Ekspertyza prawna o poprawie BRD

Utworzono: czwartek, 12, luty 2015 14:57

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego opublikowała ekspertyzę prawną pt. „Obowiązujący stan prawny w krajach członkowskich Unii Europejskiej, z wyłączeniem Polski, w zakresie funkcjonowania instytucji wiodących odpowiedzialnych za koordynację działań w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Ekspertyzę przygotowano niezależnie do opublikowanej wcześniej pierwszej części raportu Banku Światowego na temat struktury instytucjonalnej zarządzania BRD w Polsce. To uzupełnienie raportu o prezentację rozwiązań prawnych w zakresie funkcjonowania tzw. instytucji wiodących w krajach Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami rozwiązań możliwych do wdrożenia w Polsce.

Zdaniem autorów ekspertyzy, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego posiada wszelkie prawne możliwości do prawidłowego działania. Przyjęta forma międzyresortowa jest jak najbardziej poprawna, jednak spektrum kompetencji Rady ujęte bardzo szeroko może powodowac brak efektywności działania. Rada proponuje bowiem kierunki polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjuje badania naukowe i działalność edukacyjno–informacyjną. Brakuje natomiast faktycznych instrumentów prawnych do monitorowania oraz egzekwowania zlecanych administracji rządowej działań z zakresu poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

W krajach członkowskich Unii Europejskiej występują trzy podstawowe modele tzw. instytucji wiodącej odpowiadającej za koordynację działań w sprawach BRD: międzyresortowy, agencyjny i ministerialny. Model międzyresortowy jest zbliżony, a w niektórych przypadkach tożsamy z modelem funkcjonującym w Polsce, gdzie instytucja wiodąca składa się z przedstawicieli osób wchodzących w skład Rady Ministrów, sekretarzy, podsekretarzy stanu itd. Model agencyjny zakłada utworzenie państwowej osoby prawnej, która dysponuje własnym budżetem niezbędnym do realizacji zadań własnych. Natomiast model ministerialny zakłada, że instytucja wiodąca wchodzi w skład ministerstwa właściwego do spraw BRD.

W zdecydowanej większości państw Unii Europejskiej zadaniami z zakresu

Phoca PDF

bezpieczeństwa ruchu drogowego zajmuje się minister ds. transportu lub merytoryczna jednostka organizacyjna w jego ministerstwie. Powodem jest najszerszy zakres kompetencji związanych z brd, jakie posiada minister właściwy ds. transportu w porównaniu z kompetencjami innych ministrów.

W ocenie wykonawcy ekspertyzy, uregulowanie najważniejszej organizacji w Polsce, której celem jest poprawa brd, wyłącznie jako rozdziału w ustawie Prawo o ruchu drogowym, może stwarzać wrażenie, iż jej rola nie została wystarczająco doceniona przez ustawodawcę. Prawo powinno byc jasne, proste i zrozumiałe dla każdego obywatela. Usytuowanie przepisów dotyczących instytucji wiodącej w zakresie brd pośród szeregu przepisów technicznych, wprowadza nieuzasadnioną dezorientację. Można zatem rozważyć podjęcie prac legislacyjnych nad projektem ustawy o KRBRD lub ustawy o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Autorzy zauważyli też, że ustawa Prawo o ruchu drogowym jednoznacznie wskazuje na podmioty wchodzące w skład KRBRD, co stwarza prawny brak możliwości powołania w charakterze członka przedstawicieli innych organów administracji rządowej, jak i organizacji pozarządowych, pracowników naukowych, czy też niezależnych ekspertów. Co prawda regulamin organizacyjny KRBRD zezwala na zaproszenie do uczestnictwa w pracach ekspertów czy naukowców, jednak mają oni jedynie głos doradczy i pozbawieni są prawa udziału w podejmowaniu rozstrzygnięć. Twórcy opracowania zwrócili uwagę na pewną niekonsekwencję ustawodawcy, który umożliwił powoływanie niezależnych ekspertów w radach Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, natomiast przy Krajowej Radzie już nie. Samo utworzenie Wojewódzkich Rad Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego autorzy uznali za rozwiązanie optymalne i warte kontynuowania.

Rozważenia wymaga również wyraźne uregulowanie podległości stuktur lokalnych względem KRBRD. W chwili obecnej brakuje możliwości wpływania na kierunki prac struktur terenowych instytucji wiodącej, czy też wydawanie wiążących zaleceń.

Rozwiązania prawne zastosowane w poszczególnych państwach członkowskich niekiedy znacząco różnią się od siebie i nie mogą być implementowane „wprost” do polskiego porządku prawnego, tłumaczą autorzy analizy. Każda z instytucji wiodących w Unii Europejskiej może być jednak porównywana pod kątem organizacyjnym. Należy się zatem zastanowić, który z nich jest optymalny i implementacja, którego z nich mogłaby wpłynąć znacząco na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Autorzy ekspertyzy zalecają działania długo i krótkoterminowe. W jak najkrótszym czasie rekomendują rozważenie przyjęcia modelu ministerialnego instytucji wiodącej w postaci powołania międzyresortowego pełnomocnika rządu ds. brd obsługiwanego przez wyspecjalizowaną komórkę organizacyjną w ministerstwie ds. transportu.

Jako działania długoterminowe autorzy ekspertyzy zaproponowali rozważenie podjęcia prac legislacyjnych nad projektem ustawy o Krajowej Radzie

Phoca PDF

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego lub ustawy o bezpieczeństwie ruchu drogowego.

Niezależnie od przyjętego modelu, celem nadrzędnym każdej instytucji wiodącej powinno być zapewnienie jak najbezpieczniejszego ruchu drogowego, podsumowali autorzy. Zadbanie o bezpieczny ruch drogowy, w którym liczba wypadków oraz ofiar zostaje zredukowana do jak najniższego poziomu, jest warta podjęcia wszelkiego trudu i niezbędnych kosztów.

Źródło: Ekspertyza prawna „Obowiązujący stan prawny w krajach członkowskich Unii Europejskiej, z wyłączeniem Polski, w zakresie funkcjonowania instytucji wiodących odpowiedzialnych za koordynację działań w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego”; Kancelaria Łazor i Wspólnicy S.K.A.

Phoca PDF