Drogowe dylematy

Kategoria: Felietony
Opublikowano: poniedziałek, 02, marzec 2020 00:27
Grzegorz P. Kubalski
Odsłony: 1397

Prace nad nowelizacją ustaw w związku z wdrożeniem do polskiego porządku prawnego wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 roku wzbudzają coraz większy opór ze strony przedstawicieli zarządców dróg – zwłaszcza zarządców dróg gminnych. Choć po wejściu w życie procedowanych przepisów co do zasady pojazdy wywierające największy nacisk będą mogły się, co do zasady, poruszać po wszystkich drogach – to opór nie zawsze racjonalny.

W pełni rozumiem kłopot polegający na potencjalnym wjechaniu na drogi gminne czy powiatowe, zbudowane według standardu odpowiadającego ruchowi pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej 8 ton czy 10 ton, pojazdów o nacisku 11,5 tony. Grozi to szybkim zniszczeniem nowych czasami inwestycji. Tyle tylko, że stan prawny jest jednoznaczny.

W przywołanym wyroku TSUE orzekł, że Polska naruszyła prawo unijne wprowadzając ograniczenia dla swobodnego ruchu pojazdów o maksymalnym nacisku osi napędowej wynoszącym 11,5 tony – w szczególności wprowadzając powszechnie ograniczenia na drogach niższych kategorii. Trybunał uznał, że jest to sprzeczne z przepisami dyrektywy ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty m.in. maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym i zobowiązaniami przyjętymi przez Polskę w traktacie akcesyjnym. Polskie władze zadeklarowały bowiem, że ogólne ograniczenia od zasady dopuszczenia do poruszania się po drogach pojazdów o nacisku 11,5 tony będą mogły być stosowane do końca 2010 roku. Innymi słowy – zadeklarowano, że od drugiej dekady bieżącego wieku pojazdy o takim nacisku będą w stanie poruszać się po wszystkich drogach publicznych.

Sytuacja taka oznacza, że poza dyskusją pozostaje konieczność zniesienia ogólnych ograniczeń. Zresztą wobec prymatu prawa unijnego te ograniczenia w praktyce już przestały istnieć. Co z tego, że w przepisach nadal istnieją, skoro w przypadku postępowania sądowego mającego na celu np. ukaranie kierowcy za to, że wjechał pojazdem o nacisku 11,5 tony na oś napędową na drogę gminną kara nie zostanie mu wymierzona, bo sędzia odwoła się bezpośrednio do przepisów unijnych. Opracowywana obecnie ustawa ma zatem na celu przede wszystkim uporządkować sytuację, tak aby w miejsce incydentalnych, indywidualnych rozstrzygnięć wprowadzić rozwiązania generalne i abstrakcyjne.

Stawia to organizacje samorządowe i organizacje zarządców dróg przed koniecznością dokonania wyboru o aksjologicznym charakterze. Mogą one oczywiście z uporem podnosić argument, że nie zgadzają się z dokonywanymi zmianami i domagają się zachowania dotychczasowych rozwiązań prawnych; albo przynajmniej wprowadzenia ich „na przyszłość" tzn. względem dróg, które dopiero powstaną lub zostaną przebudowane. Jest to bardzo wygodne, gdyż zwalnia z konieczności tłumaczenia swojego stanowiska przed poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego; jest to jednak również nieuczciwe i populistyczne. Nieuczciwe z tego powodu, że stwarza wrażenie, iż na fundamentalnym poziomie był jakiś wybór, a tak jak wyżej pokazałem – w rozważanym przypadku takiego wyboru nie ma. Populizm z kolei zaczyna się rodzić w momencie, gdy zaczynamy dostosowywać wychodzący od nas przekaz do prostych rozwiązań oczekiwanych przez społeczeństwo – nawet wtedy, gdy z góry wiadomo, że rozwiązania te są obiektywnie rzecz biorąc niewykonalne lub błędne.

Racjonalna jest inna droga, znacznie trudniejsza, wymagająca cywilnej odwagi i wiedzy. To co jest nieuniknione należy zaakceptować; swoje siły należy skierować natomiast na poszukanie rozwiązań zgodnych z prawem unijnym. Efektem takiej postawy jest chociażby wprowadzenie w projekcie ustawy szerokiego katalogu przypadków uzasadniających wprowadzenie lokalnych ograniczeń nacisku. Efektem negocjacji z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury było nawet dopuszczenie do wprowadzania

Phoca PDF

zakazów na odcinkach dróg wybudowanych przy wsparciu środków unijnych – po upływie trwałości projektu. Jestem gotów twierdzić, że obecny kształt przepisów jest bliski maksimum jakie można było osiągnąć w ramach istniejących przepisów unijnych.

Oczywiście dalej można negować rzeczywistość i domagać się jeszcze dalej idących wyjątków. Warto jednak czasami spojrzeć z nieco odmiennej perspektywy. Owszem – w stanie prawnym ukształtowanym po wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ograniczona zostaje możliwość wprowadzania ograniczeń ze względu na nacisk pojazdu na oś. Nie ma jednak żadnych przeciwwskazań, by na określonych odcinkach dróg wprowadzić ograniczenia oparte o dopuszczalną masę całkowitą pojazdu.

Odrębną kwestią pozostaje sposób rozliczenia z tytułu opłat za zezwolenia na przejazd pojazdów ponadnormatywnych oraz kar związanych z naruszeniem istniejących do tej pory ograniczeń. To jednak temat na zupełnie inny felieton.

Phoca PDF