

² Definicja młodego kierowcy nie jest jednoznaczna. Niektóre źródła wskazują, że jest to osoba, która nie ukończyła 24. roku życia (*Ogólne warunki ubezpieczenia*, 2018), inne natomiast wskazują, że jest to osoba, która po uzyskaniu prawa jazdy zostanie poddana dwuletniemu okresowi próbnemu rozumianemu jako szczególnie nadzór (źródło: *Uzasadnienie do projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami*, b.r.: 8).



Rysunek 3. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość wykonania manewru skrętu w prawo przy sygnale warunkowym

Źródło: badania własne.

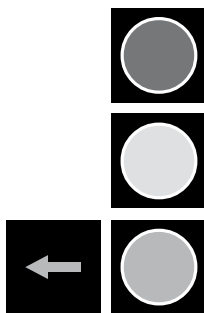
Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź A – każdy kierowca jest obowiązany zatrzymać się przed sygnalizatorem. Mówi o tym § 96 ust. 1 i 3 Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (dalej w tekście: Rozporządzenie MIoSWiA), gdzie zawarte zostało następujące wyjaśnienie: „Nadawany przez sygnalizator S-2 sygnał czerwony wraz z sygnałem w kształcie zielonej strzałki oznacza, że dozwolone jest skręcanie w kierunku wskazanym strzałką w najbliższą jezdnię na skrzyżowaniu, z zastrzeżeniem ust. 3. Ust. 3 Skręcanie lub zawracanie, o których mowa w ust. 1 i 2, jest dozwolone pod warunkiem, że kierujący zatrzyma się przed sygnalizatorem i nie spowoduje utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom”.

Poprawną odpowiedź wskazało 41 ankietowanych. Reszta, to jest 9 osób, zaznaczyła niepoprawne odpowiedzi, z czego 5 z nich wskazało odpowiedź wskazującą na konieczność zatrzymania pojazdu za sygnalizatorem. Natomiast 3 kolejni uczestnicy stwierdzili, że nie należy zatrzymywać pojazdu w żadnym punkcie, a jeden uznał, że nie ma takich informacji, które pozwolą mu na wskazanie jakiegokolwiek odpowiedzi.

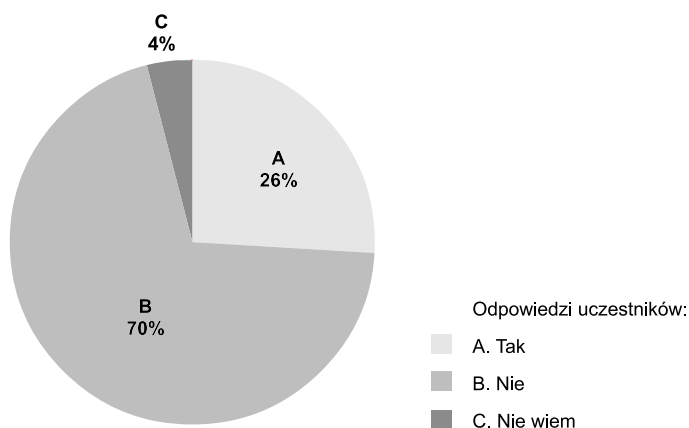
Jak wskazuje Policja w corocznie publikowanym raporcie, w samym 2019 roku drugą najczęstszą przyczyną wypadków na odcinkach prostych było nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu (2136 wypadków). Sytuacja ta wcale nie wyglądała lepiej na skrzyżowaniach, gdzie łącznie doszło do 4511 wypadków (*Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, 2020: 18).

Pytanie trzecie: Czy w przypadku skrętu warunkowego w lewo (zielona strzałka ukierunkowana w lewo przy czerwonym sygnale) masz możliwość wykonania manewru zawracania?



Rysunek 4. Sygnalizator S-2

Źródło: opracowanie własne na podstawie Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Rysunek 5. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość wykonania manewru zawracania przy sygnale warunkowym pozwalającym na skręt w lewo

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź A – tak. Mówi o tym § 96 ust. 1 poprzednio cytowanego Rozporządzenia MIoSWiA, gdzie czytamy: „Sygnał w kształcie zielonej strzałki, nadawany przez sygnalizator S-2, zezwalający na skręcanie w lewo, zezwala również na zawracanie z lewego skrajnego pasa ruchu, chyba że jest to zabronione znakiem B-23”.

Sytuacja taka należy do rzadkości – w Polsce taki układ znaków świetlnych stosuje się sporadycznie, przeważnie tylko w dużych aglomeracjach, stąd też u ankietowanych istnieje błędne przekonanie, że nie jest możliwe wykonanie manewru zawracania na takim skrzyżowaniu. Według 35 z 50 respondentów taki manewr jest

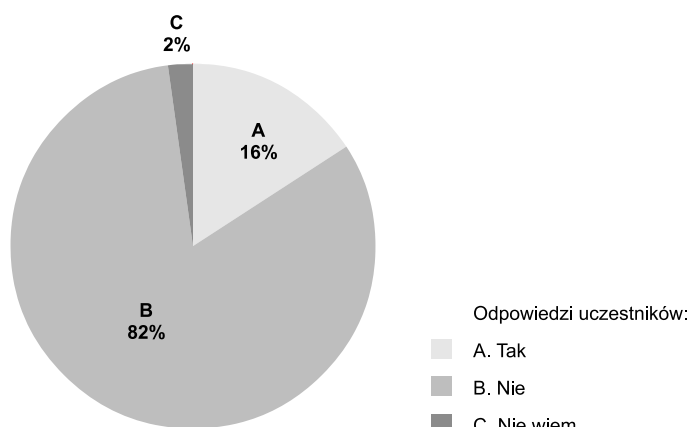
niedozwolony. Tylko 13 osób udzieliło poprawnej odpowiedzi na to pytanie, pozostałe 2 osoby nie potrafiły wskazać żadnej z powyższych odpowiedzi.

Pytanie czwarte: Czy w przypadku sygnalizatora kierunkowego ze strzałką skierowaną w lewo masz możliwość wykonania manewru zawracania?



Rysunek 6. Sygnalizator S-3

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Rysunek 7. Rozkład odpowiedzi przy pytaniu o możliwość wykonania manewru zawracania przy sygnale kierunkowym pozwalającym na skręt w lewo

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź B – nie. Odpowiedzi na to zagadnienie można również znaleźć we wcześniej cytowanym Rozporządzeniu MIOŚWiA, w którym § 97 ust. 1 stanowi, że: „Sygnały świetlne nadawane przez sygnalizator kierunkowy S-3 dotyczą kierujących jadących w kierunkach wskazanych strzałką (strzałkami)”.

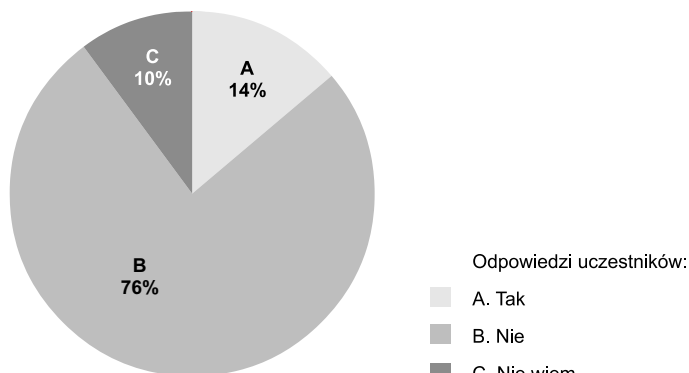
Prawidłowa odpowiedź została wskazana przez 41 ankietowanych. Następnym 8 respondentów zaznaczyło odpowiedź, wedle której możliwe jest wykonanie manewru zawracania, 1 osoba wskazała na brak odpowiedniej wiedzy umożliwiającej udzielenie prawidłowej odpowiedzi.

Pytanie piąte: Czy w przypadku sygnalizatora kierunkowego ze strzałkami na wprost i w lewo masz możliwość wykonania manewru zawracania?



Rysunek 8. Sygnalizator S-3

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Rysunek 9. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość wykonania manewru zawracania przy sygnale kierunkowym pozwalającym na jazdę prosto i skręt w lewo

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

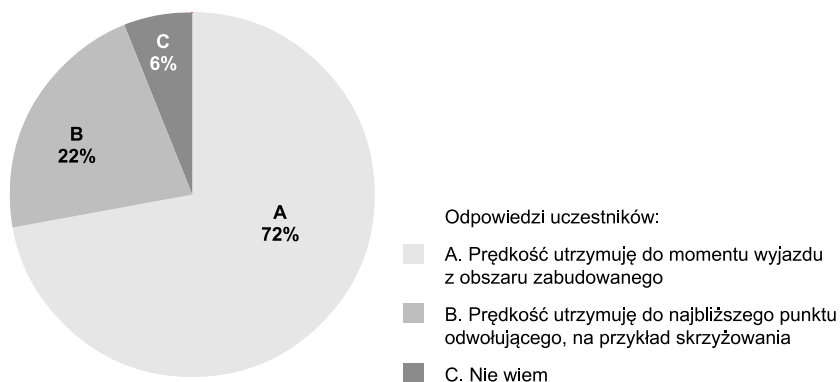
Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź B – nie. Została ona zaznaczona przez 38 osób. Siedmiu respondentów żywi przekonanie, że w przypadku sygnału nadawanego przez sygnalizator S-3 zaprezentowany powyżej możliwe jest wykonanie manewru zawracania. Pięć osób nie wie, w jaki sposób należy się zachować.

Pytanie szóste: Czy w przypadku umieszczenia znaku zakazu prędkości, na przykład do 30 km/h, pod tablicą informującą o tym, że wjechałeś na obszar zabudowany, tą prędkość musisz utrzymywać aż do znaku „koniec obszaru zabudowanego”, czy do najbliższego punktu odwołującego, na przykład skrzyżowania?



Rysunek 10. Znak D-42 oraz B-33

Źródło: opracowanie własne na podstawie Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Rysunek 11. Rozkład odpowiedzi na pytanie o utrzymywanie prędkości w przypadku umieszczenia znaku zakazu pod tabliczką informującą o wjeździe na teren zabudowany

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest A – prędkość należy utrzymywać do momentu wyjazdu z obszaru zabudowanego. Mówi o tym § 15 ust. 4 Rozporządzenia MIOŚWiA: „Znak zakazu umieszczony pod znakiem D-42 [początek obszaru zabudowanego – przyp. aut.] oznacza, że zakaz obowiązuje do znaku D-43 [koniec obszaru zabudowanego – przyp. aut.] lub E-18a [wyjazd z miejscowości, zielony znak

z czerwoną linią – przyp. aut], z wyjątkiem odcinka drogi, na którym został on zmieniony lub odwołany innym znakiem”.

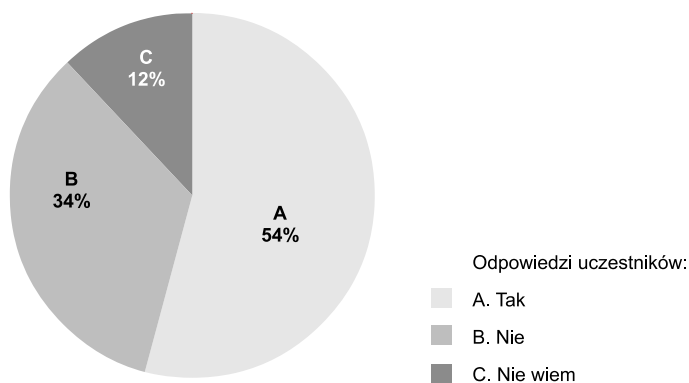
Zdecydowana większość, to jest 36 respondentów, odpowiedziała poprawnie na to pytanie, 11 osób zaznaczyło odpowiedź błędną, pozostałe 3 osoby wskazały na swoją niewiedzę.

Pytanie siódme: Czy połączenie drogi wewnętrznej z drogą publiczną można nazwać skrzyżowaniem ze wszelkimi skutkami za tym idącymi, które obejmują chociażby ustąpienie pierwszeństwa?



Rysunek 12. Znak D-47

Źródło: Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych.



Rysunek 13. Rozkład odpowiedzi na pytanie o to, czy połączenie drogi wewnętrznej z drogą publiczną można nazwać skrzyżowaniem

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

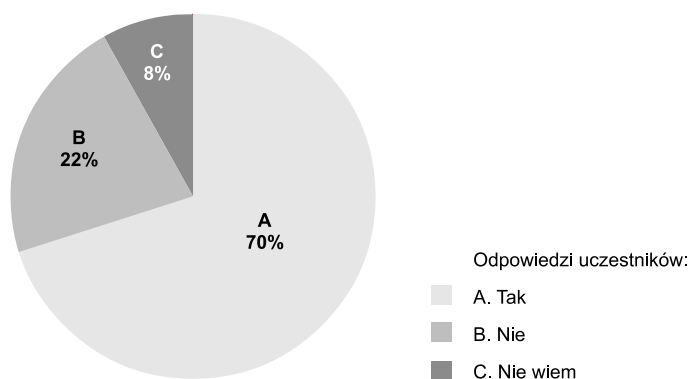
Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest B – nie. Autor umyślnie nazwał taki typ drogi połączeniem, bowiem z prawnego punktu widzenia nie jest on skrzyżowaniem. Potwierdzenie tego stanowiska, wyrażonego przez autora, można znaleźć w art. 10 ust. 10 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (dalej w tekście: Ustawa PoRD), gdzie zawarta została definicja skrzyżowania: „[...] przecięcie

się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łączenie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia; **określenie to nie dotyczy** przecięcia, połączenia lub rozwidlenia drogi twardej z drogą gruntową, z drogą stanowiącą dojazd do obiektu znajdującego się przy drodze lub z **drogą wewnętrzną**".

Nie obowiązują więc tutaj takie same zasady, jak na formalnym skrzyżowaniu (ustąpienie pierwszeństwa itp.), jak też nie wywołują żadnych skutków (odwołanie znaków zakazu/nakazu itp.). Tylko 17 spośród 50 ankietowanych wskazało poprawną odpowiedź, reszta, to jest 33 osoby, wskazała błędną odpowiedź, z czego 6 nie miało wystarczającej wiedzy, aby udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Pytanie ósme: Czy jadąc do innego kraju, jesteś obowiązany wyposażyć swój pojazd samochodowy w elementy wymagane przepisami prawa danego kraju?

Przykład: W Niemczech przepisy krajowe nakładają obowiązek wyposażenia pojazdu przez kierowcę w apteczkę samochodową zgodną z normą DIN-13164. Czy w związku z tym każdy podróżujący własnym samochodem ma obowiązek zaopatrzyć się w apteczkę samochodową?



Rysunek 14. Rozkład odpowiedzi na pytanie o obowiązek wyposażenia pojazdu zgodny z regulacjami państw obcych, będących sygnatariuszem konwencji wiedeńskiej z 1984 roku

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

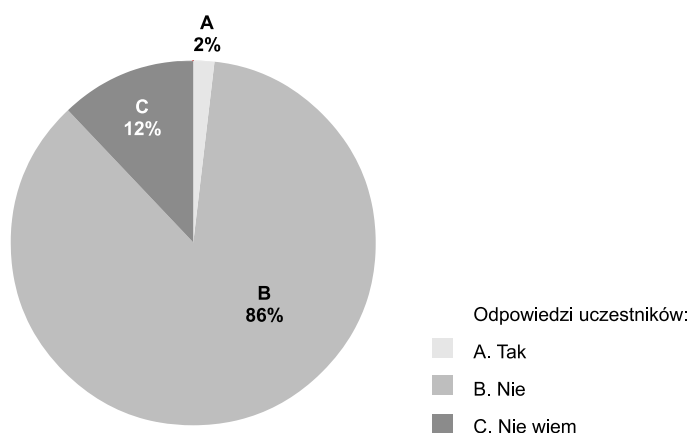
Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest B – nie, co potwierdza art. 3 ust. 3 ratyfikowanej w 1984 roku przez Polskę Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.: „Z zastrzeżeniem wyjątków przewidzianych w załączniku 1 do niniejszej konwencji Umawiające się Strony są obowiązane dopuścić do ruchu międzynarodowego na swoich terytoriach pojazdy samochodowe i przyczepy odpowiadające warunkom określonym w rozdziale III niniejszej

konwencji, którymi kierujący spełniają warunki określone w rozdziale IV; są one również zobowiązane do uznawania dowodów rejestracyjnych, wydanych zgodnie z przepisami rozdziału III, za zaświadczające, do chwili przedstawienia dowodu przeciwnego, że pojazdy, których one dotyczą, odpowiadają warunkom określonym w wymienionym rozdziale III”.

Tylko 11 osób wskazało poprawną odpowiedź. Cztery osoby nie potrafiły wskazać żadnej odpowiedzi, a zdecydowana część respondentów, czyli 35 osób, odpowiedziała na to pytanie błędnie (choć w pozytywnym sensie). Zagadnienie to można rozpatrywać na dwóch płaszczyznach:

1. Pozytywnej – w przypadku wyjazdu poza granice Polski do innych krajów będących sygnatariuszami wspomnianej Konwencji pojazd zostanie wyposażony w apteczkę (w Polsce *de iure* niewymaganą, a zalecaną w przypadku pojazdów osobowych), a po powrocie zostanie ona z nami już na stałe, dzięki czemu w razie konieczności będziemy w stanie udzielić komuś pomocy przedmedycznej.
2. Negatywnej – niewiedza, że pojazd nie musi spełniać wymagań odnośnie do wyposażenia w przypadku wyjazdu do kraju będącego sygnatariuszem wspomnianej Konwencji, może narazić kierującego na przyjęcie mandatu karnego w obcym państwie, a tym samym przyznanie się do winy bez możliwości odwołania się od tej decyzji.

Pytanie dziewiąte: Czy możesz zaparkować pojazd w pobliżu linii ciągłej bądź podwójnie ciągłej w taki sposób, że niemożliwe będzie ominięcie twojego zaparkowanego pojazdu przez inne pojazdy znajdujące się w ruchu bez przekroczenia tych typów linii?



Rysunek 15. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość zaparkowania pojazdu w pobliżu linii ciągłej w sposób utrudniający płynny ruch

Źródło: badania własne.

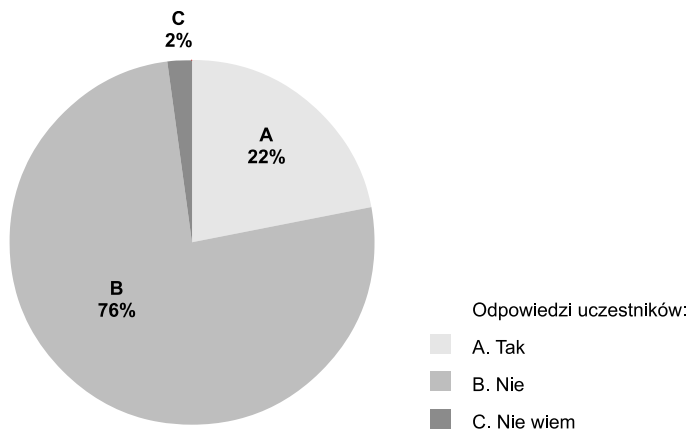
Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest B – nie. Mówi o tym art. 49 ust. 4 pkt 4 Ustawy PoRD: „Zabrania się zatrzymania pojazdu: [...] na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię”.

Poprawnie na to pytanie odpowiedziało aż 43 respondentów. Zaskakująca jest przy tym liczba 6 osób wskazujących na swoją niewiedzę, natomiast błędną odpowiedź wskazała tylko jedna osoba.

Pytanie dziesiąte: Czy możesz przekroczyć linię ciągłą bądź podwójnie ciągłą w przypadku, gdy przed tobą porusza się pojazd wolnobieżny?

Zgodnie z art. 2 ust. 34 Ustawy PoRD pojazd wolnobieżny to pojazd silnikowy, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, z wyłączeniem ciągnika rolniczego.



Rysunek 16. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość wyprzedzenia pojazdu wolnobieżnego w pobliżu linii ciągłej

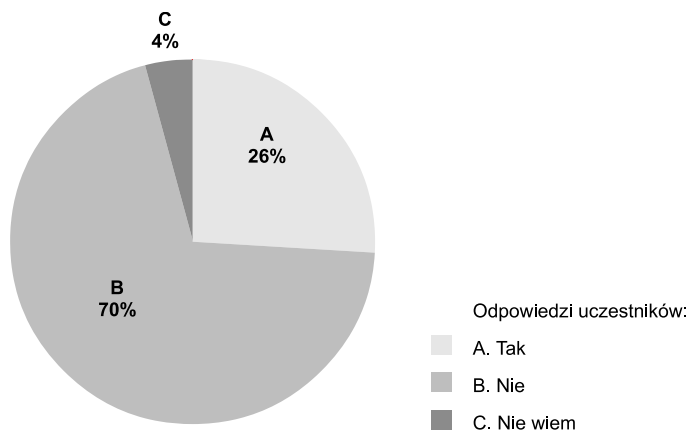
Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź B – nie. W tym przypadku autor odstępuje od uzasadnienia wspartego ustawą, uznając, że sprawa jest wyjątkowo oczywista, biorąc pod uwagę chociażby odpowiedź na poprzednie pytanie oraz fakt, że linia ta została umieszczona w celu ochrony wszystkich uczestników ruchu przed niebezpieczeństwem. Pragnie tylko wspomnieć, że każdy pojazd wolnobieżny w myśl art. 24 ust. 6 Ustawy PoRD obowiązany jest do następującego zachowania: „[...] Kierujący pojazdem wolnobieżnym, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem bez silnika jest obowiązany zjechać jak najbardziej na prawo w celu ułatwienia wyprzedzania [...]”.

Prawidłową odpowiedź wskazało 38 respondentów. Niepokojący jest fakt, że 12 osób uważa, że poruszanie się za pojazdem wolnobieżnym jest wystarczającym uzasadnieniem do przekroczenia linii jezdni. Jedna osoba uznała, że jej wiedza nie jest wystarczająca do wskazania jakiegokolwiek odpowiedzi.

Pytanie jedenaste: Czy możesz przekroczyć prędkość podczas manewru wyprzedzania?



Rysunek 17. Rozkład odpowiedzi na pytanie o możliwość przekroczenia prędkości podczas manewru wyprzedzania

Źródło: badania własne.

Poprawna odpowiedź i dodatkowy komentarz

Poprawną odpowiedzią na to pytanie jest odpowiedź B – nie. Ograniczenie prędkości ma miejsce zawsze i praktycznie żaden manewr wykonywany przez kierowcę nie uzasadnia zaprzestania respektowania przepisów ruchu drogowego. Wyjątkiem jest sytuacja, w której tylko w ten sposób można uchylić bezpośrednio niebezpieczeństwo grożące dobru chronionemu prawem, o czym mówi art. 135 ust. 1aa Ustawy PoRD: „Przepisu ust. 1 pkt 1a [zatrzymanie prawa jazdy za: przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h w terenie zabudowanym, przewożenie większej liczby osób niż ta określona w dowodzie rejestracyjnym – przyp. aut.] nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się naruszenia, o którym mowa w tym przepisie, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego”.

Zdecydowana większość, czyli 35 ankietowanych, wskazała prawidłową odpowiedź. Trzydzieści osób ma przekonanie, że zwiększenie prędkości podczas wykonywania takiego manewru jest możliwe. Dwie osoby nie potrafiły wskazać żadnej odpowiedzi. Warto przy tym wspomnieć, że według badań przeprowadzonych przez

Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego we współpracy z Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2013 roku aż 62% społeczeństwa w Polsce uważa, że przekraczanie prędkości przy dostosowaniu jazdy do pozostałych warunków nie jest niczym złym. Z kolei aż 82% badanych przyznaje się, że nie jeździ zgodnie z ograniczeniami prędkości. W samym 2019 roku według statystyk Policji miało miejsce łącznie 6268 wypadków, których przyczyną było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (*Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku*, 2020: 26).

W celu podsumowania przeprowadzonych badań autor zdecydował się na stworzenie zbiorczej tabeli zestawiającej udzielone przez respondentów odpowiedzi na poszczególne pytania wraz z zaliczeniem ich do jednej z dwóch grup – poprawnych bądź niepoprawnych.

Pytanie	Dodatkowe wyjaśnienie	Poprawne	Niepoprawne
1	Płeć	–	–
2	Grupa wiekowa	–	–
3	Wiedza	–	–
4	Sygnalizator S-2 (skręt warunkowy w prawo)	82%	18%
5	Sygnalizator S-2 (skręt warunkowy w lewo)	30%	70%
6	Sygnalizator S-3 (skręt w lewo)	82%	18%
7	Sygnalizator S-3 (skręt prosto + w lewo)	76%	24%
8	Znak zakazu pod znakiem D-42	72%	28%
9	Połączenie z drogą wewnętrzną	46%	54%
10	Wyposażenie pojazdu w elementy wymagane przepisami innego kraju	30%	70%
11	Parkowanie w pobliżu linii ciągłej w sposób utrudniający przejazd innym	86%	14%
12	Wyprzedzanie pojazdu wolnobieżnego	76%	24%
13	Przekroczenie prędkości przy wyprzedzaniu	70%	30%

Największe trudności przysporzyło kierowcom wskazanie prawidłowej odpowiedzi na pytanie o sygnalizator S-2 (skręt warunkowy lewo), gdzie udzielono 70% niepoprawnych odpowiedzi. Drugim pytaniem, które sprawiło respondentom najwięcej kłopotów, było to dotyczące drogi wewnętrznej i jej połączenia z jezdnią – 54% z nich zaznaczyło niepoprawną odpowiedź przy dodatkowych 12% osób niepotrafiących wskazać żadnej odpowiedzi (łącznie 62%). Na szczególną uwagę zasługuje pytanie 8 dotyczące tego, czy pojazd powinien być wyposażony w elementy wymagane przepisami innego kraju w przypadku wizyty w nim, gdzie aż 70% ankietowanych wskazało odpowiedź twierdzącą (będącą błędną), stąd też autor ocenia niewiedzę uczestników w tym przypadku jako pozytywną, a uzasadnienie podał w tekście.

Zakończenie

Na początku artykułu autor przytoczył najpopularniejsze mity powtarzane przez wielu kierowców. Pytania w ankiecie zostały tak skonstruowane, aby pokrywały się w przeważającej większości właśnie z nimi. Na uwagę zasługuje fakt, że w 7 na 10 pytań związanych stricte z transportem (od pytania 2 do 11) udzielono zbiorczo najwięcej poprawnych odpowiedzi (od 70% do 86%, średnia około 77,71%). Pokazuje to, że w wielu sytuacjach kierowcy potrafią podjąć właściwą decyzję niezagrażającą bezpieczeństwu.

Bibliografia

- Jak jeżdżą Polacy? Czy akceptujemy ograniczenia prędkości? Raport z badań opinii publicznej* (2013), Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Ogólne warunki ubezpieczenia* (2018), LINK4, https://www.link4.pl/sites/default/files/files/link4_owu_zbiorcze_komunikacyjne_od_27.07.2018.pdf [dostęp: 2.10.2020].
- Ucińska M., Dobrzyńska M. (2014), *Sprawność psychiczna kierującego pojazdem a działania psychologa transportu na rzecz bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym*, „Transport Samochodowy”, nr 2.
- Uzasadnienie do projektu zmiany ustawy o kierujących pojazdami* (b.r.), <https://bip.kprm.gov.pl/ftp/kprm/dokumenty/070327u1uz.pdf> [dostęp: 2.10.2020].
- Woś T. (2017), „*Ignorantia iuris*” a stosowanie prawa administracyjnego, E-Wydawnictwo, Prawnicza i Ekonomiczna Biblioteka Cyfrowa, Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego Wrocław.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku* (2020), Komenda Główna Policji, Biuro Ruchu Drogowego, Warszawa.
- Akty prawne
- Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.*, Dz.U. 1988, nr 5, poz. 40 i 44.
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 22 stycznia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U. 2019, poz. 454.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz.U. 2002, nr 170, poz. 1393.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz.U. 1997, nr 98, poz. 602.

Summary

***Ignorantia iuris* in traffic code – results of a surveys conducted among drivers**

This article focuses on one of the many key elements which, in the author's opinion, affect road safety, namely the knowledge of road traffic rules by different categories of driving licence holders. For this purpose, the author conducted a survey on a group of 50 people, and its results are presented in this article. The respondents had to answer a total of 13 questions, 10 of which were closely related to transport. The structure of the above-mentioned questions did not refer only to national law, but also to international law.

Keywords: road safety, knowledge of road traffic rules, questionnaire surveys of drivers