

Janusz Błaszczyk*

Wpływ całodobowego oświetlenia pojazdów na bezpieczeństwo ruchu drogowego

The Influence Of All Day Lighting Of Vehicles On Safety Of Road Traffic

Streszczenie

Od kwietnia 2007 polski parlament wprowadził poprawkę do kodeksu ruchu drogowego dotyczącą całodobowego używania świateł mijania. Celem było polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Artykuł przedstawia skutki wprowadzenia takiego wymogu w oparciu o statystyki policyjne, wywiady i ankiety wśród kompetentnych osób.

Słowa kluczowe: *całodobowe używanie oświetlenia pojazdów, statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

Abstract

Since April 2007 Polish Parliament introduced to the National Traffic Law amendment, requiring use of passing lights all over the Day. The goal was improving of traffic safety. Paper presents the effect of the introducing of such a requirement, basing on the police statistics, interviews and surveys among competent people.

Keywords: *use of car lights all over the Day, road traffic safety statistics.*

1. Wstęp

W 2007 roku Sejm RP wprowadził w drodze ustawy [6] obowiązek całodobowego stosowania świateł mijania przez pojazdy samochodowe. Ograniczony obowiązek częściowej jazdy z włączonymi światłami istniał od 1992, obejmował jednak okres jesienno-zimowy. Motywem wprowadzenia tego nakazu była troska o bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Szacowano, że dzięki temu nakazowi życie uratuje 303 obywateli [3]. Problematyką tą zajmowała się także Komisja Europejska, która uznała stan bezpieczeństwa ruchu

* Absolwent studiów magisterskich WSZOP na kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji, praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. dr hab. Kazimierza Lebeckiego

drogowego za niedostateczny, a jego poprawienia upatrywano m.in. we wprowadzeniu nakazu jazdy z włączonymi światłami mijania przez cały rok [1]. Bezpieczeństwo ruchu drogowego to nie tylko bezpieczeństwo publiczne, ale też bezpieczeństwo pracy, gdyż dotyczy to także kierowców dla których jazda samochodem to działalność zarobkowa. Sprawa ta porusza co najmniej kilka aspektów, m.in.: bezpieczeństwa oraz wpływu na środowisko naturalne. Pojazdy, używając odbiorników energii do których należą światła, spalają więcej paliwa. To natomiast wiąże się ze zwiększoną emisją spalin. Spaliny degradują środowisko naturalne – to są koszty ekologiczne. Większe zużycie paliwa pociąga także za sobą większe koszty – z jednej strony związane ze zwiększonym zakupem paliwa, z drugiej strony związane z częstszą wymianą podzespołów szybciej wyeksploatowanych, takich jak: żarówki, reflektory, akumulatory, paski. Częstsza ich wymiana pozwala zadać pytanie co zrobić ze zużytymi podzespołami? Jak je zutylizować z najmniejszą szkodą dla środowiska? Co ze składowaniem?

Każdy zakup produktu powoduje większe wpływy do budżetu państwa związane z podatkiem VAT. Niewątpliwie zwiększone wpływy do budżetu poprawiają bezpieczeństwo finansów Państwa. Problematyka z tym związana zostanie rozwinięta w dalszej części.

2. Motywacja wprowadzenia całodobowego oświetlenia pojazdów

Celem artykułu opartego na pracy magisterskiej jest ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zmiany przepisów nakładających nowy obowiązek. Nie natrafiono na wyniki poważniejszych badań potwierdzających tezę, że dzięki nakazowi całodobowego oświetlenia pojazdów poprawi się bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Wszystkie rozważania opierały się na przypuszczeniach. Wiele państw Unii Europejskiej, zwyczajowo uważanych, nie bez uzasadnienia, za bezpieczniejsze w ruchu drogowym, nie miały i nie mają takich wymogów prawnych. Stąd też nie można było posłużyć się ich przykładem uzasadniając wprowadzanie danego obowiązku. Kraje pozaeuropejskie też nie mają takich doświadczeń. Wobec tego posłużono się jedynie heurystykami [8]. Oto kilka przykładów:

- Najwięcej wypadków zdarza się latem, w dzień, przy dobrej widoczności. Jazda z włączonymi światłami mijania zmniejszy ich liczbę o 20%.
- Dzięki włączonym światłom pieszym łatwiej zauważyć jadący samochód.
- Policja zaleca jazdę na światłach w dzień jako środek na poprawę bezpieczeństwa, ponieważ wiele wypadków jest spowodowanych niedostrzeżeniem w porę drugiego pojazdu.

- Pojazdy z włączonymi światłami mijania są lepiej widoczne w każdych warunkach, również w dzień.
- W Szwecji i innych krajach skandynawskich jest taki nakaz.
- Włączone światła mijania pozwalają lepiej ocenić prędkość zbliżającego się pojazdu.
- 90% polskich kierowców i tak jeździło z włączonymi światłami przez cały rok.
- Unia Europejska zaleca jazdę na światłach przez całą dobę, ponieważ wpływa to korzystnie na bezpieczeństwo.
- Samochody bez świateł dla innych kierowców są widoczne dopiero w ostatniej chwili.

Zmiany ustawowe wywołały w społeczeństwie kontrowersje. Przeciwnicy nie widzieli dostatecznego uzasadnienia w poglądach przedstawionych jako heurystyki. Podważali bezinteresowność, tak władz państwowych, jak i prywatnych firm – począwszy od rafinerii, a skończywszy na producentach osprzętu elektrycznego dla samochodów oraz firm z sektora Public Relations. Do dyskusji tej włączyli się także ekolodzy widzący zwiększenie degradacji środowiska naturalnego, a nawet upatrywali przyspieszenia efektu cieplarnianego związanego z dodatkową emisją CO₂. Zwolennicy natomiast bagatelizują zwiększony koszt eksploatacji pojazdu związany m.in. z wymianą żarówek. Uważają, że koszt jest znikomy w stosunku do korzyści wynikających z przepisu. Twierdzi tak Instytut Transportu Samochodowego [5]. Przyznaje, że wzrost zużycia paliwa oscyluje średnio na poziomie 1,5%, lecz korzyści dla społeczeństwa przewyższają koszty w stosunku 2:1. Biorąc to pod uwagę, dr Sławomir Gołębiewski, ekspert Stowarzyszenia Rzecznawców Techniki Samochodowej I Ruchu Drogowego, były pracownik Instytutu Transportu Samochodowego przeprowadzając stosowne badania wykazał, że wymierne dochody z tego tytułu do Skarbu Państwa to 2,1 mld Pln [4]. Również i producenci żarówek samochodowych dzięki temu uwarunkowaniu prawnemu odnoszą znaczną, wymierną finansową korzyść. Szacuje się bowiem, że dochody z tytułu wymiany żarówek wzrosły w rok po wprowadzeniu o 60 % [10]. Innym czynnikiem jest kategoria związana z „psychologią transportu”. Dosyć ciekawym zjawiskiem jest tzw. Efekt Peltzman [2]. Wiąże się to z relacją zabezpieczeń fizycznych do własnego poczucia bezpieczeństwa. W latach 70-tych ubiegłego wieku amerykański uczoney Sam Peltzman odkrył, przebadał i udowodnił zjawisko, że im człowiek jest „bardziej zabezpieczony” tym ma większą skłonność do ryzyka. Innymi słowy mając np. w samochodzie ABS w sposób nieuzasadniony zwiększa się zaufanie do tego zabezpieczenia, a to wpływa na uśpienie

własnej czujności. Przekładając to na potrzebę tego opracowania można stwierdzić, że jeżeli kierowca ma włączone światła, to tym samym zwiększa mu się poczucie bezpieczeństwa, co z kolei, jak wspomniano wcześniej, może doprowadzić do „uśpienia”. Rzecz ma się tak samo stosując np. pasy bezpieczeństwa. Generalnie bowiem odnosi się wrażenie, iż pasy są remedium na zło mogące się wydarzyć. Oczywiście, ma to zastosowanie do pewnego poziomu, momentu. Jak to się wobec tego ma do wpływu jazdy z włączonymi światłami na bezpieczeństwo ruchu drogowego? Otóż przeprowadzając badania można zauważyć, że bezpieczeństwo to obniżyło się. Jako badania przydatne w tejsze pracy służy analiza danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych opublikowanych przez Komendę Główną Policji w poszczególnych latach oraz własna ankieta i odpowiedzi w niej zawarte. Pomagają one w zbadaniu sprawy.

3. Całodobowe oświetlenie w prawie innych państw

Problematyka ta dotyczy również innych krajów europejskich, ale nie tylko. Szczególnym przypadkiem są tu kraje skandynawskie, gdzie początki tego nakazu i próby związane z jego wprowadzeniem sięgają lat 60-tych ubiegłego wieku oraz Austria. Uzasadnienia stojące za wprowadzeniem obowiązku były jednak różne w różnych krajach.

Szwecja wprowadziła obowiązek w 1977 r. Podłożem takiej decyzji szwedzkich organów ustawodawczych była zmiana ruchu lewostronnego na prawostronny. Dzięki temu pojazdy poruszające się po drogach były bardziej widoczne, co miało wpłynąć na świadomość i dotychczasowe przyzwyczajenia kierujących, a to z kolei wpływało na zdarzenia typu „zderzenia czołowe”. Powodzenie tego przedsięwzięcia stopniowo zostało wykorzystane „marketingowo”. Zaczęto stawiać Szwecję za wzór bezpiecznej jazdy, a szwedzkie samochody za najbezpieczniejsze na świecie. Przypisywano taki stan rzeczy nakazowi jazdy z włączonymi światłami. W 1976 roku Skandynawska Rada Ruchu Drogowego (NRT) zasugerowała wprowadzenie nakazu: Danii, Norwegii i Szwecji. Dania traktując to pilotażowo wprowadziła ten nakaz dla motocykli w 1977 roku. Dwa lata później przeprowadzone badania wykazały, iż co można by uznać za paradoks, liczba wypadków z udziałem właśnie motocykli wzrosła. Nie uwzględniono jednak należycie wyników tych badań i w 1990 roku nakaz ten rozszerzono na pozostałe pojazdy mechaniczne. Wcześniej, w roku 1986 i 1988, nakaz ten zaczął obowiązywać w Norwegii i Islandii. Główną przyczyną wprowadzenia obowiązku dla tych państw są warunki klimatyczne. Są to kraje północne, gdzie częstym zjawiskiem są długie i mroźne zimy, zmiany temperatury, tzw. Białe Noce. To niewątpliwie utrudnia jazdę samochodem. W dniu

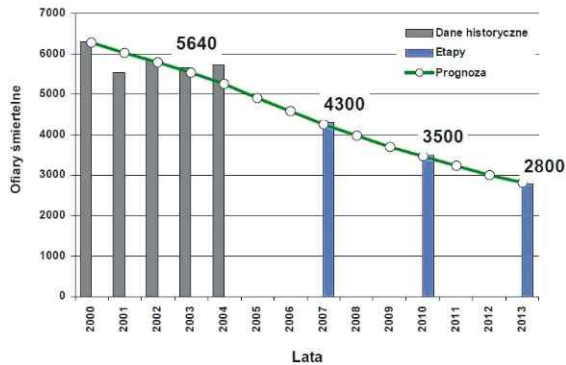
1.VIII 2006 roku Komisja Europejska wydała dokument, w którym zaleca, aby do roku 2011 na terenie całej Unii Europejskiej obowiązywał taki nakaz. Odpowiedziała na to Austria, gdzie od 2006 roku nakaz ten wprowadziła. W późniejszym czasie nakaz całodobowej jazdy z włączonymi światłami wprowadziła m.in. Polska. Obowiązek używania świateł mijania w dzień w krajach europejskich wygląda następująco:

- cały rok na wszystkich drogach: Albania, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Islandia, Kanada, Litwa, Łotwa, Macedonia, Norwegia, Polska, Szwecja,
- w okresie zimy na wszystkich drogach: Bułgaria (od 1 listopada do 1 marca), Słowacja (od 15 października do 15 marca), Chorwacja,
- w obszarach niezabudowanych przez cały rok: Rosja, Rumunia, Serbia (wprowadzono na okres próbny), Słowenia, Węgry, Włochy (tylko na drogach ekspresowych i autostradach),
- wycofano: Białoruś, Austria, Chorwacja (w okresie wiosenno-letnim),
- zakaz używania świateł mijania w dzień podczas dobrej widoczności: Grecja.

Ciekawa sytuacja nastąpiła we wspomnianej wcześniej Austrii. W wyniku badań przeprowadzonych przez Instytut EPIGUS kierowanych przez prof. Ernstea Pfliegera w 2008 roku, kraj ten odstąpił po dwóch latach obowiązywania od nakazu jazdy z włączonymi światłami przez całą dobę. Instytut przebadał stosowanie świateł od strony percepcji wzrokowej. Wyniki tych badań skłoniły austriackich prawodawców do zmiany stanowiska, pozostawiając jedynie zalecenie, by pojazdy z włączonymi światłami jednak jeździły. Zalecenie to nie prawo!

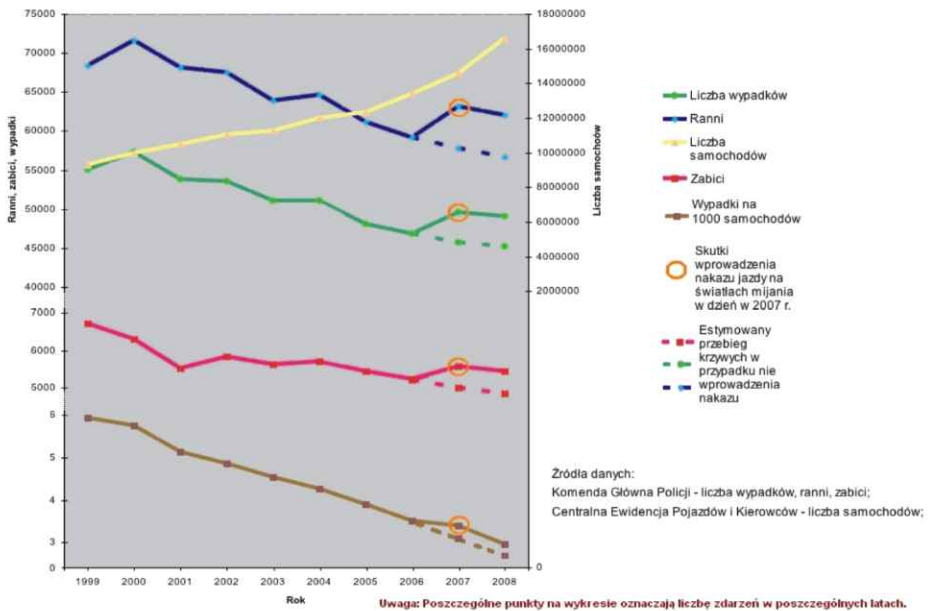
4. Działanie przepisu w Rzeczypospolitej Polskiej

Założenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego sformułowane w programie GAMBIT 2005 przewidywały spadek wypadkowości na drogach polskich, szczególnie śmiertelnej. Przewidywany spadek wypadkowości przedstawia rysunek 1.



Rys. 1. Antycypowana prognoza wypadkowości na drogach w Polsce [Publikacja za zgodą DADRL (www.dadrl.pl)] [11]

Analiza danych statystycznych dotyczących wypadkowości publikowanych przez Komendę Główną Policji pozwalała snuć takie przypuszczenia. Tymczasem jednak rzeczywistość okazała się zgoła inna. Zamiast bowiem przewidywanego spadku wypadkowości śmiertelnej mamy jej wzrost, od razu, od 2007 roku. Przedstawia to rysunek 2 ukazujący malejącą wypadkowość w poszczególnych latach, kategoriach, ich prognozę, a stan faktyczny.



Rys. 2. Wykres wypadkowości w poszczególnych latach wraz z prognozą tendencji spadkowej [Publikacja za zgodą DADRL (www.dadrl.pl)] [11]

Widać z powyższego, że stan faktyczny różni się i to dosyć znacznie od stanu prognozowanego.

Szkody poniesione przez motocyklistów zasługują na szczególną uwagę. Zapowiadano, że wprowadzony nakaz spowoduje spadek wypadkowości w tej grupie uczestników ruchu drogowego. Tak się jednak nie stało. W 2007 roku liczba ofiar śmiertelnych wzrosła o 39,6% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego. Zależność ta jest widoczna w danych opublikowanych przez Komendę. Fakty te nie są chętnie komentowane przez Instytut Transportu Drogowego, przez co domniemuje się, iż jest to sprawa dosyć wstydliva. Dlatego, jak wspomniano wcześniej, postulat spadku wypadkowości wśród motocyklistów był postulatem mającym przekonać opinię społeczną co do zasadności zmian. Nie można jednoznacznie wykazać, że nakaz ten był przyczyną wzrostu śmiertelności. Z drugiej jednak strony nic innego w prawie drogowym nie wydarzyło się, co miało by na to wpływ. W tabeli 1 w zakreślonym polu przedstawiono faktyczną wypadkowość ze skutkiem śmiertelnym z udziałem motocyklistów. Dane w tym zakresie opublikowane przez Komendę Główną Policji przedstawiają się następująco:

Tab. 1. Wypadkowość wśród motocyklistów w jednakowym okresie poszczególnych lat

	maj – wrzesień 2007		maj – wrzesień 2006	
	Wypadki	Zabici	Wypadki	Zabici
Ogółem	21981 (+1,1%)	2448 (+3,1%)	21746	2375
w porze dziennej	17191 (-0,5%)	1505 (+0,2%)	17265	1501
Wypadki spowodowane przez kierujących w porze dziennej	14080 (-1,1%)	1150 (-3,5%)	14231	1191
Wypadki z udziałem rowerzystów w porze dziennej	2628 (-18,5%)	209 (+1,4%)	3222	206
Wypadki z udziałem pieszych w porze dziennej	4055 (-10,4%)	335 (+1,5%)	4525	330
Wypadki z udziałem motocyklistów w porze dziennej	1302 (+14,6%)	155 (39,6%)	1136	111
Wypadki z udziałem motorowerzystów w porze dziennej	1082 (+30,9%)	33 (-36,6%)	826	52

Zebrany materiał pozwala na jego statystyczną analizę. Trzeba w tym miejscu wyjaśnić, że oficjalne dane policyjne dotyczące wypadkowości nie przewidują kategorii, jazda w dzień bez włączonych świateł. W opracowaniach są podane dane dotyczące kategorii „jazda bez wymaganego oświetlenia”. Dlatego też nie jest możliwe, aby na tej podstawie wyciągnąć jednoznaczne, niebudzące wątpliwości wnioski. Pomimo tego, obróbka statystyczna pomaga w ogólnym oglądzie.

Pozostaje jeszcze do wyjaśnienia sprawa odnosząca się do grup interesu stojących za wprowadzeniem nakazu. Jest sprawą oczywistą, że aby cokolwiek wprowadzić nowego, aby to miało skutek w społeczeństwie należy społeczeństwo do tego przygotować. W 2006 roku powołano **Koalicję Na Rzecz Jazdy Na Światłach Przez Cały Rok**. W jej skład wchodziło kilka firm które z bezpieczeństwem ruchu drogowego nie miały-mają wiele wspólnego. Koalicję tę tworzyły następujące organizacje [12]:

- Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- Instytut Transportu Samochodowego,
- Stowarzyszenie Droga i Bezpieczeństwo,
- Polski Związek Motorowy,
- Polski Związek Automobilowy,
- Fundacja Kierowca Bezpieczny,
- Stowarzyszenie Alter Ego,
- Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- Krajowy Duszpasterz Kierowców,
- Fundacja Komunikacji Społecznej,
- Stowarzyszenie Bezpieczne miasto i gmina,
- PZUSA,
- Volvo,
- Grupa Image,
- Bosch,
- Fleet Logistics Poland,
- Total,
- Ajex,
- Stowarzyszenie Psychologów Transportu,
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
- Renault,

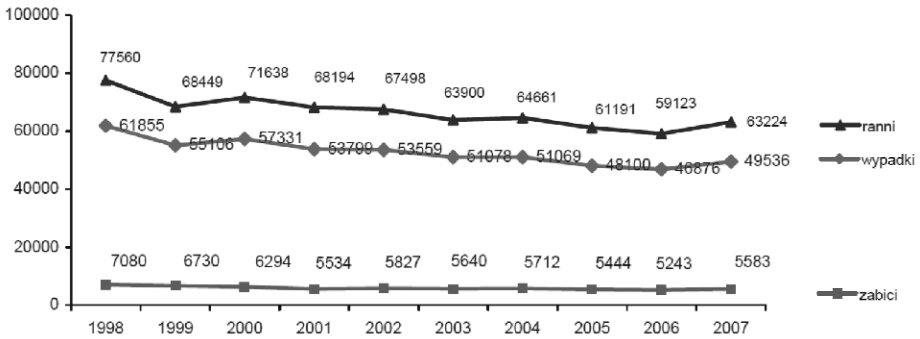
- BP Polska,
- Michelin,
- Solaris Bus & Coach.

Widać z powyższego wykazu, iż jest kilka organizacji, które mają bezpośredni zysk z wprowadzenia tego obowiązku. Firmy te związane są z produkcją oświetlenia Samochodowego oraz paliwa lub też wykorzystujące ten fakt propagandowo. Po zmianach ustawowych stowarzyszenie powyższe uległo rozwiązaniu!

W artykule posłużono się dostępnymi danymi statystycznymi, analizą odpowiedzi respondentów zawartych w skonstruowanej do tego celu ankiecie oraz ogólnymi danymi literaturowymi.

Problematyka związana z bezpieczeństwem w ruchu drogowym oparta jest na oficjalnych danych statystycznych Komendy Głównej Policji. Zawierają one m.in. dane związane z wypadkowością (szczególnie tą śmiertelną). Na tej podstawie przewiduje się tendencję wypadkową na przyszłość. Materiał opublikowany przez KGP podaje także przyczyny i okoliczności wypadków, co ma znaczenie podczas poszukiwania głównego czynnika powodującego wypadki. Wiadomości tam zawarte poddane obróbce statystycznej pozwalają zilustrować interesujący nas problem. Rok 2007 jest rokiem znamionym. W nim bowiem zaczął obowiązywać nakaz całodobowej jazdy z włączonymi światłami. W ostatnim przed tym rokiem opracowaniu policji [7] zauważono w przedmowie, że utrzymuje się tendencja spadkowa wypadków drogowych. Niestety, rok 2007 okazał się rokiem krytycznym. Wypadkowość zamiast maleć uległa znacznemu podwyższeniu. Na uwagę zasługuje tu fakt, że nie wprowadzono żadnych innych zmian do Kodeksu Drogowego, jak tylko z dniem 17 IV 2007 nakaz jazdy z włączonymi światłami przez całą dobę.

Jest to zastanawiające. Co takiego stało się od 1998, gdzie miała miejsce stała tendencja spadkowa, że nastąpił taki wzrost wypadków zakończonych śmiercią. Rysunek 3 pokazuje poszczególne kategorie wypadków w ujęciu ilości poszkodowanych osób w następujących po sobie latach.



Rys. 3. Ilość poszkodowanych w następujących po sobie latach w ujęciu bezwzględnym [Wykres na podstawie danych w poszczególnych latach, za zgodą DADR (www.dadr.pl)] [11]

Osobnym zagadnieniem wymagającym przebadania jest wykazanie co było główną przyczyną wypadków. Potencjalne przyczyny wypadków podaje Instytut Transportu Samochodowego, za KP Policji Cyt [5]: „...Z analizy danych o wypadkach (źródło danych: KG Policji baza danych SEWiK) w 2007 roku w Polsce nastąpił wzrost zagrożenia na drogach. Jednak wzrost liczby zabitych i rannych dotyczył głównie pory nocnej ogółem w stosunku do 2006 roku liczba zabitych wzrosła o 6% (+340 osób), w dzień liczba zabitych wzrosła o 4% (+109 osób) a w nocy o 9% (+231 osób. W okresie PO (maj-wrzesień 2007) w stosunku do okresu PRZED (maj-wrzesień 2006): liczba ofiar śmiertelnych w dzień wzrosła zaledwie o 0,5% (+7 osób), w tym samym okresie w nocy liczba zabitych wzrosła o 8% (+66 osób), ogółem we wszystkich zderzeniach pojazdów (co najmniej dwóch) w dzień liczba ofiar śmiertelnych spadła o 6% (47 osób zabitych mniej). Liczba ofiar śmiertelnych w zderzeniach czołowych pojazdów w dzień spadła o 8% (mniej o 31 osób), w tym samym czasie w nocy liczba zabitych wzrosła o 17% (więcej o 20 osób), liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych w dzień wzrosła o 1% (+3 osoby) ale w tym samym okresie w nocy wzrosła o 13% (40 osób zabitych więcej), liczba potrażeń pieszych na przejściach dla pieszych w dzień zmalała o 2%, w nocy wzrosła o 31%, nieznacznie wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wśród rowerzystów (w dzień o 3 zabitych więcej), liczba zabitych motocyklistów w dzień wzrosła o 40% (32 zabite osoby więcej), ale negatywne tendencje dotyczą również pozostałych miesięcy, podczas których zginęło więcej o 13 motocyklistów (43%). Liczba wypadków z udziałem motocyklistów wzrosła w dzień o 14% ale w pozostałych miesiącach (w których nie wprowadzono zmian) o 65%. Powyższa analiza danych statystycznych wykazała, że wzrost liczby zabitych w 2007 roku nie miał związku z rozszerzeniem obowiązku

jazdy z włączonymi światłami w dzień przez cały rok, jako że wzrost dotyczył głównie pory nocnej, tym samym wiązanie wzrostu zagrożenia na polskich drogach z wprowadzonymi 17 kwietnia 2007 roku zmianami w przepisach jest całkowicie nienzasadnione...”

Ten obszerny cytat próbuje w sprytny sposób zanalizować zagadnienie, lecz tak, aby powierzchownie ocenić to, do czego się odnosi i tym samym udowodnić coś co się zamierzyło, co w gruncie rzeczy może wprowadzić odczucie o wartości tejże analizy. Jest to analiza mało wartościowa! Dlaczego? Otóż wpływ nakazu jazdy z włączonymi światłami na bezpieczeństwo w ruchu drogowym nie ogranicza się tylko w pory dziennej. Sytuacja, gdzie pojazd porusza się po drodze z przepaloną żarówką nie należy do rzadkości. To natomiast pozwala w łatwy sposób wyobrazić sobie, jakie to ma znaczenie dla ruchu drogowego w porze nocnej! Zwiększona, niepotrzebna eksploatacja świateł w dzień w konsekwencji doprowadza do szybszego zużycia podzespołów, co może mieć miejsce podczas nocnej jazdy. Sam reflektor samochodowy ma konstrukcję zbliżoną do soczewki, co podczas jazdy w dzień i przy dużym nasłonecznieniu powoduje wzrost temperatury, co skutkuje nawet stopieniem się lustra! Odniesienie wypadków li tylko do pory dziennej jest nadużyciem, by nie stwierdzić manipulacją! Dlaczego? Nie stwierdzono ile wypadków miało swoje źródło w wyszczególnionych przyczynach. Poza tym można odnieść, co prawda subiektywne wrażenie, że Instytut Transportu Samochodowego podaje dane odnoszące się do pory nocnej w taki sposób, jakby autorzy robili to „z dziką satysfakcją”. To prowadzi do wniosku, że ośrodki zainteresowane w takim stanie rzeczy chcą usprawiedliwić zasadność stosowania przepisu.

W celu bardziej dogłębnego zapoznania się z tematem zaprojektowano ankietę. Założono w niej, że ma to być subiektywne odzwierciedlenie odczuć związanych z zasadnością używania świateł i związanych z tym bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Pytania w niej zawarte, w ocenie autora pozwalają na wyciągnięcie istotnych wniosków. Poczucie bezpieczeństwa, które można zaobserwować w odpowiedziach respondentów bezpośrednio przekłada się na tzw. Efekt Peltzamana, opisany w rozdziale 2. Pytania w ankiecie i udzielone odpowiedzi przedstawia tabela 3. Sondaż ten ma następującą postać:

Tab. 3. Pytania i odpowiedzi ankietowe [opracowanie własne]

Pytanie	tak	nie
1. Czy uważa się Pani/Pan za dobrego kierowcę?	16	4
2. Czy jeździ Pani/Pan bez względu na pogodę, porę dnia i roku?	18	2

3.Czy zdarza się Pani/Panu nie stosować do przepisów ruchu drogowego?	18	2
4. Czy wprowadzenie obowiązku całodobowej jazdy na światłach (subiektywne odczucie) poprawiło bezpieczeństwo na drodze?	6	14
5.Czy włączone światła we wszystkich samochodach pomagają Pani/Panu szybciej jeździć?	4	16
6.Czy zdarza się Pani/Panu nie dostrzegać na drodze pojazdów, które nie mają włączonych świateł?	4	16
7.Czy inni uczestnicy ruchu drogowego mogą mieć do Pani/Pana pełne zaufanie?	10	9
8. Czy inni uczestnicy ruchu drogowego jeżdżą zgodnie z przepisami?	0	20

Pytania nr 1 i 2 mają na celu zidentyfikowanie samooceny ankietowanego jako kierowcy. Pytanie nr 3 porusza problem jego dyscypliny. Widać wyraźnie, że jako kierowcom, zdarza nam się nie stosować do przepisów ruchu drogowego, lecz stosunek do pytania nr 7 jakby podnosi naszą samoocenę, gdyż w połowie uważamy, że pomimo tego, iż popełniamy błędy to jednak inni uczestnicy ruchu drogowego mogą nam ufać? Lecz skąd ma o tym wiedzieć inny uczestnik ruchu? Odpowiedzi na pytanie nr 8 jako temu kto ocenia nie zostawiają żadnych złudzeń. Wszyscy widzimy błędy u innych, lecz nie dostrzegamy ich u siebie, ale jak już dostrzegamy to usprawiedliwiamy się tym, iż w gruncie rzeczy inni mogą nam ufać. Pytania nr 4, 5, 6 odnoszą się bezpośrednio do nakazu jazdy z włączonymi światłami. Tutaj w zdecydowanej większości odczucia subiektywne nie pokrywają się z przypuszczeniami prawodawcy i ITS, przekonywującymi nas, że będziemy lepiej widoczni, inni nas lepiej będą widzieć, a także zadają kłam tezie, że włączone światła pozwolą jeździć szybciej.

Biorąc pod uwagę opisany wcześniej stan rzeczy warto zastanowić się nad możliwością powrotu do ustawodawstwa obowiązującego przed 2007 rokiem. Nie jest przypadkiem, że kraje „starej” UE nie wprowadziły na swoich terytoriach nakazu. Musiały uznać, że do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie tędy droga. Na zwrócenie uwagi zasługuje fakt, że nakaz ten wprowadzono w krajach byłego obozu komunistycznego. Kraje te są mniej zasobne, a nawet można pokusić się o stwierdzenie, że budżety niejednej firmy związanej z produkcją paliwa, a tym samym zainteresowanej bezpośrednio w tym, by zwiększać w jakiś sposób własne dochody są większe niż niejednego kraju „nowej” UE. Zagłębienie się w tą problematykę może doprowadzić do ciekawych wniosków. To jednak nie było zadaniem tej publikacji.

Tematyka ta wymaga dalszego przebadania. W artykule wspomniano jedynie o kosztach ekologicznych. Wątek ten nie został rozwinięty. Nie budzi

jednak żadnej wątpliwości fakt, że włączone światła generują większe zużycie paliwa, co konsekwentnie zwiększa emisję CO₂ do atmosfery. Rodzi się więc pytanie, jak to ma się do np. akcji „Godzina dla Ziemi” gdzie za pośrednictwem Public Relations i mediów wmawia się społeczeństwu, by raz w roku, w marcu na godzinę wyłączyć wszystkie światła. Jest to akcja o charakterze globalnym! [9]

5. Podsumowanie i wnioski

Po krótkim zagłębieniu się w problematykę można wysnuć następujące wnioski:

1. Nie można obiektywnie stwierdzić, że jazda z włączonymi światłami wpłynęła na podniesienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tym samym nie można stwierdzić jednoznacznie, iż jest odwrotnie.
2. Niewątpliwie nakaz ten przysporzył wymierne korzyści konkretnym grupom interesu. Dzięki niemu rozwija się rynek części zamiennych oraz wzrasta popyt na żarówki.
3. Dzięki wpływom z podatków nakaz ten spowodował i nadal powoduje większe wpływy do Skarbu Państwa.
4. Argumentacja skłaniająca do zastosowania przepisu wprowadza pewnego rodzaju dualizm. W jednym bowiem przypadku argumentuje się, że zapalone żarówki całodobowo nie mają wpływu na emisję CO₂, a w drugim przypadku podczas tzw. „godziny dla ziemi” w paleniu świateł widzi się samo zło.
5. Argumenty stojące za ustawodawcą, a mające za cel wprowadzenie nakazu nie mają charakteru doktrynalnego, a jedynie przypuszczeniowy. Jak bowiem nazwać wprowadzanie obowiązku bez przeprowadzonych wcześniej badań?
6. Z definicji świateł mijania umieszczonej m.in. w kodeksie drogowym wiadomo, że ich zadaniem jest oświetlenie drogi przed samochodem oraz pobocza z prawej strony. Do zadań tych świateł nie należy sprawienie aby pojazd był lepiej widoczny. Dlatego też można paradoksalnie stwierdzić, że im klosze bardziej są przybrudzone, tym światła mijania bardziej spełniają funkcję sygnalizacyjną!

LITERATURA

- [1] Biała Księga; Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 12.IX.2001 COM(2001) 370 wersja ostateczna.
- [2] Kondratczyk A.: *Autoświat- Niebezpieczne pasy bezpieczeństwa*, 5.XI.2008.
- [3] Konferencja prasowa ITS, Warszawa 17.IV 2007. Publikacja na stronie: <http://dadrl.pl/docs/its.pdf>
- [4] Maciejewski A.: *Kosztowny nakaz jazdy na światłach*, Rzeczpospolita 21.04.2008.
- [5] Opinia Instytutu Transportu Samochodowego w sprawie zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym – sejm RP VI Kadencja Druk nr 716 z dn. 13.06.2008 r. i Druk nr 835 z dn. 9.07.2008.
- [6] Ustawa z dnia 7 marca 2007 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym [Dz. U. 2007 nr 57 poz. 381].
- [7] Wypadki drogowe w Polsce w 2006 r. KGP 2007.
- [8] Zbiór opinii na podstawie publikacji prasowych, internetowych i własnej obserwacji.
- [9] <http://wwf.pl/godzinadlaziemi/>
- [10] www.bankier.pl, W. Brytania: Kierowcy trafią na mniej czerwonych świateł; 2009-04-14 godz.17;12, za Informacyjną Agencją Radiową.
- [11] www.dadrl.pl
- [12] www.krbrd.gov.pl/aktualnosci/Koalicja%20swiatla.html