

Druga smutna megainformacja NIK z kontroli brd

W minionym tygodniu odbyło posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Rozpatrzono Informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Informację przedstawili: wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Anna Mach oraz doradca ekonomiczny w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego w Najwyższej Izbie Kontroli Tomasz Szczęśny. Przywołane oceny - po raz kolejny - krytyczne.

10 maja br. odbyło się 188. posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury [\[kliknij\]](#) poświęcone rozpatrzeniu Informacji NIK o wynikach kontroli bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego [\[kliknij\]](#). Wicedyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli Anna Mach mówiła na wstępie: - **To jest już druga megainformacja z kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pierwsza była przedstawiana Sejmowi w 2014 r. Postanowiliśmy ponownie przyjrzeć się temu tematowi, w związku z tym ustalenia kontroli, którą teraz omawiamy, w głównej mierze odnoszą się do realizacji wniosków, które formułowane były wtedy. Korzystaliśmy także z pomocy panelu ekspertów, który zorganizowaliśmy w NIK-u, w którym brali udział przedstawiciele nauki, organów administracji publicznej, zarządów dróg, dziennikarze, służby mundurowe.** Następnie Tomasz Szczęśny, doradca w NIK, koordynator omawianej kontroli informował: - **Główne ustalenia, w tym dotyczące sposobu realizacji zaleceń z 2014 r., były przedmiotem kontroli, która była przeprowadzona w drugim półroczu 2020 r. Na szczeblu centralnym objęto Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komendę Główną Policji, Główny Inspektorat Transportu Drogowego oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Była ona ukierunkowana już pod tę megainformację. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że zbiorcza informacja została opracowana na podstawie danych do 2020 r. Dziś mamy maj 2022 r., więc siłą rzeczy część informacji ma już walor historyczny.** Struktura obu informacji obejmowała: rozwiązania systemowe, infrastrukturę drogową oraz oznakowanie dróg, nadzór nad ruchem drogowym, główne działania Policji i GITD, działania ratownicze oraz stan techniczny pojazdów i przygotowanie kierowców.

Ocena ogólna brzmi: - W Polsce wciąż nie funkcjonuje spójny i kompleksowy system zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Główną przyczyną powyższego stanu jest niezbudowanie kompleksowej i systemowej wizji polityki państwa ukierunkowanej na przeciwdziałanie zagrożeniom w ruchu drogowym, pomimo że obszar ten miał być jednym w priorytetów polskiej administracji w dziedzinie bezpieczeństwa. Nieskuteczną próbą wdrożenia takiej polityki było opracowanie dokumentu, którego założeniem miało być dążenie do ograniczenia ofiar wypadków drogowych. Mam na myśli Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w perspektywie 2013-2020. Kolejną równie istotną przyczyną braku znaczącej poprawy sytuacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest rozproszenie odpowiedzialności za stan bezpieczeństwa ruchu drogowego pomiędzy szereg podmiotów, a tym samym brak niezbędnej koordynacji oraz nadzoru nad prowadzonymi działaniami.

Rekomendacje. Jak podkreślił koordynator NIK większość sformułowanych po kontroli rekomendacji stanowi **powtórzenie tych, które zostały sformułowane w 2014 r.** I wymienione zostały następujące: - **Pierwsza to powołanie na drodze ustawowej instytucji, która byłaby odpowiedzialna za realizację całościowej polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Jest to wniosek zbieżny z rekomendacją Banku Światowego z 2013 r. Analiza obowiązujących przepisów może skłaniać do wniosku, że taka instytucja w polskim systemie istnieje i że jest to Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zgodnie z art. 140c Prawa o ruchu drogowym KRBRD działa przy ministrze właściwym ds. transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rada określa kierunki i koordynuje działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, a na jej wiodącą rolę w ramach systemu mogą wskazywać szerokie kompetencje wymienione w art. 143 ust. 2. Jest to np. proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, inicjowanie badań naukowych, a także inicjowanie i opiniowanie projektów aktów prawnych.

Cytujemy dalej: - **Ustalenia kontroli wykazały, że KRBRD w sposób nierzetelny realizowała przypisane ustawowo zadania kompetencyjne.** W szczególności w bardzo ograniczonym zakresie wykorzystywała przyznane uprawnienia do określania kierunków działań administracji rządowej. W okresie objętym kontrolą nie zostały przyjęte priorytetowe obszary działań rady, nie odbyło się żadne posiedzenie stacjonarne, a jej prace ograniczały się wyłącznie do obiegowego uzgodnienia i przyjęcia dokumentów, co do których istniał taki obowiązek. **KRBRD nie brała udziału w opiniowaniu żadnego aktu prawnego** związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego, sama też nie inicjowała ich opracowywania. W megainformacji sformułowano jeszcze wiele innych zastrzeżeń do działalności rady, podkreślając niezasadność jej dalszego funkcjonowania w dotychczasowym kształcie. Zastrzeżenia NIK-u budziło także wywiązywanie się przez KRBRD z obowiązków koordynatora wdrożenia realizacji Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w perspektywie 2013-2020. Dzisiaj, jak wiadomo, obowiązuje program w perspektywie 2021-2030.

Konkludując mówca oceniał:

1) - **Panie przewodniczący, powiem dosłownie dwa zdania tytułem podsumowania działalności rady w zakresie narodowego programu. Rada nie posiadała wiedzy o stanie realizacji założeń i celów narodowego programu, ani nie dokonywała takiej analizy w okresie objętym kontrolą. Nie wprowadzono mechanizmów kompleksowych okresowych badań pozwalających na dokonanie oceny faktycznego wpływu realizowanych działań na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, przyjmując jedynie ogólne założenie, że o ile realizowane zadanie mieści się w filarach i kierunkach narodowego programu, to ma wpływ na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego.** Negatywną ocenę działań krajowej rady w zakresie realizacji zadań koordynatora programu uzasadnia dodatkowo fakt, że w narodowym programie nie został określony katalog podmiotów zobowiązanych do sporządzania programów sektorowych, a **krajowa rada nie posiadała wiedzy o tym, czy i jakie programy sektorowe zostały lub powinny zostać opracowane,** mimo że obok programów realizacyjnych miały być jednym z podstawowych narzędzi do wykonywania narodowego programu. W kontroli czasami

zdarzało się też, że zlewały się kompetencje rady i sekretariatu krajowej rady. Sekretariat krajowej rady zdecydowanie przyczynił się do wdrożenia wielu pożytecznych przedsięwzięć edukacyjnych i profilaktycznych, tak że ta ocena, jak powiedziałem, odnosi się do krajowej rady, a nie do sekretariatu. Po publikacji informacji w 2014 r. podjęte zostały działania w celu wdrożenia tej rekomendacji, niemniej jednak były one krótkotrwałe, a ich efektem było funkcjonowanie pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego. Utworzony 12 maja 2015 r., został zniesiony dnia 30 listopada 2016 r. Już po opublikowaniu megainformacji minister infrastruktury uznał ten wniosek za zasadny, **nie przekazał jednak żadnych dodatkowych informacji co do ewentualnego terminu rozpoczęcia prac legislacyjnych, a także kształtu proponowanych rozwiązań prawnych.**

2) I dalej: - Druga rekomendacja to **zapewnienie stabilnego finansowania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego**, a także dalsza rozbudowa oraz modernizacja infrastruktury drogowej, budowa systemów planowania działań mających na celu wzmacnianie bezpieczeństwa ruchu drogowego i analizę efektów. Wciąż nie została opracowana metodyka pozyskiwania wiedzy o rzeczywistym wpływie prowadzonych działań na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w ujęciu systemowym. Dokonanie takiej oceny pozwoliłoby na identyfikację oraz wzmocnienie działań, których wkład do osiągnięcia zaplanowanego efektu był znaczący.

3) Kolejne wnioski były powieleniem tych z poprzedniej informacji tu: - To **zmiana trybu nakładania mandatów za przekroczenie prędkości**. Pozwoliłoby to na zróżnicowanie stosowanego trybu odpowiedzialności prawnokarnej lub administracyjnoprawnej w zależności od potencjalnego lub faktycznego stopnia zagrożenia wynikającego z popełnionego wykroczenia. To także doprowadzenie do możliwości **skutecznego karania cudzoziemców** dopuszczających się naruszeń przepisów ruchu drogowego. Mam na myśli cudzoziemców niebędących obywatelami Unii Europejskiej. Projektując rozwiązania legislacyjne, warto przede wszystkim rozważyć możliwość zaangażowania Straży Granicznej lub wydłużenia okresu przedawnienia wykroczeń popełnionych przez cudzoziemców. Wiem, że w tym zakresie prowadzone były działania legislacyjne. To jeszcze uporządkowanie przepisów dotyczących oznakowania na drogach. Są też zagadnienia, o których wiem, że były przedmiotem prac legislacyjnych: sprawowanie skutecznego nadzoru nad kwestiami związanymi ze stanem technicznym pojazdów oraz nadawanie uprawnień do kierowania pojazdami.

W dyskusji udział wzięli posłowie: Hanna Gill-Piątek, Paweł Olszewski, Anna Paluch, Mirosław Suchoń. Ostatni z wymienionych podjął niezwykle ważną kwestię udziału KRBRD w konsultacji aktów prawnych w trakcie procesu legislacyjnego. Odpowiedź przedstawiciela NIK była jednoznaczna: - Krajowa rada po prostu nie otrzymywała żadnych projektów aktów prawnych do zaopiniowania. (...) Tak jak wspominałem, ani nie otrzymała żadnego aktu prawnego, ani nie zainicjowała żadnego powstania aktu prawnego.

Źródło: Prawo Drogowe