

Rafał Zięba: efekt wyższych mandatów może być krótkotrwały

Opublikowano 1 miesiąc temu -
4 listopada 2022

Kierowcy wiedzą, że są wyższe mandaty. Ale czy ktoś im uświadomił, dlaczego muszą takie być? – pyta Rafał Zięba, prezes Toru Modli w rozmowie z brd24.pl

ŁUKASZ ZBORALSKI: 17 września weszła w życie druga część reformy nadzoru na drogach. Łamiącym prawo grożą naprawdę wysokie mandaty, zwłaszcza przy recydywie – czyli powtórnym złym zachowaniu, za część poważnych wykroczeń jest też od razu duża liczba punktów karnych, aż 15 jednorazowo. To było bezwzględnie w Polsce potrzebne. Mam jednak wrażenie, że przy okazji zabrakło – a okazja była dobra – przypomnienia kierowcom tego, jak nie doprowadzać do tych najpoważniejszych wykroczeń, ostrzeżenia ich...

RAFAŁ ZIĘBA: Zdecydowanie zgadzam się z tym. Zaostrzenie kar jest mocne, daleko idące, podkreśla się recydywę – samo to słowo, pochodzące z prawa karnego ma taki mrozący efekt. Recydywistą staje się ten, który dwa razy w ciągu dwóch lat popełni jedno z groźnych wykroczeń.

Natomiast rzeczywiście wysokość kar, jak i słownictwo, którym ustawodawca posługuje się wobec kierowców, zostało oderwane od konkretnych przykładów – tych szczególnie rażących wykroczeń takich jak wyprzedzanie na przejściu dla pieszych czy drastyczne przekraczanie prędkości w obszarze zabudowanym. Kierowcy teraz mają powszechnie wrażenie, że się ich bardzo mocno karze i „za wszystko”. Ten mrozący efekt może nie być do końca przez nich zrozumiany i zaakceptowany, a jednocześnie ten efekt może być, niestety, dość krótkotrwały.

Dlaczego krótkotrwały?

Bo nie będzie identyfikowany z tymi konkretnymi rażącymi wykroczeniami.

U nas podnoszą się też głosy, że najpierw trzeba zapewnić dobrą edukację, dobrą infrastrukturę, a potem dopiero surowy nadzór. Uważam, że to wszystko powinno odbywać się jednocześnie. Pytanie – kto powinien taką edukację robić w Polsce i jak?

To odwieczne pytanie, na które jako społeczeństwo nie potrafimy wciąż dobrze odpowiedzieć. Wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że egzamin na prawo jazdy w Polsce nie weryfikuje dobrze umiejętności bezpiecznego poruszania się samochodem. Z kolei nauka jazdy też przygotowuje do zdania egzaminu. W powszechnym odbiorze przepisy służą wzmocnieniu wpływów budżetowych, a nie poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Być może właśnie dlatego, że szeroko i poważnie o tym nie rozmawiamy, że skupiamy się tylko na poszczególnych elementach, a nie kompleksowo na wszystkim – infrastrukturze, edukacji, nadzorze. Brak nam całościowego podejścia. I dlatego pewnie dowiadujemy się, że będą wysokie mandaty, a jednocześnie nie uświadamiamy sobie, dlaczego muszą takie być.

I w takich rozmowach – pomijając edukację dzieci, wychowanie przez rodziców – nieuchronnie docieramy do tego punktu: szkolenie

i egzaminowanie kierowców. Czyli do części edukacji, która przygotowuje już bezpośrednio ludzi do tego, że wsiądą za kierownicę pojazdu i wyjadą na drogi. Może ten stolik trzeba też w końcu w kraju wyrzucić i powiedzieć sobie, że system musimy poddać kompletnej rewolucji?

Pewnie tak, choć nie ośmieliłbym się stawiać tez takiej rewolucji, mówić, jak ona dokładnie powinna wyglądać. W tej chwili nie potrafimy sobie nawet poradzić z tematem opłat za egzamin i wynagrodzenia egzaminatorów... To co dopiero mówić o rewolucji w całym systemie?

Jak już pan wspomina o strajku egzaminatorów, to jednym z pomysłów jest nowelizacja pozwalająca samorządowi województwa dawać WORD-om dotacje no i będą lekkie podwyżki cen egzaminów...

...ale te podwyżki też mają być w gestii samorządu.

Tak, zgadza się.

Zabawność tej historii, jeśli tak można to ujmować, polega też na tym, że wśród posłów na liście popierających tę zmianę jest obecny minister infrastruktury, który sam jako minister nie ośmielił się wnieść takiego projektu zmiany prawa i wrzucił to jako projekt poselski, bez konsultacji społecznych. To jest żenujące umywanie rąk i ucieczka od problemu.

Polski system egzaminowania działa tak, że za pierwszym podejściem egzamin praktyczny zdaje niecałe 30 proc. kursantów. Gdybyśmy go poprawili i doprowadzili do zachodnich standardów i zamiast łapać kursantów na niuansach prawnych, uczylibyśmy bezpiecznej jazdy, to zdawałoby go może i 70 proc. z nich. Wie pan jednak, co by się z tym wiązało?

No co?

No przecież jak zdawać za pierwszym podejściem na prawo jazdy będzie u nas tyle osób, co w Niemczech, to WORD-y będą miały jeszcze mniej pieniędzy niż teraz! Kółko się zamyka!

(śmiej) Ale może za to coraz więcej osób będzie chciało zdawać egzamin? Być może będzie potrzeba mniej egzaminatorów, a za to lepiej wynagradzanych?

Może powinniśmy usiąść do okrągłego stołu BRD w Polsce i powiedzieć: tak, musimy przeorganizować szkolenie kierowców. Chcemy tak uczyć, żeby byli bezpieczniejsi. A to się będzie wiązało z mniejszymi zarobkami WORD-ów. Więc musimy sobie jako społeczeństwo policzyć, ile zabraknie i uznać, że lepiej dotować trochę WORD-y, a mieć za to mniej tragedii na drogach, co przecież kosztuje nas jako społeczeństwo niemałe pieniądze?

Albo może powinniśmy sobie uświadomić, że kurs na prawo jazdy powinien być lepszy i egzamin powinien być lepszy – czyli droższy? Samochód kosztuje 100-150 tys. zł i to nie jest żaden luksusowy samochód, a kurs na prawo jazdy kosztuje 1500 zł. Egzamin kosztuje sto parę złotych... Proporcje tych wartości są niezwykle. Jesteśmy skłonni wydawać pieniądze na auta i gadżety, a na podnoszenie umiejętności już nie.

A może wróćmy do pomysłu wdrożenia w Polsce obowiązkowego szkolenia BRD po uzyskaniu prawa jazdy? Przecież WORD-y też mogłyby zorganizować sobie ośrodki doskonalenia techniki jazdy i mieć z tego dochód.

To zależy od tego, czy taki ośrodek ma na to miejsce i czy ma środki, żeby zainwestować. A koszt takiej inwestycji znacznie wzrósł i jest to na dziś kilkanaście milionów złotych. Znając sytuację finansową WORD-ów myślę, że nie każdy mógłby sobie na to pozwolić. Z drugiej strony kilka z nich ODTJ otworzyło. Przypomnę też, że pierwotnie planowano, że część praktyczna takiego kursu BRD odbywać się będzie właśnie w WORD-ach, a praktyczna w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

Padł też niedawno pomysł drogich obowiązkowych 28-godzinnych kursów dla kierowców przekraczających limit punktów karnych. Jak by się to panu podobało? Że kierowcy odbywali by kurs teoretyczny, płacili 2 tys. zł i wracali na drogę?

Albo jesteśmy konsekwentni i utrzymujemy dwa lata punkty karne na koncie kierowców, jak to właśnie teraz jest, albo tworzymy taki bajpas, czyli fikcję.

Czy nasz państwowy system nie powinien otwierać pola również dla komercyjnych działalności? Żeby trochę taki rynek kształcenia się w byciu lepszym kierowcą stymulować? Żeby ludzie wiedzieli, że mogą taki rozwój sobie zaplanować, zakupić?

Wielu kierowców taką świadomość już posiada – to mogę powiedzieć jako przedstawiciel Toru Modlin, na którym się szkolą. Skłonność do podnoszenia umiejętności w bezpiecznej jeździe mocno w Polsce rośnie. To z jednej strony np. wynik kampanii informacyjno-promocyjnej, którą prowadzimy, ale i też na forach internetowych widać, że ludzie sami chcą jeździć bezpieczniej, w uporządkowanych warunkach, chcą nauczyć się rozpoznawać poślizg, chcą nauczyć się prawidłowo siedzieć za kierownicą. Indywidualnych kierowców, którzy są gotowi zapłacić blisko tysiąc złotych za kilkugodzinne szkolenie na Torze Modlin jest w tej chwili naprawdę dużo.

Dobra wiadomość! Od dawna firmy w to inwestują. Takie szkolenia firmowe otwierają umysły wszystkim pracownikom, nie tylko tym, którzy na co dzień zawodowo posługują się samochodem. Może i tu państwo mogłoby coś stymulować – na przykład pozwalać jakoś odliczyć od podatku kursy bezpiecznej jazdy, jako inwestycję, która mocno oddziałuje na całe społeczeństwo?

To bardzo ciekawy pomysł. Nie spotkałem się z tym dotąd, a rzeczywiście państwo mogłoby tak w miękki sposób zainwestować w poprawę bezpieczeństwa. Wiele firm organizuje takie szkolenia regularnie. Wiem, że w ten sposób obniżają też koszty funkcjonowania – obcinają koszty naprawy floty, przestojów, absencji chorobowych wynikających z wypadków, ale i zyskują mniejsze zużycie klocków i tarcz hamulcowych oraz paliwa. Faktycznie uczestnicy kursów firmowych kupują potem vouchery na szkolenie dla swoich bliskich. Oni widzą, że to wiedza przydatna i dzielą się nią w domach i ze znajomymi.

Tekst powstał przy współpracy z ekspertami Toru Modlin

Źródło: BRD 24