Cała władza w ręce TDT

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 25, listopad 2018 21:17
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1661

W amerykańskiej kulturze prawnej bardzo silna jest tradycja konstruowania wszelkich instytucji i powiązań funkcjonalnych między nimi zgodnie z zasadą „checks and balances" – wzajemnej kontroli i równowagi. Uważa się bowiem, że nadmiar władzy skupionej w jednym ręku stanowi naturalną pokusę do nadużyć. Wszakże – jak stwierdził trafnie Lord Acton – każda władza deprawuje, a władza absolutna deprawuje absolutnie. W ostatnich dniach najlepszym potwierdzeniem tej prawdy była sytuacja w Komisji Nadzoru Finansowego. Niestety polski prawodawca niekoniecznie korzysta z mądrości innych i doświadczeń przeszłości.

Najlepszym tego dowodem jest procedowana obecnie nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Nowelizacja ta została wniesiona naprędce do Sejmu i już od razu po pierwszym czytaniu przystąpiono do jej procedowania i to nie w ramach powołanej w tym celu podkomisji – co w przypadku skomplikowanych projektów było jeszcze niedawno standardem – ale na forum odpowiedniej komisji. Pośpiech można by wyjaśnić faktem, że ustawa zawiera transpozycję dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 roku w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep; transpozycję, która jest już znacznie opóźniona w stosunku do zobowiązań wspólnotowych. Tyle tylko, że projekt ustawy zawiera rozwiązania nie wymagane przez dyrektywę mianowicie scentralizowanie nadzoru nad diagnostami i nad stacjami kontroli pojazdów w rękach Transportowego Dozoru Technicznego. Podkreślił to Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców w piśmie skierowanym na ręce Premiera. Rzecznik stwierdził „Należy zauważyć, zgodnie z zasadą „UE+zero", iż Dyrektywa nie wymaga na projektodawcy konieczności organizowania nowego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Rzecznik przychyla się do opinii Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów, iż aktualnie istniejący system nadzoru, po dokonaniu niezbędnych korekt i usprawnień, może funkcjonować nie tylko lepiej, ale i znacznie taniej niż ten zawarty w Projekcie ustawy. Proponowana zmiana generuje ogromne koszty, zarówno po stronie przedsiębiorców, jak i obywateli. W latach 2019-2028 maksymalny limit wydatków TDT, będący skutkiem finansowym wejścia w życie Projektu […] wynosi obecnie niemal 553 mln złotych."

Wyjaśnić w tym miejscu należy, że nowy system – zarządzany przez TDT – ma być około 20-krotnie droższy od obecnego systemu opartego o starostów.

Projektodawcy twierdzą, że zaproponowana zmiana była konieczna, gdyż powiaty nie radziły sobie z zadaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Jako dowód przytaczają negatywną ocenę tych działań dokonaną przez NIK w ramach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu". Rzeczywiście mógłby to być istotny argument, gdyby próba jednostek poddanych kontroli była reprezentatywna. Reprezentatywna jednak nie była – co wyraźnie wskazała Najwyższa Izba Kontroli. Cytując oficjalną informację: „Przyjęto dobór celowy jednostek do kontroli. Podstawą doboru były m.in. informacje pozyskane w Transportowym Dozorze Technicznym, dotyczące:

- wyników kontroli prowadzonych przez ten urząd w SKP przeprowadzanych przed wydaniem „poświadczeń zgodności", a także wyników kontroli prowadzonych na podstawie zawartych ze starostami porozumień w sprawie powierzenia czynności kontrolnych TDT;
- „poświadczeń zgodności" dla których upływa lub upłynął okres ważności;
- starostów, którzy przeprowadzania takich czynności nie powierzyli Dyrektorowi TDT."

Innymi słowy – najpierw NIK otrzymał od TDT listę powiatów, w których potencjalnie sytuacja z nadzorem może być najgorsza, następnie przeprowadził tam kontrolę, stwierdził, że sytuacja jest zła, po czym tak sformułowany wniosek został przez resort transportu uogólniony na sytuację w całym kraju. Z

Phoca PDF

korzyścią dla TDT otrzymującego znaczący zakres władzy i dodatkowych środków.

Drugim argumentem przemawiającym w ocenie Ministerstwa Infrastruktury za zmianami było nieprzygotowanie powiatów do podjęcia nowych zadań wynikających z transponowanej dyrektywy. Ankiety, która była wypełniania przez powiaty w dobrej wierze i obejmowała w szczególności pytania o wymogi kwalifikacyjne pracowników nie wynikające z obecnie obowiązujących przepisów. Trudno zatem wymagać, że powiaty – bez dodatkowych środków – będą antycypowały przyszły stan prawny i z wyprzedzeniem się do niego dostosowywały. Zresztą w oparciu o to kryterium można przyjąć, że TDT jest równie nieprzygotowany, skoro w pierwszym roku na zbudowanie odpowiednich struktur będzie potrzebował wydać ok. 40 mln zł i zatrudnić nowych pracowników.

Czy rzeczywiście zatem chodzi tylko o skuteczne wdrożenie dyrektywy?

Nie przeczę, że obecnie istniejący system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów wymagał korekt. Optymalnym rozwiązaniem byłoby zapewne powierzenie TDT obowiązków w zakresie weryfikacji warunków lokalowych i technicznych stacji, przy pozostawieniu nadzoru administracyjnego w rękach starostów. Wówczas niezależny organ administracji dokonywałby oceny materiałów przygotowanych przez wyspecjalizowany organ i na tej podstawie podejmował decyzje dotyczące czy to diagnostów, czy to stacji kontroli pojazdów. Choć propozycja ta była podnoszona od dłuższego czasu przez środowiska samorządowe to przyjęta nie została.

Zamiast tego całość władzy ma zostać przekazana w ręce TDT. TDT będzie kontrolującym, oceniającym, oskarżającym i wydającym decyzję. Decyzję możliwą do zaskarżenia do Ministerstwa Infrastruktury, które nadzoruje TDT… Władza prawie absolutna.

Pozostaje zatem tylko czekać na moment, gdy w nowym systemie pojawią się nadużycia. Nie dlatego bym uważał, że obecny skład TDT jest nieuczciwy – bo do sformułowania takiej tezy nie mam żadnych podstaw. Mówię to dlatego, że taka jest natura ludzka i słusznie to niegdyś Lord Acton wskazał.

Phoca PDF