

## **Konsultacje wewnętrzne Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego w sprawie projektu Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020**

27 lutego 2013 roku Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego zorganizowało w siedzibie Banku Światowego w Warszawie spotkanie konsultacyjne dla członków Partnerstwa, w celu zebrania uwag i postulatów dotyczących projektu Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013 – 2020. Wzięli w nim udział przedstawiciele następujących firm, organizacji i instytucji: Kancelarii Prezydenta, Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego, Automobilklubu Polskiego, Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Olsztynie, Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy w Toruniu, Instytutu Transportu Samochodowego, Polskiego Czerwonego Krzyża, Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, Polskiego Stowarzyszenia Motorowego Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy, Spółki Tramwaje Warszawskie, ABB, DEKRA, Fundacji BGŻ, Liberty Direct, DIAGEO, McDonald's, Mota-Engil Central Europe.

W ramach konsultacji zaprezentowane zostały cztery obszary, na których skupia się Narodowy Program: inżynieria, edukacja, nadzór i ratownictwo medyczne. Szczególną uwagę zaproszonych gości i najdłuższą dyskusję wywołały tematy skupione wokół: szkolenia kierowców, stanu technicznego pojazdów, ratownictwa i szeroko pojętej edukacji.

Należy zaznaczyć, że szczególnie dobitnie poruszono sprawę przełożenia o trzy lata przepisów dotyczących okresu próbnego dla młodych kierowców. W tej kwestii głos zabrały środowiska związane z ośrodkami szkolenia techniki jazdy, jednak większość uczestników konsultacji zdecydowanie zgodziła się, że należy zrobić wszystko, aby przepisy te, jak najszybciej wcielić w życie i nie czekać do roku 2016. Padła propozycja, aby do czasu osiągnięcia pełnej funkcjonalności CEPIK, wprowadzić rozwiązania legislacyjne, które pozwoliłyby zastosować przepisy dotyczące młodych kierowców (m.in. prowadzić kursy doszkalające i reedukacyjne). Wszyscy zebrani zgodzili się, że podnoszenie umiejętności kierowców to jeden z najistotniejszych elementów wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oprócz natychmiastowej potrzeby wprowadzenia szkoleń obowiązkowych z zagrożeń w ruchu drogowym dla młodych kierowców, należy bezwzględnie ujednoclić ich kształt, tzn. zajęcia teoretyczne i praktyczne są integralną częścią całego szkolenia, które powinno być w całości realizowane w ODTJ. Nielogiczny zapis w poprzedniej ustawie dzielący realizację szkolenia na dwa podmioty rozprasza ciąg dydaktyczny i stwarza zagrożenie małej wiarygodności.

### **UWAGI OGÓLNE:**

1. W uwagach ogólnych kilka razy powtarzał się postulat dotyczący ujednoczenia słownictwa/nazewnictwa, które pojawia się w Narodowym Programie. Pojawiły się propozycje, aby Program był bardziej czytelny i skonstruowany w sposób, który będzie zawierał informacje skierowane do szerszego środowiska niż specjaliści z zakresu brd.
2. Podczas konsultacji zwrócono uwagę na fakt, że część zapisów Programu jest zbyt ogólna. W konsekwencji może to uniemożliwić skuteczne wprowadzanie konkretnych działań i ich ocenę.

3. Pojawiła się propozycja wprowadzenia razem z Narodowym Programem BRD, założeń do Programu Operacyjnego, który precyzowałby instytucje i osoby odpowiedzialne za jego wdrażanie oraz źródła finansowania potrzebne do realizacji Narodowego Programu.
4. Postulujemy, aby w Narodowym Programie znalazł się obowiązek wpisywania przez województwa do strategii rozwoju społeczno-gospodarczego zadań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie regionu.
5. Część osób powtórzyła propozycję korzystania w większym stopniu z programów i wiedzy, które już są (Biała Księga, rozwiązania szwedzkie, opracowania komitetów roboczych i komisji EKG ONZ, Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu – ETSC, GRSP, WHO, itp.).
6. Z systemowego punktu widzenia wydaje się, że wyodrębnianie jako odrębnego filaru Narodowego Programu „Bezpiecznej prędkości” jest niepotrzebne. Prędkość jest związana głównie z zachowaniem człowieka (kierującego) i dlatego należy ją włączyć do filaru „Bezpieczny człowiek”.
7. Dość istotną kwestią jest zapewnienie instytucjom badawczym (wyższe uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe, PAN itp.) dostępu do danych (z wyłączeniem danych osobowych) zawartych w CEPIK-u i innych bazach danych prowadzonych przez organy administracji publicznej.
8. Duża ilość głosów podczas konsultacji odnosiła się do kwestii automatycznego przesyłania danych o wyniku badania technicznego pojazdów do CEPIK . W związku z tym podkreślano pilną potrzebę zmiany funkcjonowania systemu i rozszerzenia do niego dostępu (np. dla instytutów badawczych, czy wyższych uczelni).
9. Podczas konsultacji zaproponowano, aby na etapie prac legislacyjnych, pisania projektów rozporządzeń itp. bezwzględnie podejmować efektywne konsultacje Ministerstwa z fachowcami z dziedziny BRD, najlepiej z kilku instytucji. Konieczne są uwagi fachowców, którzy na co dzień zajmują się w praktyce problematyką ruchu pojazdów, techniki prowadzenia pojazdu, systemami bezpieczeństwa.

**POSTULATY DO DZIAŁU EDUKACJA zgłoszone głównie przez osoby koordynujące kampanie informacyjno – prewencyjne z ramienia firm prywatnych:**

1. Mimo tego, że edukacja jest jednym z trzech kierunków działań w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, brak w projekcie systemowego podejścia do tego tematu. W Narodowym Programie działania edukacyjne są wymieniane jedynie na szczeblu lokalnym. Podczas konsultacji zaproponowano, aby jasno określić, kto miałby koordynować działania edukacyjne na poziomie wojewódzkim i krajowym.
2. Przedstawiciele działający z ramienia fundacji zajmujących się m.in. propagowaniem bezpieczeństwa na drodze, zgłosili postulat wprowadzenia do podstawy programowej obowiązkowego przedmiotu wychowania komunikacyjnego. Dotyczy to również wyznaczenia konkretnego nauczyciela prowadzącego zajęcia i ilości godzin lekcyjnych dedykowanych temu przedmiotowi. Obecnie sposób prowadzenia tego przedmiotu leży

całkowicie w gestii dyrektora każdej placówki i od niego zależy sposób realizacji przedmiotu. W opinii osób zajmujących się promowaniem bezpiecznych zachowań na drodze wśród młodzieży, przedmiot ten jest kluczowy dla kształtowania prawidłowych i odpowiedzialnych postaw młodych uczestników ruchu drogowego (nie tylko rowerzystów, czy przyszłych kierowców, ale przede wszystkim pieszych). Pozostawienie decyzji o realizacji przedmiotu wyłącznie w rękach dyrekcji szkoły powoduje jego marginalizowanie.

3. Pojawił się postulat, aby opracowując podstawy programowe dla szkół, opierać się na nowych teoriach i narzędziach z dziedziny edukacji. Warto skorzystać z doświadczeń organizacji pozarządowych i prywatnych firm, które posiadają już programy edukacyjne (zaakceptowane przez Ministerstwo Edukacji) przeznaczone dla uczniów w różnym wieku.
4. Programy edukacyjne powinny być poprzedzone odpowiednią diagnozą, posiadać jasno sprecyzowane cele (zawarte już w Narodowym Programie BRD), skonkretyzowanych adresatów i realizatorów. Powinny być również badane i analizowane pod względem skuteczności (bieżąca ewaluacja).
5. Kampanie informacyjne nie wystarczą – edukacja powinna odbywać się na różnych poziomach. Należy przeciwdziałać złym wpływom (media, Internet), które propagują niebezpieczne zachowania na drodze. Postulujemy, aby w kampaniach i działaniach nie kładzono nacisku na zwiększanie penalizacji lecz aby poprzez właściwą informację zyskiwać akceptację społeczną podejmowanych działań i rozliczać się z ich efektów. Należy położyć nacisk na edukację ustawiczną i kampanie reagujące na bieżące potrzeby.
6. Zwracamy uwagę, że warto spojrzeć jeszcze na dział edukacji pod względem redakcyjnym.

#### **POSTULATY DO DZIAŁU INFRASTRUKTURA:**

1. Podczas konsultacji wyraźnie zaznaczono, że przy konstrukcji Narodowego Programu należy podkreślić znaczenie nie tylko dróg krajowych, ale również samorządowych. Postulowano, aby rozszerzyć lub opracować ujednoczone wytyczne, instrukcje i przepisy techniczne dla dróg samorządowych. Obecnie brak wielu przepisów, wytycznych techniczno - technologicznych i instrukcji dotyczących dróg samorządowych, na których odbywa się większość ruchu i gdzie jest najwięcej problemów związanych z brd. Od długiego czasu wszelkie sprawy związane z budową i utrzymaniem tych dróg pozostawione są w gestii ich zarządców bez możliwości wpływania na jakąkolwiek spójną politykę w tym zakresie w skali ogólnopolskiej.
2. Podczas konsultacji zaproponowano, aby w Narodowym Programie uwzględnić działania zmierzające do usprawnienia baz danych osób zabitych i rannych w wypadkach (bazy szpitali, policji, firm ubezpieczeniowych).

3. Pojawił się postulat, aby doprowadzić do korelacji pomiędzy przepisami ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym, a ustawami o drogach publicznych i transporcie drogowym. To samo dotyczy koniecznych zmian w ustawie o ochronie środowiska, na podstawie której, kreuje się swoista nadrzędność przepisów w niej zawartych, nad zapisami ustaw wymienionych wyżej (np. budowa nadmiernej ilości przepędów dla zwierząt, ekranów akustycznych zasłaniających widoczność w obrębie skrzyżowań, zbyt głębokich rowów przydrożnych i drzew pozostałych, bądź rosnących w koronach dróg).
4. Zdaniem uczestników konsultacji należałoby zapisać jako priorytet: aktywną współpracę międzynarodową przedstawicieli Polski na szczeblu rządowym m.in. poprzez udział w pracach Grupy Wysokiego Szczebla ds. BRD KE, Grupach Roboczych EKG ONZ, Global Road Safety Partnership, ETSC.
5. Wśród postulatów pojawiły się głosy, aby zwiększyć stopień wykorzystania najlepszych praktyk, wniosków z raportów i opracowań międzynarodowych i krajowych instytucji naukowo-badawczych, zalecanych również przez Komisję Europejską, a także wytycznych zawartych we wnioskach z międzynarodowych i krajowych konferencji.
6. Jednym z postulatów jest zapisanie w Narodowym Programie konieczności zmodyfikowania i dostosowania do zmieniających się szybko uwarunkowań techniczno – technologicznych wielu wytycznych i instrukcji z zakresu projektowania i utrzymania dróg oraz elementów bezpieczeństwa ruchu. Jest to ważne z tego względu, że nawet instytucje certyfikujące, np. GUM, czy instytuty naukowo – badawcze, posługują się przepisami i wytycznymi sprzed wielu lat, które nie nadążają za postępem i preferują wyłącznie przestarzałe rozwiązania. Zmieniane przepisy projektowe i wykonawcze nie są natomiast kontrolowane w zakresie uzyskiwanych efektów i skutków ich wdrożenia. Wyraźnym problemem jest również brak nadzoru instytucjonalnego nad m.in.: projektantami, inspektorami nadzoru, czy zarządzającymi ruchem. Nie rzadko są to osoby, które nie posiadają bieżącej i wystarczającej wiedzy technicznej.

#### **POSTULATY DO DZIAŁU NADZÓR:**

1. Wśród uczestników konsultacji pojawił się postulat zmniejszenia nacisku na fakt karania osób łamiących przepisy ruchu drogowego, a wskazanie, że usprawnienie systemu prowadzone będzie pod kątem poczucia powszechności kontroli i skutecznej reakcji na naruszenia zasad ruchu drogowego. Reakcja nie musi zawsze oznaczać nałożenia kary - może skutkować upomnieniem.
2. Pojawiła się propozycja, aby w Narodowym Programie poruszyć kwestię nałożenia na właścicieli flot firmowych, obowiązku badania bezpieczeństwa i szkoleń praktycznych z zakresu bezpieczeństwa drogowego takich jak: szkolenia z zagrożeń w ruchu drogowym w ODTJ, szkolenia jazdy defensywnej.
3. Jednym z postulatów, który pojawił się podczas konsultacji jest wprowadzenie bezpośredniej odpowiedzialności dysponenta pojazdu.

4. Propozycją, którą zdaniem uczestników spotkania warto zapisać w Narodowym Programie, jest wprowadzenie sankcji administracyjnych zamiast odpowiedzialności karnej.
5. Jednym z postulatów jest umożliwienie karania za przekraczanie prędkości osób posiadających immunitety. Fakt przekraczania prędkości nie wiąże się w żaden sposób z pełnionymi przez nich funkcjami, a ponadto wywołuje sprzeciw społeczny, co do nierównego traktowania wszystkich obywateli w sprawach o wykroczenia. Ci, którzy ustanawiają prawo i je egzekwują nie powinni budzić podejrzeń.
6. Pojawiła się propozycja promowania przez Narodowy Program, wprowadzenia zdalnej kontroli dokumentów z zastosowaniem technologii RFID. W sytuacji, kiedy coraz więcej osób zaczyna jeździć bez prawa jazdy, należy wprowadzić działania pozwalające identyfikację takich osób.
7. Przedstawiciele środowiska związanego z ośrodkami doskonalenia techniki jazdy, zgłosili postulat włączenia do Narodowego Programu zapisów, które dotyczyłyby zmiany systemu nadzoru nad OSK, OS i ODTJ. Obecnie wiele ośrodków działa nierzetelnie, oferuje bardzo niskie ceny za szkolenia, co może sugerować, że nie są one odpowiednio przeprowadzane lub w ogóle się nie odbywają, a jedynie wydawane są zaświadczenia.
8. Wielu zwolenników zyskał postulat wprowadzenia badań psychologicznych dla kierowców kategorii A i B prawa jazdy. Badania takie byłyby uzupełnieniem badań lekarskich. Mogłyby uświadamiać kandydatowi na kierowcę jego skłonności do ryzykownych zachowań na drodze. Ujawnienie skłonności do ryzykownych zachowań nie musiałyby przekreślać szansy na otrzymanie prawa jazdy, ale pozwalałoby uświadomić możliwe zagrożenia. Badanie takie powinno być obowiązkowe i powtarzalne. Należałoby wprowadzić zapis, który opisywałby zakres takich badań.
9. Podczas konsultacji zwrócono uwagę na zapisy dotyczące priorytetu I w dziale Bezpieczne Drogi, który mówi o wdrożeniu procedury nadzoru zabezpieczenia stref robót drogowych. Wyrażona została opinia, że nie jest to najważniejszy punkt przy eliminacji największych zagrożeń w ruchu drogowym i tym samym nie powinien być wskazywany jako główne działanie w tym obszarze. Statystyka wypadków drogowych w ogóle nie wskazuje, aby prowadzone roboty drogowe były przyczyną lub okolicznością towarzyszącą wypadkom drogowym.
10. Zgromadzeni uczestnicy konsultacji zgodzili się z zapisami dotyczącymi wdrożenia audytu bezpieczeństwa ruchu i przeglądów dróg z uwagi na ich bezpieczeństwo na całej sieci dróg w Polsce. Pojawił się przy tym postulat, aby podkreślić, że taki audyt powinien być niezależny. Obecnie audytorem jest pracownik zarządu drogi i tym samym podważa to wiarygodność prowadzonego audytu.
11. Propozycja, aby usunąć zapis „ *Opracowanie systemu okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także wpływu prowadzenia robót drogowych na to bezpieczeństwo*”. Taki system już istnieje i jest realizowany. Dlatego naszym zdaniem nie ma sensu umieszczać tego w Narodowym Programie.

12. Dodatkowa propozycja, jaka pojawiła się odnośnie Narodowego Programu, to zapis wprowadzający narzędzia wykonawcze dla organów zarządzających ruchem. Obecnie mamy wielość podmiotów, sprzeczność kompetencji i często słabo wyszkolona kadra techniczną. Wyposażenie organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym w konkretne kompetencje (środki nadzoru) pozwalające skutecznie egzekwować prawidłową organizację ruchu.
13. Propozycja wprowadzenia wymagań w zakresie kwalifikacji osób sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem oraz opracowujących projekty organizacji ruchu.
14. Propozycja wprowadzenia obszarowego zarządzania ruchem i dostosowania do tych zmian właściwości organów administracji sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem.
15. Propozycja rozdzielenia funkcji zarządzania ruchem od zarządzania drogą. Zarządzanie ruchem jest niezwykle istotne, ale kiedy kompetencje w tym zakresie należą de facto do zarządu drogi, funkcje zarządzania ruchem są marginalizowane i podporządkowane innym priorytetom. Ponadto często z braku środków finansowych i organizacyjnych, traktowane są marginalnie.
16. Propozycja funkcjonalnego i organizacyjnego wyodrębnienia nadzoru technicznego ze struktur zarządów dróg. Nadzór techniczny powinien być odrębną instytucją od organów zarządzających drogą, odpowiedzialnych za inwestycje, modernizację i utrzymanie.
17. Przedstawiciele środowisk związanych z ośrodkami doskonalenia techniki jazdy zaproponowali w ramach reedukacji kierowców, którzy utracili prawo jazdy za popełnione wykroczenia – krótkie, ale treściwe zajęcia w ODTJ. Infrastruktura ODTJ pozwala w sposób bezpieczny na ukazanie braków w technice jazdy i przeceniania swoich umiejętności przez brawurowych kierowców. Kilka praktycznych ćwiczeń ukazujących wpływ minimalnych różnic w prędkości na możliwości panowania nad pojazdem, w sposób najłatwiej przyswajalny przekonuje kierowców do zmiany stylu jazdy. Obecny system reedukacji się nie sprawdza, ponieważ kojarzy się jedynie z marnowaniem czasu na nudnych wykładach, na których przytaczane są suche statystyki. Badania pokazują, że w opinii społecznej uczestnicy obecnych kursów reedukacyjnych nie zamierzają zmieniać swojego stylu jazdy.

#### **UWAGI DOTYCZĄCE BADAŃ TECHNICZNYCH I INNYCH KWESTII ZWIĄZANYCH Z BEZPIECZEŃSTWEM POJAZDU**

1. Podczas konsultacji pojawiła się propozycja, wyrażona przede wszystkim przez przedstawicieli branży motoryzacyjnej, aby wprowadzić rozwiązania teleinformatyczne w zakresie badań technicznych pojazdów i zminimalizować tym samym czynnik ludzki. Postulowano również kompleksowe przetwarzanie wyników badań w oparciu o zamknięty automatyczny system (podobny postulat pojawił się już wcześniej).
2. Pojawiły się głosy postulujące dążenie do skutecznej identyfikacji pojazdu (np. RFID).
3. Podczas konsultacji zauważono konieczność wprowadzeniu zapisów mówiących o normach bezpieczeństwa, jakie powinny obowiązywać producentów obowiązkowych urządzeń bezpieczeństwa zainstalowanych w pojeździe (np. foteliki dla dzieci).

4. Jednym z postulatów jest propozycja promowania zwiększenia nadzoru nad działalnością, wyposażeniem i funkcjonowaniem stacji diagnostycznych i stacji kontroli pojazdów.
5. Przedstawiciele związani z branżą motoryzacyjną postulują wprowadzenie rozwiązań legislacyjnych, które promowałyby nabycie samochodów nowszych i bardziej bezpiecznych (takich jak podatek uzależniony od parametrów ekologicznych, czy pełne odliczenie VAT od samochodów wykorzystywanych do prowadzenia działalności gospodarczej).
6. Jedną z propozycji, którą zgłoszono podczas konsultacji jest rekomendacja archiwizacji wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania i zaostreżenie odpowiedzialności diagnostów za nieprawidłowość wykonywanych badań.
7. Konieczne jest wprowadzenie mechanizmów ułatwiających kontrole ważności badania technicznego np. naklejki z hologramem na szybę lub tablice rejestracyjne potwierdzające ważność badania technicznego. Podobny system należałoby wprowadzić w stosunku do obowiązkowego ubezpieczenia OC.
8. Zmiana kompetencji w zakresie nadzoru nad SKP. Przekazanie zadań realizowanych przez starostów w ww. zakresie do kompetencji odrębnej inspekcji technicznej.

#### **UWAGI DO DZIAŁU RATOWNICTWO:**

1. Przedstawiciele środowisk, które na co dzień związane są z ratownictwem medycznym i pierwszą pomocą, zwrócili uwagę, że w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pominięte zostało jasne zdefiniowanie roli organizacji pozarządowych w realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz zasad zlecania im zadań publicznych z tego zakresu.
2. Zaznaczono również, że niezbędne jest określenie warunków brzegowych, jakie powinna spełniać organizacja, żeby zostać włączona w działania poprawy bezpieczeństwa. W pierwszej kolejności określenia wymagają definicje: pierwsza pomoc, kwalifikowana pierwsza pomoc, ratownictwo medyczne, programy edukacyjne. Powinny także być dokładnie określone zasoby sprzętowe jak i kadrowe którymi powinna się legitymować dana organizacja. (Warunki te określa ustawa z dn. 08 09.2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz.U. Nr 191, poz. 1410 ze zm.)
3. Postulowano aby Narodowy Program BRD uwypuklał znaczenie idei pierwszej pomocy udzielanej przez świadków wypadku drogowego przed przybyciem profesjonalnych służb ratowniczych. Proponowano realizację postulatu przez wprowadzenie obowiązku nauczania pierwszej pomocy medycznej wszystkich kierowców. Ponadto, wzorem innych krajów europejskich, wprowadzenie obowiązkowej, standaryzowanej apteczki samochodowej. Obowiązkowej recertyfikacji umiejętności ratowniczych powinni podlegać kierowcy przekraczający limity punktów karnych.
4. Zasygnalizowano, że wyjaśnienia wymagają ogólne postulaty dotyczące poprawy jakości edukacji z zakresu pierwszej pomocy. Zaproponowano, aby najpierw przyjąć standardy, które definiują jakość, a następnie wytypować zestaw wskaźników ją monitorujących. Postulujemy

wprowadzenie obowiązkowego nadzoru merytorycznego polskich uczelni medycznych lub towarzystw naukowych nad jakością nauczania i standardami proponowanymi przez organizacje społeczne.

5. Jednym z postulatów, jaki pojawił się podczas konsultacji, była propozycja uporządkowania kodyfikacji prawnej systemu ratownictwa polskiego. Przede wszystkim w zakresie poszerzenia definicji podmiotów mogących podejmować działania z zakresu Kwalifikowanej pierwszej pomocy. Zaproponowano, aby wybór podmiotów odbywał się na podstawie dotychczasowych ich doświadczeń, oraz gotowości do natychmiastowego reagowania odpowiednio wyszkolonych grup. (Jednostki ratownicze OSP, WOPR, PZM, PCK, wpisane do systemu PRM, mogą działać ratowniczo już dziś. Brakuje regulacji prawnych umożliwiających dyspozytorom systemu PRM uruchomienie w/w grup, z wyjątkiem katastrof i klęsk żywiołowych).
6. Jeden z postulatów odnosi się do kwestii, która jest poruszona w Narodowym Programie i dotyczy zagrożeń związanych ze spożywaniem alkoholu lub innych podobnie działających środków odurzających. Postulujemy opracowanie bazy danych dotyczących recydywistów prowadzących kolejny raz po spożyciu alkoholu i środków odurzających. Cenne będzie również opracowanie publicznie dostępnej listy leków i chorób upośledzających sprawność kierowania pojazdami mechanicznymi, z wyłączeniem ingerencji firm farmaceutycznych.
7. Proponowane jest również wprowadzenie badań okresowych lekarskich i psychologicznych wszystkich kierowców, ze szczególnym uwzględnieniem osób przewlekle chorych i w wieku podeszłym. Postulujemy wprowadzenie obowiązku badań kontrolnych dla sprawców poważniejszych wypadków drogowych i kierowców przekraczających limity punktów karnych.

Warszawa, 27 lutego 2012 roku