

Państwowe drogi - klient nigdy nie ma racji

Autor: **Benjamin M. Wiegold**

Źródło: mises.org

Tłumaczenie: **Klaudia Dmowska**

Odkąd samochody stały się czymś powszechnym w naszym społeczeństwie, ludzie zaczęli ginąć w nich na zaskakującą skalę. Niestety przez ostatnie sto lat [prawie 4 miliony osób](#) (ok. 35 000 rocznie) zginęło w wypadkach drogowych w USA, natomiast w Indiach, Chinach i Rosji ta liczba wynosi łącznie [średnio 300 000 osób](#) rocznie.

Najnowsze doniesienia [wskazują](#) jednak, że w 2013 r. liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w USA była najmniejsza od 1936 r. Jenny Robinson z American Automobile Association (AAA) komentuje, że jest to „dobra wiadomość”, oraz że wydaje się, iż „zaostrenie prawa [...] przynosi oczekiwane rezultaty”.

Oczywiście nasuwa to następujące pytanie: Jeżeli zaostrenie prawa jest takim łatwym rozwiązaniem, dlaczego tak wiele osób *nadal* traci życie w wypadkach? Gdy National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA, amerykański urząd ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego) lub organizacja Mothers Against Drunk Driving (MADD, Matki Przeciwko Pijanym Kierowcom) próbują odpowiedzieć na to pytanie, zazwyczaj wskazują na dobrze znanych winowajców, takich jak wysyłanie SMS-ów, bezpieczeństwo pojazdu, prowadzenie pod wpływem alkoholu, pogodę lub niedoświadczonych kierowców. Podsumowując, całkowita lista przyczyn wypadków jest ograniczona jedynie tym, ile możliwych czynników przyjdzie komuś do głowy.

Co ciekawe, wśród wszystkich tych zmiennych nigdy nie wspomina się o jednym czynniku, który pojawia się w każdym przypadku — wszystkie zgony miały miejsce na drogach państwowych. Czy więc władze federalne, stanowe i lokalne nie powinny być do pewnego stopnia pociągnięte do odpowiedzialności?

Gdyby wypadki śmiertelne występowały w takim stopniu na drogach prywatnych, na ogrodzonych osiedlach lub na parkingach w centrach handlowych, powszechne byłyby procesy karne oraz wnioski o upadłość. Jeśli

winą za spowodowanie wypadku obarczamy kierowcę, należy przynajmniej pamiętać, kto dał mu prawo jazdy. Poza tym, oczekując, że nowe przepisy ruchu drogowego, miałyby stanowić środek prewencyjny, musimy przynajmniej pośrednią winą obarzyć instytucje państwowe, ponieważ powinny one były wprowadzić te przepisy już dziesiątki lat temu (a przez kolejne lata jeszcze *więcej* przepisów).

W rzeczywistości nowe przepisy wprowadza się każdego roku, lecz mimo to dochodzi do nieszczęśliwych wypadków, a najbardziej oczywistą zmianą, do jakiej doprowadziły te przepisy, było zwiększenie się dochodów rządu w wyniku podwyższenia mandatów i częstszych wezwań do stawienia się przed sądem. Każdy mandat, każdy wypadek oraz każda ranna czy zabita osoba na drogach rządowych to porażka państwowych biurokratów, którzy nie zdołali spełnić oczekiwań związanych z transportem publicznym.

Mówiąc dokładniej, ludzie chcą jeździć szybciej; nie spędzać kilku godzin dziennie w korkach; zawracać, gdy to konieczne; tam, gdzie to bezpieczne przejeżdżać na czerwonym świetle i nie zatrzymywać się przed znakiem stopu; jeździć drogami bez ogromnych dziur; móc czytać znaki drogowe; rozmawiać przez telefon lub pisać SMS-y podczas jazdy; być powiadomionym o zamknięciu danej drogi; chcą, aby konstrukcja uczęszczanych przez nich dróg odbywała się w jak najdogodniejszym czasie i kończyła się jak najszybciej; chcą być otaczani przez *kompetentnych* kierowców; jeździć sprawnymi samochodami; korzystać z nowoczesnych technologii do zminimalizowania efektów niekorzystnych warunków pogodowych; przyjmować na siebie potencjalne ryzyko wynikające z jazdy po spożyciu alkoholu i, co jest pewnie najważniejsze, nie chcą tracić życia podczas poruszania się z punktu A do punktu B.

Osobom przyzwyczajonych do życia z poczuciem całkowitego braku alternatyw trudno wyobrazić sobie, jak można sprostać tym pozornie sprzecznym żądaniom, lecz o to tu właśnie chodzi: jednolite podejście z definicji zaspokaja tylko jeden zestaw oczekiwań — zazwyczaj ten należący do ludzi zarządzających i egzekwujących wszelkie zmiany. Jednak społeczeństwo jest pełne różnych oczekiwań. Nie ma powodu, dla którego jedne drogi nie miałyby mieć ograniczenia prędkości dla kiepskich i niedoświadczonych kierowców, a inne być całkowicie pozbawione ograniczeń dla tych kierowców, którzy życzą sobie tego

typu usług. Podobnie na niektórych drogach można by dopuścić ruch pijanych kierowców jadących z minimalną prędkością, podczas gdy na innych mogłyby obowiązywać polityka zerowej tolerancji. Istnieje wiele różnorodnych możliwości.

Jeżeli dopuścimy istnienie więcej niż jednego dostawcy danej usługi, zauważymy nie tylko, że każdy z nich rozwija własne obszary specjalizacji, lecz również, że rywalizacja pomaga wszystkim dostawcom odkryć, co się sprawdza a co nie, biorąc pod uwagę pożądaną efekt końcowy — zadowolenie klientów.

Popularne stwierdzenie „klient ma zawsze rację” całkiem nieźle sprawdza się w świecie biznesu, lecz jeżeli chodzi o drogi, klient, tzn. przeciętny obywatel, z punktu widzenia organów ścigania i ustawodawców, zazwyczaj nie ma racji. Podczas gdy przedsiębiorcy starają się z góry przewidzieć zmiany w oczekiwaniach klientów i rozwiązać potencjalne problemy, zanim w ogóle się pojawiają, biurokraci po prostu uciekają się do obwiniania tych, którym powinni pomagać, i pozwalają na nakładanie się na siebie nierozwiązanych problemów.

Niektórzy mogą się z tym nie zgadzać twierdząc, że rząd ma ograniczone zasoby, i że to nie wina władz, że są ograniczone przez obecne możliwości techniczne. Należy im jednak przypomnieć, że te same władze zarządzają agencją NASA, która ponad 50 lat temu wysłała człowieka w kosmos. Poza tym Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów (American Society of Civil Engineers) w zeszłym roku [stwierdziło](#), że przed 2020 r. USA musi wydać na infrastrukturę 3,6 biliona dolarów. Mimo że kwota ta obejmuje wiele innych rzeczy poza budową dróg, należy pamiętać, że bilion dolarów to ogromna suma pieniędzy, dzięki której można kupić 40 milionów najnowszych samochodów, która stanowi roczne dochody 19 milionów amerykańskich rodzin lub dzięki której można by wypłacać roczną pensję 535 członkom Kongresu przez 10 tys. lat.

A więc według wszelkiego prawdopodobieństwa [NHTSA](#) i inne tego typu organy nieodpowiedzialnie i nieskutecznie używają swoich ogromnych i niemożliwych do zredukowania budżetów. W tym czasie, w realnym świecie, aby otrzymać wypłatę, właściciele, kierownicy i pracownicy prywatnych firm muszą sprawdzać się w swojej roli i służyć swoim klientom dzień i noc, ryzykując utratą pracy i utrzymania, gdy rozczarowany klient zacznie korzystać z usług konkurencji.

Gdy sprawa dotyczy monopolistycznego dostawcy, tak jak w przypadku dróg, biurokraci czują się stosunkowo wygodnie na swoich uprzywilejowanych pozycjach. Nawet gdy publiczny protest osiąga taki poziom, że ktoś musi ponieść winę i zrezygnować lub zostać zwolnionym ze swojego stanowiska, sama instytucja nie jest narażona na jakiegokolwiek niebezpieczeństwo. Prywatne firmy są zależne od dobrowolnego wsparcia swoich patronów, podczas gdy państwo wymusza ciągłe dostawy gotówki (podatki) oraz i odmawia swoim ofiarom dostępu do alternatyw dla swojej działalności (monopol) przy użyciu siły.

Osoby siejące panikę stwierdzą, że bez takich działań drogi, a tym samym całe społeczeństwo, popadłyby w całkowity chaos. Wobec takiego sprzeciwu można odwołać się do czegokolwiek począwszy od zwariowanej jazdy w mieście lub w godzinach szczytu, spóźnionego sprzątnięcia ulic po wypadkach, oraz niekończącej się budowy autostrad, skończywszy na powszechnej praktyce policjantów, którzy jawnie łamią swoje własne przepisy drogowe. Nie trzeba więc dodawać, że wspomniany przez te osoby chaos jest już wszędzie.