Od Annasza do Kajfasza

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: poniedziałek, 13, czerwiec 2022 09:43
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1015

Administracja rządowa z samej swojej natury jest podzielona na poszczególne resorty zajmujące się poszczególnymi zagadnieniami. Z punktu widzenia kogoś kto ma do rozwiązania konkretne zagadnienie nie powinno być to jednak zauważalne – jeśli nawet temat należy do zakresu działania paru resortów to od tego są mechanizmy koordynacji prac, aby ustalić sposób działania. Niestety w polskiej administracji zbyt często jest to traktowane zupełnie inaczej, a fakt, że określone zagadnienie jest multidyscyplinarne jest pretekstem do pozbycia się go.

Dotyczy to nawet spraw właściwie zupełnie błahych. Dobrym przykładem może tu służyć problematyka art. 130a Prawa o ruchu drogowym. Jest to przepis, który na powiaty nakłada obowiązek związany z usuwaniem i przechowywaniem pojazdów usuniętych z dróg publicznych, w warunkach w których pojazd został pozostawiony w miejscu zabronionym lub w miejscu, gdzie zagraża bezpieczeństwu, pojazd był kierowany ze złamaniem obowiązujących przepisów, albo gdy stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska. Zarówno treść przepisu, jak i praktyka jego stosowania pociągają za sobą liczne problemy – włącznie z notorycznym błędnym wykorzystywaniem tego przepisu do usuwania pojazdów nieużywanych albo powypadkowych. W każdym razie elementem problemu jest sposób postępowania z pojazdami, których właściciel nie odebrał (albo których właściciela nie udało się ustalić). Starosta ma obowiązek wystąpić o przepadek pojazdu na rzecz powiatu; co paradoksalne – nawet gdy powiat staje się właścicielem pojazdu na mocy orzeczenia sądowego to w związku z regulacją art. 130a nie może z nim postępować swobodnie jak właściciel, tylko musi postąpić w zgodzie z przepisami dotyczącymi postępowania egzekucyjnego w administracji. Jest to uciążliwość formalna, ale również i poważny problem praktyczny. Zastosowanie przepisów egzekucyjnych przekłada się na to, że pojazd przez określony czas jest własnością powiatu – nawet jeśli z góry można przewidzieć, że pojazd zostanie oddany docelowo do punktu recyklingu pojazdów bo jest już właściwie wrakiem. Często niezdolnym do poruszania się w ruchu drogowym. To jednak nie ma znaczenia z punktu widzenia przepisów ubezpieczeniowych – pojazd taki powinien być ubezpieczony w zakresie odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, a brak ubezpieczenia jest karany – z korzyścią dla Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego. Jako że powiat jest o tyle wdzięcznym podmiotem, że – w odróżnieniu od osób fizycznych, albo widmowych firm – nie trzeba go szukać, to już od jakiegoś czasu UFG upodobał sobie polowanie na powiaty, które nie dokonały ubezpieczenia pojazdu, który stał się ich własnością nie ze względu na ich wolę, ale w ramach realizacji zadania publicznego związanego z bezpieczeństwem ruchu drogowego – nawet jeśli pojazd nigdy na drogę nie wyjechał o własnych siłach, bo na lawecie został wywieziony na złom.

Problem ten jest podnoszony przez powiaty i Związek Powiatów Polskich od wielu lat – ze wskazaniem iż niezbędne jest wprowadzenie okresu czasu na przeprowadzenie postępowania likwidacyjnego w czasie którego nie będzie obowiązku ubezpieczenia pojazdu. Ubezpieczenie powinno się pojawić dopiero w przypadku, gdy powiat podejmie decyzję, że przejęty pojazd zamierza używać do własnych celów. Pomysł ten administracja rządowa przerzuca między sobą jak gorący kartofel. Sam przepis znajduje się bowiem w ustawie, która co do zasady jest w gestii Ministra Infrastruktury, jednakże dotyczy w pierwszym rzędzie obowiązków Policji i innych służ mundurowych – a zatem spraw Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. W konsekwencji sprawa trafia między jeden a drugi resort – i nikt się nią nie zajmuje. Teraz jednak pojawiła się nowa jakość.

Przy kolejnej próbie poruszenia tematu przez Związek Powiatów Polskich Minister Infrastruktury w piśmie z ubiegłego tygodnia wskazał tradycyjnie, że sprawa dotyczy „pojazdów usuwanych z drogi na podstawie art. 130a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, a zatem przepisu należącego do właściwości

Phoca PDF

ministra właściwego do spraw wewnętrznych". Dopatrzył się jednak również, że „istotą zgłaszanego problemu są przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, które należą do właściwości Ministra Finansów", więc „w pierwszej kolejności powinna zostać dokonana ocena zasadności i konsekwencji proponowanej zmiany przez Ministra Finansów odpowiedzialnego za stan prawny w obszarze ubezpieczeń, jak również funkcjonowanie rynku ubezpieczeniowego"

Innymi słowy – nie zastanawiamy się, czy jest sens ubezpieczać pojazdy, które są przejęte w ramach sprawowania władzy publicznej i w przeważającej części zostaną skasowane. Minister Finansów ma zastanowić się czy negatywnie na rynek ubezpieczeniowy wpłynie zwolnienie tych pojazdów z obowiązku ubezpieczenia. Mogę z góry przewidzieć wynik tej analizy, zwłaszcza jeśli o zdanie zapytany zostanie Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny – oczywiście, że wpłynie negatywnie. Każde zwolnienie z obowiązku zapłaty ubezpieczenia zmniejsza ilość pieniędzy w rękach ubezpieczycieli, a pieniądz za pojazdy, które z definicji są bezszkodowe (bo na drodze się nigdy nie pojawią) jest szczególnie łakomym kąskiem.

Przy takim postawieniu sprawy trudno jest jednak wierzyć w dobrą wolę strony rządowej. Nie tylko bowiem rozmywa odpowiedzialność – choć nie powinno kogokolwiek na zewnątrz administracji rządowej obchodzić jaki jest jej wewnętrzny podział i kto w jej strukturze jakimi sprawami się zajmuje – ale jeszcze stara się to zrobić tak, aby zmniejszyć szanse na tryumf zdrowego rozsądku.

Phoca PDF