

Marian Filar

Prezent świąteczny

Palestra 58/1-2(661-662), 222-223

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Co piszczy w prawie

Marian Filar

PREZENT ŚWIĄTECZNY

Wsiadłem do samochodu i włączyłem radio. Trafiłem na wiadomości, a w wiadomościach na wiadomość, że pod obrady Sejmu trafić ma niedługo projekt istotnego podwyższenia wysokości mandatów za wykroczenia drogowe, w szczególności za przekroczenie dopuszczalnej prędkości. Ale to jeszcze „małe piwo” – dużym jest lansowany przez Policję pomysł, by przyznać jej funkcjonariuszom prawo odbierania szczególnie niesfornym kierowcom prawa jazdy bezpośrednio na miejscu zatrzymania, a także stosowania wobec nich kary aresztu, gdy policjant uzna dane wykroczenie za poważne. No, pomyślałem – to ciąg dalszy „świętej wojny”, podjętej ostatnio przez władze z rodzimymi „szybkimi Billami”. Jak dotąd, sięgano w niej po środki techniczne w postaci fotoradarów ustawianych za każdym przydrożnym krzaczkiem oraz wypuszczania na bój z nimi nowych zastępów husarii w nieoznakowanych samochodach z radarami.

Intencja tych działań wydaje się być jednak prosta – poratowanie budżetu centralnego, a zwłaszcza tych lokalnych, za pomocą kieszeni rodzimych „Speedy Gonzalesów”. Ostatnie propozycje legislacyjne w tym względzie to milowy krok naprzód. Ale wszystko ma swoje granice. Wykroczenie drogowe to przecież takie samo wykroczenie jak każde inne i w jego karaniu muszą obowiązywać ogólne zasady odpowiedzialności za wykroczenie. Pomysł swoistej konfiskaty prawa jazdy na miejscu „drogowej zbrodni” na mocy decyzji policjanta pachnie inkwizycją, takie zobiektywizowanie odpowiedzialności typu karnego narusza zaś zasadę indywidualizacji kary, która jest podstawą zasad wymiaru kary w postępowaniu takiego typu. W istocie rzeczy posługuje się bowiem tzw. sankcją sztywną, co w połączeniu z inkwizycyjnością takiego postępowania rodzi (bez niczyjej urazy, proszę) niebezpieczeństwo rozbudzenia demona korupcji.

I przeciwko komu to wszystko? Poruszam się pojazdami mechanicznymi już prawie pół wieku i na podstawie moich obserwacji wydaje mi się, że naszych kierowców da się podzielić na cztery grupy.

Grupa pierwsza (około 10% ogółu) to kierowcy-kamikadze. Z reguły prowadzą oni dobrej klasy samochody i na ogół posiadają umiejętności techniczne w tym względzie, za to zerowe umiejętności współzycia z innymi uczestnikami ruchu, których traktują

jako zawalidrogi, które należy jak najszybciej ominąć. „Kamikadze” dość rzadko powodują wypadki drogowe, jeśli jednak już się to przydarzy, to są to wypadki poważne w skutkach. Głównym elementem ich szkodliwości w ruchu drogowym jest jednak to, że prowokują oni sporą grupę kierowców nieposiadających takich umiejętności, jak „kamikadze”, za to niewyczerpane pokłady ambicji, do rajdowej jazdy bez rajdowych zdolności, co kończy się na ogół poważnymi w skutkach wypadkami.

Grupa druga (około 20% ogółu) to „kierowcy marzeń”. Mają spore umiejętności techniczne, duże doświadczenie w ruchu i – co najważniejsze – innych kierowców na drodze nie traktują przedmiotowo. Poruszają się szybko, choć bez przesady. Wypadków też powodują niewiele i są raczej klientami „chłopców-radarowców” niż cmentarnych grabarzy. Wśród nich wyodrębniłbym charakterystyczną podgrupę, którą stanowią kierowcy TIR-ów. Mają oni wielkie doświadczenie, duże umiejętności techniczne i – choć pozostałych uczestników ruchu drogowego traktują oni (dosłownie i w przenośni) „z góry” – wolę już na drodze spotkać „tirowca”, niż „kamikadze” lub „ambicjonera”, który nie znieśie, że jadę przed nim, a już nie daj Boże – wyprzedziłem go.

Trzecia grupa (jakieś 30% ogółu) to „bonus pater familias”. Mistrzem kierownicy wprawdzie on nie jest, jednak dostrzega innych kierowców, a nawet gotów jest czynić ustępstwa na ich rzecz. Na skrzyżowaniach nie jest zazwyczaj pewien swego pierwszeństwa i woli przyhamować, przepuszczając pozostałych. Nie powodują oni raczej wypadków drogowych, a co najwyżej wzrost ciśnienia u innych kierowców, jadąc drogą, na której znak nakazuje prędkość nie większą niż 50 km/h – 49 km/h.

Grupa czwarta to „wystraszeni debiutanci”. Na ogół wyznają regułę „*langsam, langsam, aber sicher*”. Nie są oni dla innych groźni, choć bywają denerwujący i trzeba na nich uważać, gdyż często trudno przewidzieć ich zachowania na drodze.

Panie nie tworzą bynajmniej jakiejś specyficznej grupy. Ot, odpowiednio można by je zakwalifikować proporcjonalnie do pozostałych grup. Panie mają do swych samochodów racjonalny stosunek i traktują je raczej jako użyteczną kupę blachy, nie zaś jako (co typowe dla wielu mężczyzn) symbol prestiżu i przedłużenie pewnego męskiego organu anatomicznego.

A na koniec, Drodzy Państwo, tak między nami – najważniejszym rekwizytem kierowcy jest nie noga na pedale gazu czy hamulca, tylko głowa na karku. A ta powinna nakazywać, by jeździć tak, aby nie zabić samego siebie oraz kogoś innego. A dla osiągnięcia takiego celu nie zawsze wystarcza patrzenie na drogowe znaki i na prędkościomierz samochodu. I tak już zupełnie między nami – gdyby każdy kierujący pojazdem w Polsce postanowił zawsze, wszędzie i w każdej sytuacji jeździć tak, jakby to wynikać miało ze znaków drogowych, to ruch drogowy po prostu by zamarł, a w jego miejsce powstałby jeden wielki drogowy korek. A nie o to przecież chodzi!

A teraz najważniejsze: wszystkim Państwu – Czytelnikom „Palestry” życzę w Nowym Roku wszystkiego, co najlepsze, a przede wszystkim tego, by w drogowym ruchu nie utracili zdrowia, a już nie daj Boże – życia! No i by na swej drodze spotykali wyłącznie kierowców, którzy też nie chcą go utracić.