



- W trakcie przygotowań projektu ustawy rozważaliśmy czy na każdy z etapów powinien być jeden audytor czy odrębny dla poszczególnych etapów. Właściwe rozwiązanie jednak pokaże dopiero praktyka. Natomiast ważnym postanowieniem dyrektywy jest to, że audyt jest wykonywany niezależnie od zarządcy drogi. Jak rozumieć tę niezależność? W polskich przepisach zwrócono uwagę na dwa aspekty niezależności.

Po pierwsze – audytorem nie może być osoba, która wykonuje w trakcie przeprowadzania audytu, zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi. W ten sposób nie dochodzi do konfliktu interesu. Po drugie – chodzi o wykluczenie powinowactwa – zastrzega Jarosław Waszkiewicz. Tak więc w tym drugim przypadku audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być przeprowadzany przez audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, którego małżonek, krewny i powinowaty do drugiego stopnia, osoba związana z nim z tytułu przysposobienia, opieki lub kurateli wykonuje, w trakcie przeprowadzania audytu, zadania w zakresie projektowania, budowy, przebudowy, zarządzania odcinkiem drogi podlegającym audytowi, zarządzania ruchem lub nadzoru nad zarządzaniem ruchem na odcinku drogi podlegającym audytowi.

Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego lub zespół audytujący, w którego skład wchodzi co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Działalnością wieloosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego kieruje audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego (kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Audytor może być całkowicie niezależny od zarządcy poprzez wyłonienie go w

przetargu publicznym. Może też działać na wszystkich etapach audytu brd. – Proszę jednak zauważyć, że obejmuje to bardzo długi czas przygotowań inwestycji, jej realizacji. Wydaje mi się, że z wielu względów taka wieloletnia umowa ma swoje korzyści, ale również może blokować i audytora i zarządcę drogi w ich działaniach. Zarządca drogi ma jednak możliwość utworzenia w ramach swojej struktury wieloosobowej lub jednoosobowej komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tu ponownie ustawodawca musiał się zmierzyć z problemem niezależności takiego stanowiska. Szukaliśmy w istniejących przepisach prawnych regulacji dotyczących niezależności różnych stanowisk – spojrzeliśmy na przykład na zasady audytu zewnętrznego w rachunkowości. Wykorzystaliśmy to co najlepsze, czyli zapewniliśmy audytorowi brd bezpośrednią podległość pod kierownika jednostki. Ponadto zarządca drogi zapewnia wyłączność sprawowania funkcji audytora, a więc w oderwaniu od innych czynności i jako jedyny obowiązek w pracy – wyjaśnia Jarosław Waszkiewicz.

Takie rozwiązanie obowiązuje dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Kierownik komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego podlega zatem bezpośrednio Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad. Kierownik jednostki, a więc Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, zapewnia warunki niezbędne do niezależnego, obiektywnego i efektywnego prowadzenia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zapewnia organizacyjną odrębność komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Natomiast zgodnie z projektem nowych przepisów do audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego zatrudnionego w jednoosobowej komórce audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego stosuje się przepisy ustawy dotyczące kierownika komórki audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przepisy dają audytorowi pewną swobodę w kształtowaniu stosunku prawnego w zakresie niezależności. Podstawą tego jest ograniczony katalog przyczyn stanowiących podstawę rozwiązania stosunku pracy z audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego bez wypowiedzenia. W tym katalogu zapisano trzy przesłanki takiego wypowiedzenia: przestępstwo umyślne przeciwko życiu i zdrowiu; przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub osobistej; przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Projekt ustawy precyzuje też wymagania wobec samego audytora i jego kwalifikacji. Audytorem bezpieczeństwa ruchu drogowego może być osoba, która:

- posiada wyższe wykształcenie techniczne w zakresie budownictwa drogowego, inżynierii ruchu drogowego lub transportu;
- posiada co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie projektowania dróg, inżynierii ruchu drogowego, zarządzania drogami, zarządzania ruchem drogowym lub opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- posiada ważny certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego ma obowiązek stałego podnoszenia kwalifikacji zawodowych na szkoleniach okresowych co najmniej raz na trzy lata.

Szkolenia zakończone egzaminem (wstępne) oraz szkolenia okresowe przeprowadzają uczelnie, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym (publiczne i niepubliczne). Uczelnie powinny posiadać uprawnienia do prowadzenia studiów drugiego stopnia z zakresu budownictwa drogowego.

Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego wydaje na wniosek kandydata na audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego na okres trzech lat minister właściwy do spraw transportu, po dostarczeniu przez tego kandydata dokumentów potwierdzających spełnienie wymogów dotyczących wykształcenia, praktyki zawodowej oraz ukończenia szkolenia wstępnego. Certyfikat audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego jest przedłużany na kolejne trzy lata na wniosek audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego po dostarczeniu potwierdzenia ukończenia szkolenia okresowego.

Minister właściwy do spraw transportu odmawia w drodze decyzji administracyjnej:

- 1) wydania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku nie spełnienia któregokolwiek z wymogów dotyczących wykształcenia, praktyki zawodowej oraz ukończenia szkolenia wstępnego;
- 2) przedłużenia certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego w przypadku nie przedstawienia zaświadczenia o ukończeniu szkolenia okresowego.

Osoby posiadające zaświadczenie o ukończeniu kursu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego - w dniu wejścia w życie ustawy uznaje się za audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, pod warunkiem uzyskania certyfikatu, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw zawiera zapis mówiący, że jej przepisów nie stosuje się w przypadku inwestycji, dla których przed dniem wejścia w życie ustawy:

- ogłoszono postępowanie przetargowe na opracowanie karty informacyjnej przedsięwzięcia lub raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko na potrzeby decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu zakończenia oceny oddziaływania na środowisko;
- złożony został wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej do czasu wydania tej decyzji;
- złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę do czasu

wydania tej decyzji;

- złożony został wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie do czasu wydania tej decyzji lub zgłoszono prowadzenie robót budowlanych lub zawiadomiono o zakończeniu budowy obiektu budowlanego do czasu rozpoczęcia użytkowania drogi.

Zmiany natomiast w dotychczas obowiązujących przepisach dotyczą: ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia.

AS

Materiał na podstawie wystąpienia Jarosława Waszkiewicza - dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, podczas Seminarium BRD „Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej: kto, co, kiedy, jak, dlaczego”, zorganizowanego przez Ministerstwo Infrastruktury (obecnie MTBiGM) - Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (Warszawa, 15-16 listopada 2011 r.). Seminarium odbyło się w trakcie IX Międzynarodowych Targów Infrastruktury Miejskiej i Drogowej INFRASTRUKTURA 2011.