Głupota w przepisach usankcjonowana

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 21, marzec 2021 23:58
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 2199

Nie ma nic bardziej demoralizującego niż przepisy na tyle oderwane od rzeczywistości, że urągają zdrowemu rozsądkowi. Prawodawca powinien zatem mieć dostateczną wiedzę na temat regulowanej przez siebie materii i rozwagę w proponowaniu rozwiązań dostrzeżonych problemów. Niestety coraz częściej przy tworzeniu przepisów i wiedza, i rozsądek są po prostu ignorowane.

Dobrym przykładem jest procedowana obecnie w Senacie ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw regulujących kwestie dotyczące udziału hulajnóg elektrycznych (i innych podobnych pojazdów) w ruchu drogowym. W jej treści i trybie procedowania jak w soczewce skupiły się liczne błędy współczesnej polskiej legislacji. Garść przykładów.

Ustawa wskazuje jasną hierarchię miejsc po których ma poruszać się hulajnoga elektryczna. W pierwszej kolejności ma to być droga dla rowerów (w tym dla pieszych i rowerów) lub pas ruchu dla rowerów. W drugiej kolejności ma to być jezdnia, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h. W trzeciej – chodnik. Wydawałoby się, że każdy chodnik – okazuje się, że jednak nie. Ustawodawca dodatkowo zastrzegł, że dotyczy to wyłącznie chodników zlokalizowanych wzdłuż jezdni. Literalnie rzecz biorąc oznacza to, że jeśli chodnik jest zlokalizowany prostopadle do jezdni – bo np. doprowadza do przejścia przez jezdnię – to na ten odcinek kierujący hulajnogą powinien zejść z niej i ją przenieść… Co ciekawe przepisy dotyczące urządzeń transportu osobistego zostały zredagowane inaczej w konsekwencji czego korzystający z takich urządzeń chodnikami zlokalizowanymi prostopadle do jezdni poruszać się może. Trudno doszukać się w tym logiki, ale czy ktoś powiedział, że współczesne przepisy mają być logiczne?

Ustawa wskazuje, że kierujący hulajnogą elektryczną korzystając z chodnika jest obowiązany jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego – i naruszenie tego zakazu odpowiednio penalizuje w ramach Kodeksu Wykroczeń. Nie polemizuję z sensem przepisu ograniczającego prędkość nie tylko w przypadku poruszania się wśród pieszych ale nawet całkowicie pustym chodnikiem – jest to określony wybór dokonany przez prawodawców. Senackie Biuro Legislacyjne zwróciło jednak słusznie uwagę, że tak sformułowany przepis zakazuje jazdy zarówno z prędkością większą niż przeciętna prędkość pieszego, ale również i mniejszą. O ile ten pierwszy zakaz jest zrozumiały, gdyż wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, to drugi nie ma racji bytu i jako taki powinien być usunięty – tym bardziej, że uzasadnienie projektu ustawy wyraźnie wskazywało, że celem przepisu jest ograniczenie prędkości hulajnóg. Wydawałoby się, że sytuacja jest oczywista. Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury jednak zaczął bronić istniejącego przepisu tłumacząc, że ma on głęboki sens jako… umożliwiający ukaranie korzystającego z hulajnogi elektrycznej w sposób tamujący ruch na chodniku (sic!). Podążając tym tokiem myślenia można wprowadzić minimalną dopuszczalną prędkość pieszego – bo pieszy równie skutecznie może tamować ruch innych na chodniku. W ten jednak sposób dojdziemy do absurdu. Zwłaszcza, że jeśli ktoś z hulajnogą stanąłby w poprzek chodnika to żadna kara by mu nie groziła. On przecież nie poruszałby się, a zatem nie podlegał pod zaproponowany przepis. Pamiętam jeszcze czasy, w których uwagi Biura Legislacyjnego były traktowane przez poszczególne resorty na poważnie. Tymczasem obecnie coraz częściej mamy do czynienia z obroną własnego stanowiska – nawet jeśli byłoby błędne. Resort wie lepiej, a w spolaryzowanym politycznie Parlamencie głosowania stają się nie wyrazem poszukiwania optymalnych rozwiązań, tylko potwierdzenia swojej wierności.

Ustawodawca poczuł też nieopartą potrzebę szczegółowego uregulowania sposobu postoju hulajnóg elektrycznych. Wskazał, że jeśli brak jest miejsca specjalnie wyznaczonego to postój musi być jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika najbardziej oddalonej od jezdni, równolegle do tej krawędzi – przy zachowaniu odpowiedniej szerokości niezatarasowanego chodnika. Trudno o bardziej dobitny

Phoca PDF

przykład niewiary w zdolność Policji i prokuratury, a częściowo i sądów, do racjonalnego stosowania prawa. Realnym problemem w ruchu drogowym nie są hulajnogi zaparkowane inaczej niż równolegle względem najbardziej oddalonej od jezdni krawędzi chodnika; problemem są hulajnogi pozostawione w miejscu, w którym tamują ruch pieszych. Wystarczyło zatem użyć takiego odwołania – uzasadnionego o tyle, że w zależności od uwarunkowań konkretnego miejsca bardziej racjonalne od stawiania hulajnóg wzdłuż budynków tworzących pierzeję uliczną, w sposób ograniczający dostęp do witryn sklepowych i stanowiący zagrożenie dla osób niepełnosprawnych, może być postawienie ich np. prostopadle do jezdni między drzewami tworzącymi szpaler. Takiej możliwości jednak zaproponowany przepis nie daje. Prawodawca woli redagować kazuistyczne przepisy sprowadzające się do konieczności bezmyślnego sprawdzenia szczegółowej listy warunków. A że w iluś przypadkach prowadzi to do rozwiązań nielogicznych? Że tworzymy nieżyciowe prawo? To najwyraźniej nie ma znaczenia. Ważne, że to rząd – a przepraszam, po uchwaleniu ustawy to już Parlament – a nie jacyś tam prawnicy, decyduje co jest dobre.

Decyduje nawet jeśli prowadzi to do nieracjonalnego wydatkowania środków publicznych. Otóż Sejm w ślad za propozycją Ministerstwa Infrastruktury postanowił potraktować hulajnogę elektryczną na potrzeby przepisów regulujących jej usuwanie z drogi tak jak każdy inny pojazd – samochód osobowy, ciągnik siodłowy, autobus… Co to oznacza? Jeśli strażnik miejski zauważy hulajnogę elektryczną w miejscu zabronionym, w którym utrudnia ruch to powinien wystawić dyspozycję usunięcia, powiadomić podmiot wyłoniony przez powiat, który wyśle samochód (czasami z odległości kilkunastu lub więcej kilometrów) aby hulajnogę przewieźć na parking strzeżony. Uruchamiana jest zatem cała machina angażująca nieproporcjonalnie duże siły i środki i wywierająca negatywny wpływ na środowisko – w sytuacji, gdy wystarczyłoby hulajnogę po prostu przestawić. Na kwestię tę Związek Powiatów Polskich zwracał uwagę na poziomie prac rządu i w Sejmie – oczywiście bez żadnej refleksji ze strony projektodawców przywiązanych do swoich pomysłów. A koszty poniesiemy my wszyscy.

Na marginesie – wyobraźni zabrakło nawet do tego, by uświadomić sobie, że zaproponowany przez rząd sposób usuwania hulajnóg jest o tyle kłopotliwy, że przemieszczenie systemowej hulajnogi elektrycznej bez odpowiedniego jej aktywowania uruchamia przenikliwy sygnał dźwiękowy, a przepisy nie zapewniają usuwającym hulajnogi narzędzi do dezaktywacji alarmu.

Wisienką na legislacyjnym torcie było zgłoszenie na etapie prac w Senacie poprawki inspirowanej najwyraźniej przez Ministerstwo Infrastruktury, a dotyczącej… sposobu finansowania inwestycji w oświetlenie przejść do pieszych. Związek z procedowaną ustawą jest znikomy – trochę na zasadzie, że słowo „przejście dla pieszych" jest w projekcie. Uzasadnione zastrzeżenie ze strony Biura Legislacyjnego dotyczące wykraczania przez poprawkę poza zakres przedmiotowy ustawy zostało skomentowane przez przedstawiciela Ministerstwa, iż wprowadzenie takiego rozwiązania jest wyższą koniecznością i choć staranność legislacyjna jest bardzo istotna to są rzeczy ważniejsze niż jej dochowanie.

To chyba najlepiej ilustruje obecne podejście administracji rządowej do tworzenia prawa. Drugorzędne znaczenie ma przemyślenie proponowanych rozwiązań, zachowanie trybu prac – ustalonego przecież po to aby przeciwdziałać pochopnym zmianom, rozważenie wszystkich konsekwencji. Liczy się „wyższa konieczność". W takich warunkach nie jest trudno, aby głupota stała się obowiązującym prawem.

Phoca PDF