

INSPEKCJA NA MIARĘ SŁUŻB EUROPEJSKICH

Rozmowa z Pawłem Usidusem
– Głównym Inspektorem Transportu Drogowego



▶ Ponad pół roku temu przejął Pan zarząd nad Inspekcją Transportu Drogowego. Na jakim etapie rozwoju Inspekcja znajduje się obecnie?

Etap tworzenia podstaw instytucjonalnych i wizerunku ITD mamy już za sobą. Dynamika rozwoju transportu w ostatnich latach, przy coraz większej ilości obowiązków nakładanych na Inspekcję pokazała jej słabości i ograniczenia. Tak wyspecjalizowana instytucja, zasobna w kadre o wysokich kwalifikacjach nie może się ograniczać do opracowywania statystyk naruszeń i rozdawania maskotek. W ciągu tego półrocza udało mi się przekonać decydentów o ważności i roli ITD, jaką powinna na rynku transportowym odgrywać. Pod takim jednakże warunkiem, że jej siły i kompetencje ulegną znacznemu wzmocnieniu, co pozwoli na skuteczne realizowanie celów zawartych w misji ITD, jak również zobowiązań międzynarodowych. Efektem tych działań jest przyjęta przez Sejm nowelizacja ustawy o transporcie drogowym, która między innymi, pozwala na dwukrotne zwiększenie liczby inspektorów. Pierwsze nabory ruszą jeszcze w tym roku. Docelowo na polskich drogach będzie 640 inspektorów.

Należy również podkreślić, że nastąpi znaczny wzrost środków budżetowych na Inspekcję. To będą pieniądze nie tylko na nowe etaty inspektorskie, ale w znacznej części na doposażenie ITD: nowe samochody,

motocykle, wideorejestratory, nowoczesne urządzenia do kontroli (np. przenośne wagi preselekcyjne). Te wydatki zostały zapisane w ustawie budżetowej na rok 2008.

Jeżeli chodzi o bieżące działania Inspekcji, to w październiku br. rozpoczął się kurs w ramach naboru uzupełniającego na już istniejące wakaty inspektorskie. Ogłosiłem taki nabór, gdyż uzbierało się już 40 wakatów. Pragnę zauważyć, że większość tych inspektorów odeszła wcześniej, nim ja zostałem Głównym Inspektorem.

▶ Jakie zmiany organizacyjne przewiduje Pan w ITD?

Zmiany w Inspekcji będą odbywać się na dwóch poziomach: centralnym tzn. Głównego Inspektoratu i regionalnych. Znowelizowana ustawa o transporcie drogowym nadaje pracownikom Głównego Inspektoratu uprawnienia inspektorskie. Oznacza to, że moi pracownicy będą mieli możliwość sprawdzenia działania inspektorów na drodze (rekontroli). To jest bardzo ważne, bo daje mi faktyczny nadzór nad ITD i pozwala na stworzenie Biura Kontroli Inspekcyjnej.

Jeżeli chodzi o zmiany dotyczące regionalnych struktur ITD, to celowe jest utworzenie nowych oddziałów Inspekcji we wszystkich większych miastach (dawnych wojewódzkich). Z rozmów, które dotychczas przeprowadziłem z prezydentami miast, jednoznacznie wynika chęć posiadania u siebie takiej jednostki. Rozwój Inspek-

cji w tym kierunku ma na celu przede wszystkim ułatwienie pracy inspektorom, aby nie musieli dojeżdżać po 100 km na punkt kontrolny. Pozwoli to również na zwiększenie liczby patroli ITD na najważniejszych szlakach komunikacyjnych, a co za tym idzie – uszczelnienie całego systemu kontroli. Zwiększeniu mobilności inspektorów będzie również służyło wyposażenie ich w motocykle. Taki kierunek rozwoju Inspekcji jest również konieczny ze względu na zwiększenie ilości punktów do kontroli i wypoczynku. Zapisy znowelizowanej ustawy zobowiązują zarządców i projektantów dróg do wyznaczenia, po konsultacji z Wojewódzkim Inspektorem, miejsc do kontroli i wypoczynku spełniających specjalne wymagania.

Zmianą, moim zdaniem, najistotniejszą jest sposób działania Inspekcji. Dwukrotne zwiększenie liczebności, to tak naprawdę tworzenie nowej ITD. Młodym ludziom podczas szkolenia, jeszcze przed rozpoczęciem służby, należy uświadomić, że są po to aby kontrolować przewoźników – a nie karać.

Natomiast zmiany, które na mocy moich decyzji już nastąpiły dotyczą odpowiedniego zmotywowania inspektorów. Zostanie zwiększone ich wynagrodzenie oraz wprowadzony będzie istotny dodatek inspekcyjny, który dotychczas właściwie istniał tylko w zapisie ustawowym.

To wszystko sprawi, że nasza służba znajdzie się w elicie służb kontrolnych – nie tylko polskich, będzie bowiem



reprezentowała wysoki poziom wiedzy i umiejętności.

Czy funkcjonowanie w ramach administracji zespolonej nie przeszkadza Panu w zarządzaniu Inspekcją ?

Zgodnie z przepisami obowiązującymi od 1 stycznia br., ja jestem odpowiedzialny za wykonywanie zadań Inspekcji na terenie całego kraju, natomiast w skali województwa - wspólnie z wojewodami. Szczerze mówiąc nie jest to dobra sytuacja, ponieważ osłabia całą organizację. Z drugiej strony, współpraca z obecnymi wojewodami, bardzo dobrze mi się układa.

Jakie naruszenia najczęściej stwierdzają inspektorzy ITD?

Przede wszystkim są to naruszenia dotyczące czasu pracy i odpoczynku kierowców. Przy czym naruszenia stwierdzane podczas kontroli na drodze to wierzchołek góry lodowej w stosunku do wyników kontroli w firmach. Z przykrością muszę stwierdzić, że przepisy dotyczące ewidencjonowania i archiwizacji dokumentów zaświadczających o czasie pracy są nagminnie łamane, a skala tego zjawiska budzi głęboki niepokój. Posłużę się przykładem wyników kontroli, które miałem obowiązek ujawnić ze względu na tragedię pod Grenoble. W firmie przewoźnika, którego autokar uległ wypadkowi wykazano 37 tysięcy nierozliczonych kilometrów. Zaznaczam, że mówię tutaj o wynikach kontroli ITD w firmie, a nie o przyczynach katastrofy, które są przedmiotem odrębnego postępowania i to prowadzonego przez służby francuskie. Łamanie przepisów dotyczących czasu pracy jest przez nas traktowane jako naruszanie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jego poprawa jest jednym z podstawowych priorytetów misji ITD. Dlatego zostanie znacznie zwiększona liczba kontroli w firmach. Wynika to również z konieczności realizowania dyrektyw UE, do czego - jako Główny Inspektor - jestem zobowiązany.

Na uwagę zasługuje również ilość naruszeń w regionalnym transporcie pasażerskim, w przewozach tzw. busa-

mi. To cały obszerny katalog: od braku licencji na prowadzenie działalności przewozowej do przestępstw karno - skarbowych. Jest to chyba największy obszar „szarej strefy” w transporcie. Właśnie po to, aby zintensyfikować i uczynić kontrolę bardziej skuteczną zostaną zakupione wideorejestratory.

Związki i organizacje przewoźników wystosowały list do ministra Jerzego Polaczka, w którym bardzo krytycznie odnoszą się do Pana działań i publicznych wypowiedzi. Z czego to wynika ?

Działalność Inspekcji Transportu Drogowego jest związana w dużej mierze z kontrolowaniem przewoźników. I przewoźnicy muszą to zrozumieć. Moje krytyczne wypowiedzi poparte są konkretnymi faktami rażącego łamania norm prawa i zdrowego rozsądku, a skierowane były do tych, którzy tak działają. Z racji mojego urzędu nie mogę tolerować patologii i udawać, że nic się nie stało.

Rozmawiał Ryszard Gałczyński
27.09. 2007r.

Odpowiedź Głównego Inspektoratu na listy przewoźników skierowane do Ministra Transportu

2007-09-27

Nieprawdą jest, że Główny Inspektor Transportu Drogowego obraził przewoźników drogowych. W swoich wypowiedziach pan Paweł Usidus powoływał się na konkretne ustalenia kontroli przeprowadzonych przez ITD.

Do Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego docierają liczne listy, w których kierowcy skarżą się, że są zmuszani przez swoich pracodawców do łamania przepisów o czasie pracy. Te fakty znajdują również potwierdzenie w kontrolach przeprowadzonych przez Inspekcję. W ocenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego, niektórzy przewoźnicy, aby skrócić czas dostarczania ładunku, działają przeciwko bezpieczeństwu drogowemu, między innymi wydłużając nie-

bezpiecznie czas pracy kierowców.

Główny Inspektor zawsze był i jest otwarty na wszelkie sugestie płynące ze środowiska transportowego. Pan Paweł Usidus przez cały czas konsultuje z organizacjami zrzeszającymi przewoźników drogowych inicjatywy legislacyjne, w celu udoskonalenia obowiązujących przepisów.

Wszystkie bez wyjątku decyzje administracyjne o nałożeniu kar pieniężnych wydawane zarówno przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego jak i Głównego Inspektora, spełniają wymogi określone w polskim kodeksie postępowania administracyjnego i przytoczonym przez autora listu Europejskim Kodeksie Dobrej Administracji. Zawierają one bowiem obszerne uzasadnienie stanu faktycznego i prawnego, przytoczenie dowodów, istotnych faktów i podstaw prawnych, na których organ administracji oparł się, wydając swoje rozstrzygnięcie.

Przewodniczący OZPTD w swoim liście uzasadnia nieprzestrzeganie przez kierowców norm prowadzenia pojazdu złym stanem polskich dróg i brakiem bezpiecznych parkingów. Taki argument nie może być w ocenie Głównego Inspektora okolicznością uzasadniającą łamanie przepisów prawa.

Inspekcja konsekwentnie realizuje zadania wynikające z ustawy o transporcie drogowym, co narusza interesy niektórych przewoźników, którzy czuli się dawniej bezkarni. Ataki przewoźników na Głównego Inspektora Transportu Drogowego rozpoczęły się po kontroli ITD w kilku firmach transportowych wcześniej nie kontrolowanych, w wyniku których inspektorzy transportu drogowego wykryli szereg nieprawidłowości związanych głównie z czasem pracy kierowców. ITD będzie nadal przeprowadzała kontrole i nadal informowała opinię publiczną o nieprawidłowościach stwierdzanych przez inspektorów transportu drogowego. Bowiem bezpieczeństwo na drogach, ochrona życia i zdrowia kierowców i pasażerów jest dla Inspekcji dobrem najwyższym i jakiegokolwiek próby zastraszenia inspektorów nie zatrzymają działań Inspekcji.

