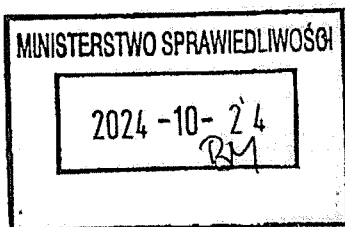


OD:



Warszawa, 2024/10/20

DO:

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

DO:

Ministerstwo Sprawiedliwości
Al. Ujazdowskie 11
00-950 Warszawa

PETYCJA¹

Szanowni Państwo,

W reakcji na pojawiające się w mediach informacje o planach wprowadzenia „rozwiązań technologicznych”, mających na celu uniemożliwienie korzystania z pojazdu przez osoby bez uprawnień, **apeluję o:**

1. Zwiększenie możliwości Policji w zakresie wykrywania i karania faktycznych przewinień i zagrożeń, zamiast — za ledwie współistniejącego i nie będącego przyczyną zagrożeń — problemu unikania kary.
2. Przesunięcie ciężaru prac na zmianę rodzaju nakładanych kar, zamiast skupiania się na omijaniu przyrodzonej wady kary zakazu prowadzenia pojazdów i cofnięcia uprawnień.
3. Zwracanie szczególnej uwagi na negatywne skutki nakładania wymogów o charakterze technologicznym na obywateli, a także rozważanie w pierwszej kolejności: stosowania istniejących, sprawdzonych „tradycyjnych” metod i wprowadzanie rozwiązań technologicznych przede wszystkim po stronie państwowej.

UZASADNIENIE

Podobnie jak niestawienie się w zakładzie karnym, niezapłacenie grzywny, tak i uniknięcie skutków kar cofnięcia uprawnień lub zakazu prowadzenia pojazdów jest „ucieczką” przed wymiarem sprawiedliwości. Nie ma wątpliwości, że Państwo powinno dążyć do egzekwowania kar.

Należy jednak bezwzględnie zauważyć: we wszystkich głośnych ostatnio sprawach, w których podejrzanym jest osoba prowadząca pomimo orzeczonej kary, to nie unikanie kary było przyczyną zaistniałej sytuacji. Przyczyną były zawsze konkretne, niebezpieczne zachowania na drodze. Zachowania, które kierowcy podejmują niezależnie od tego, czy pojazdy prowadzić mogą czy też zostało im to zakazane. Jest to nadmierna prędkość, brawurowa jazda, agresja, ignorowanie innych uczestników ruchu. Nie brak plastikowej karty w portfelu.

1 W rozumieniu Ustawy z dn. 11 lipca 2014 r. o petycjach, Art. 2 ust. 2 pkt 1.



Potwierdzają to doświadczenia innych państw, które mają zdecydowanie wyższy od Polski poziom bezpieczeństwa na drogach, chociaż nie stosują nadzwyczajnych środków wykrywania kierujących bez uprawnień. Mają natomiast brak pobłażania dla niebezpiecznej jazdy.

Dlatego za zasadne należy uznać skupienie się na wykrywaniu działań powodujących zagrożenie. Na udostępnieniu Policji oraz wymiarowi sprawiedliwości narzędzi prawnych do podejmowania działań. Obecnie funkcjonariusz policji, widząc agresywnie jadącego kierowcę, może co najwyżej poczekać na popełnienie wykroczenia i za to, zwykle nieporównywalnie nieistotne wobec „całokształtu” zachowania kierującego, nałożyć karę pieniężną odpowiadającą dwutygodniowemu zapasowi paliwa. Jest to wręcz karykatura dbania o bezpieczeństwo.

Nie ma danych, które wskazywałyby odsetek zdarzeń drogowych spowodowanych przez kierujących bez uprawnień. Można jednak łatwo oszacować, że liczba ta stanowi pojedyncze procenty, w najgorszej wersji poniżej 9%.² Działania ukierunkowane na wykrywanie braku uprawnień pomijają pozostałe 91%. Natomiast mechanizmy wykrywające i karzące niebezpieczną jazdę działają na 100% kierujących. Także tych bez uprawnień. Dając Policji podstawę do interwencji, zwiększają też wykrywalność.

W kwestii stosowania narzędzi o charakterze technologicznym zauważyć należy, że gdy Ministerstwo rozważy nałożenie problematycznych i kontrowersyjnych wymogów na obywateli, w roku 2024 Policja nadal nie posiada narzędzia, które pozwoliłyby na szybkie, „przelotowe” sprawdzanie uprawnień przy minimalnym utrudnieniu dla ruchu. Pomimo że stosowne technologie są dostępne od 15–20 lat: kamera i system rozpoznawania obrazu, do którego kierowca pokazuje dowolny dokument tożsamości. Wystarczy chęć sięgnięcia po nie oraz rozporządzenie pozwalające funkcjonariuszowi (za zgodą kierowcy) na taką formę kontroli.

² Wg statystyk Policji rocznie zgłaszane jest ok. 380 tys. kolizji i wypadków (łącznie). W większości przypadków Policja sprawdza uprawnienia uczestników. Liczba wykryć prowadzenia pojazdu bez uprawnień jest na poziomie 33 tys. Nawet przyjmując, że dotyczyłoby to wyłącznie zdarzeń drogowych: w najgorszym przypadku jest to 9% sytuacji. W praktyce większość wykryć następuje podczas kontroli drogowych, więc 9% jest liczbą nierealistycznie wysoką.