

Zacniemy szybko się rozwijać

GITD Tomasz Połec, Główny Inspektor Transportu Drogowego spotkał się z nami, aby porozmawiać o 2008 roku

Truck Auto.pl: *W jakim stanie zastał Pan Inspekcję po objęciu służby kilka tygodni temu?*

Tomasz Połec: Zacznijmy od tego, że jestem daleki od oceny poczynań moich poprzedników. Czynię to z prozaicznego powodu, bo jestem świadomy tego, że i moje decyzje, moje przedsięwzięcia będą kiedyś oceniane. Podobnie jak nie moż-

tując Dyrektywę 2006/22 UE automatycznie dała niesamowite możliwości do rozwoju instytucjonalnego całej formacji. Po raz pierwszy w historii dysponujemy budżetem, który w cyklu dwuletnim zapewnia praktycznie możliwość podwojenia liczebności całej formacji, wyposażenia ludzi w sprzęt, w samochody. I chyba najważ-

niepotrzebne, bo przed Inspekcją stoi wiele zadań do wykonania, które zrobić można, bo mamy na to środki. Zatem szkoda czasu na oceny. Pozostawmy to historykom.

Truck Auto.pl: *Spójrzmy, zatem w przyszłość, i to tę nieodległą. Jakie pan ma priorytety działań na ten rok?*



Tomasz Połec,
Główny Inspektor
Transportu Drogowego

Zdjęcia: Truck Auto.pl

na zapominać o okresie, dobrych chwilach, kiedy kierował Inspekcją pan Seweryn Kaczmarek, kiedy faktycznie ta instytucja się tworzyła, budowała swoje struktury. W czym też i ja miałem przyjemność uczestniczyć. Jeżeli chodzi o ten krótki, 10-miesięczny okres, kierowania Inspekcją przez pana Pawła Usidusa, to powiem, że 19 września 2007 roku Sejm poprzedniej kadencji przyjął nowelizację Ustawy o transporcie drogowym, która implemen-

niejsze, daje nam możliwość budowy nowego systemu informatycznego, czyli Centralnej Ewidencji Naruszeń. Są to takie działania, które wpisuje sobie w poczet zasług poprzedni Główny Inspektor Transportu Drogowego. Zatem, wolę nie oceniać moich poprzedników, ale patrzeć w przyszłość, bo życie idzie do przodu. A ocenę działań moich poprzedników i mojej osoby, pozostawię środowisku. Moim zdaniem, dokonywanie retrospekcji jest

Tomasz Połec: Priorytety są pochodną tych wszystkich nowych regulacji prawnych, które zupełnie inaczej określają miejsce, rolę i zadania Głównego Inspektora, i siłą rzeczy Inspekcji Transportu Drogowego. Z jednej strony mamy rosnące oczekiwania Unii Europejskiej, dotyczące kontroli środowisk transportowych. Od 1 stycznia tego roku Unia żąda, aby kontroli podlegał, nie jeden, jak to było do tej pory, ale dwa procent dni w roku przepracowanych przez

kierowców. A ten współczynnik, o czym należy pamiętać, od 2010 roku znowu rośnie o 1%. A zatem wzrost z 1 na 2 % oznacza o 100 proc. więcej skontrolowanych kierowców.

A na to nakłada się wiele problemów. Trzeba zorganizować nowe nabory do Inspekcji, przeszkolić ludzi, a jak wiemy kurs dla kandydatów na inspektora Inspekcji Transportu Drogowego trwa 6 miesięcy. Należy pomyśleć o nowych siedzibach, co jest zadaniem dla kolegów z wojewódzkich oddziałów Inspekcji. Chodzi o to, aby spojrzeć w generalny pomiar ruchu, dokonywany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad co pięć lat, wziąć do ręki prognozy i zaplanować lokalizację nowych placówek Inspekcji. Wszyscy dokładnie wiemy, że inwestycje drogowe ruszą niebawem. W konsekwencji musimy tak zaplanować owe lokalizacje oddziałów, aby inspektorzy do planowanych miejsc kontroli nie dojeżdżali po kilkadziesiąt czy sto kilkadziesiąt kilometrów. Warto też podkreślić kolejną ważną sprawę dla środowiska transportowego. Sejm poprzedniej kadencji znowelizował również Ustawę o drogach publicznych. Po raz pierwszy w noweli znalazł się bardzo mocno sformułowany zapis, tj. art. 20a tej ustawy, który nakłada na zarządcę drogi, chodzi przede wszystkim o Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz zarządy dróg wojewódzkich, obowiązek budowy parkingów dla kierowców. Takich inwestycji oczekują przedsiębiorcy transportowi, ze względu na przepisy o przestrzeganiu czasu pracy. Dla Inspekcji te parkin-gi stwarzają nowe możliwości kontroli. A tego od nas oczekują bezpośredni zwierzchnicy.

Istotne będą też działania związane z ważeniem pojazdów. Już dzisiaj mogą

zapowiedzieć rewolucję w podejściu do tego zagadnienia. Powód jest prozaiczny. W Polsce mamy tylko 6 wag stacjonarnych, z których obecnie tylko trzy działają. Cała reszta tych czynności jest dokonywana za pomocą wag przenośnych, które tak naprawdę zdają egzamin na drogach powiatowych i gminnych, o ile ktoś wybudował miejsce do ważenia samochodów. Na tych drogach jednak inspektorzy nie pracują permanentnie, a pojawiają się jedynie wtedy, gdy tego taką potrzebę widzi lokalna społeczność. Natomiast realizacja procesu ważenia za pomocą tych wag na głównych ciągach krajowych, przypomina tak naprawdę wrócenie z fusów. Weźmy na przykład drogę o natężeniu ruchu średnio wynoszącym na dobę 7 tysięcy pojazdów ciężarowych. Ustawiamy tam zespół inspektorów tylko z jednym zadaniem – przez 24 godziny na dobę mają ważyć ciężarówki. Cała procedura ważenia pojazdu za pomocą wagi ruchomej trwa ok. 30 minut. Z prostych rachunków wynika, że tak działający zespół inspektorów zbada 0,7 % pojazdów przejeżdżających w ciągu doby po tej drodze. A co więcej, inspektor być może wcale nie zatrzymuje pojazdów przeładowanych, bo tego na oko nie można stwierdzić. W czasie, kiedy są realizowane czynności ważenia za pomocą wagi ruchomej, po tej drodze przejeżdża kilkaset innych ciężarówek, wśród których może są i takie, które należałoby zatrzymać. A zatem docieramy do zagadnienia systemu ważenia preselekcijnego, który powinien być zamontowany na wszystkich najważniejszych w kraju węzłach drogowych. Jedna uwaga. Nie chodzi tu o jak największą liczbę wysokich kar z tytułu przeładowania. Jeżeli zamierzamy budo-



Zachęcam kolegów z województwa do patrzenia w przyszłość i realizowania mądrych zakupów. Biorąc pod uwagę nasz tegoroczny budżet, przewidywane inwestycje drogowe, możliwości rozwoju Inspekcji są bardzo duże.

wać nowe drogi, autostrady czy modernizować już istniejącą infrastrukturę, to należy walczyć z przeciążonymi ciężarówkami. To one są głównym powodem fatalnego stanu nawierzchni na wielu głównych drogach. Właściwie załadowany samochód, zgodnie z parametrami konstrukcyjnymi, wielkiej szkody drodze nie uczyni. W preselekcji chodzi o to, aby wyłapywać te przeładowane pojazdy i represjonować przewoźników niespekujących prawa. W kontekście budowy nowych dróg to niezwykle ważna sprawa, bo przeładowane ciężarówki będą niszczyć drogi budowane z naszych pieniędzy. Po drugie, z punktu widzenia środowiska przewoźników, operator, który przełado-



Nie chodzi bynajmniej o to, aby sparaliżować transport ludzi i towarów. To, że kontrole są i będą, z tym musimy się pogodzić. Po to powołano Inspekcję.

wuje skład, dopuszcza się dumpingu. Za tę samą „kilometrówkę” wiezie więcej frachtu. Tym samym oszukuje innych graczy na rynku. To jest po prostu nieuczciwa konkurencja.

Z tych powodów preselekcja jest dla nas tematem o kapitalnym znaczeniu. Od inspektorów wojewódzkich oczekuję ścisłych kontaktów w dyrektorami wojewódzkich oddziałów GDDKiA, tak aby już na etapie projektowania nowych dróg zaplanować lokalizację wag stacjonarnych i urządzeń preselekcyjnych.

Truck Auto.pl: *Wspomniał Pan, że do końca tego roku liczba kontroli dwukrotnie wzrośnie. Kiedy realnie odczują to kierowcy ciężarówek?*

Tomasz Połec: Mam nadzieję, że w ogóle. Nie chodzi bynajmniej o to, aby sparaliżować transport ludzi i towarów. To, że kontrole są i będą, z tym musimy się pogodzić. Po to powołano Inspekcję. Zadaniem Głównego Inspektora, przy współpracy ze środowiskami przewoźników, jest tak organizować te kontrole, aby były jak najmniej uciążliwe. I tutaj działania już się toczą. Powołany został Komitet Sterujący, którego zadaniem jest budowanie owego systemu elektronicznego, tzw. Sytemu Wspierającego Centralną Ewidencję Naruszeń. W praktyce sprowa-

dza się to do bardzo prozaicznej rzeczy. Jak wiadomo, każda kontrola prowadzona przez inspektorów ITD jest realizowana i archiwizowana w systemie informatycznym, który ma już siedem lat i osiągnął kres swoich możliwości. Paradoks polega na tym, że każda kontrola, nawet bez uwag, trwa bardzo długo. Gros czasu zajmuje „odpalanie” kolejnych aplikacji programu, na którym jest oparty system. Jest to szczególnie bolesne i frustrujące, gdy po godzinie kierowca otrzymuje protokół, że wszystko jest w porządku. Takie przypadki nie są zbyt częste, ale się zdarzają. Proszę sobie wyobrazić frustrację kierowcy wiozącego ludzi do pracy, czy na samolot. Nowy system ma zacząć działać od 1 stycznia 2009 roku. Za to czuję się osobiście odpowiedzialny.

Truck Auto.pl: *Jak pan sobie wyobraża dialog ze środowiskiem przewoźniczym? Czy zostaną reaktywowane zespoły konsultacyjne przy głównym i wojewódzkich inspektoratach?*

Tomasz Połec: Do tej pory mieliśmy do czynienia z dwoma skrajnościami w podejściu do zinstytucjonalizowanej współpracy. Na polecenie Inspektora Głównego działają zespoły konsultacyjne przy GITD i dalej przy inspektoratach wojewódzkich. Później mieliśmy okres uwiązania tej współ-

pracy, a co najmniej bardzo znaczne ograniczenia. Pozwolę sobie poszukać trzeciej drogi dla tej współpracy. Dostrzegam mankamenty wcześniejszych form współdziałania Inspekcji i środowiska przewoźniczego. Nie ma co ukrywać, że największe pole współdziałania i oddziaływania służby i przewoźników, to rozwiązania prawne. Kwestia najczęściej podnoszona przez środowisko przewoźników, to sprawa systemu sankcji. Chodzi przede wszystkim o kary dla przedsiębiorców za określone zachowania kierowcy, na które, tak naprawdę, przewoźnik nie ma wpływu. Już jestem po rozmowie m.in. z Janem Buczkim, prezesem ZMPD, któremu zaproponowałem powołanie zespołu, który przyjrzy się wszystkim regulacjom prawnym w zakresie wykonywania transportu. Tak to już jest, że to, co było dobre kilka lat temu, dzisiaj już nie zawsze przystaje do rzeczywistości. Zespół przyjrzy się aktualnym regulacjom prawnym w zakresie nakładania sankcji, zastanowi się nad tymi najbardziej bulwersującymi, nieuczciwymi, zdaniem środowiska, regulacjami. W efekcie zostanie wypracowany wspólny pomysł na rozwiązanie tych problemów.

Moim zdaniem takiej współpracy zbytnio nie wolno instytucjonalizować, wbijając ją w ścisłe ramy zespołu konsultacyjnego, terminarza spotkań, etc... Z mojej strony jest pełna gotowość i dobra wola, aby na bieżąco rozwiązywać pojawiające się problemy. Wystarczy telefon czy pismo ze strony środowiska, aby usiąść do stołu i zacząć rozmawiać. Myślę, że środowisko będzie mnie oceniać z efektów pracy, liczby rozwiązanych problemów, a nie z powoływania kolejnych komisji, czy zespołów.

Truck Auto.pl: *Czy nie przeszkadza Panu fakt, że inspektoraty wojewódzkie są w administracji zespolonej wojewody?*

Tomasz Połec: To jest tak: oba rozwiązania przepracowałem na żywym organizmie. Inspekcja rozpoczęła swój byt, jako instytucja zespolona. I jak wiemy to się nie sprawdziło. Pomysł centralizacji Inspekcji pojawił się w 2004 roku, w trakcie prac Sejmowej Komisji Infrastruktury. Powiem szczerze, jako, że to rozwiązanie się sprawdziło, to jestem jego gorącym zwolennikiem. Weźmy pod uwagę taką oto hipotetyczną sytuację. Na przykład w Augustowie trzeba zintensyfikować kontrole, przerzucić w ten rejon

inspektorów z innego województwa. Przy obecnej strukturze organizacyjnej wojewoda nie ma tytułu prawnego, aby tych inspektorów wysłać poza granice województwa. Mamy też pewną dychotomię, bo WITD są finansowane z budżetu wojewody, są w jego strukturze zespolonych służb. Ale nikt nie ucieknie od zapisu, że to Główny Inspektor kieruje działaniami inspektoratów wojewódzkich, wytycza zadania, organizuje służbę kontrolną o znaczeniu ogólnokrajowym, kierunki działania, itd...

Inne problemy tkwią głęboko w zapisach ustawy. Nie będę tu wracać do kontekstu historycznego powołania ITD, ale regulacji wymaga także sprawa samego posadowienia służby w strukturach służb państwa. Pomimo, że inspektorzy wyglądają tak samo jak policjanci, są umundurowani, mają oznakowane pojazdy, mogą mieć broń, pracują w okresach, gdy inni odpoczywają – święta, wakacje, w systemie trzymianowym, w zmiennych warunkach, to nie mają z tego tytułu żadnych przywilejów w porównaniu z policją. Inspektorzy zgodnie z prawem, powinni pracować do 65 roku życia. Czy ktoś sobie wyobraża 65-letniego inspektora wykonującego na drodze kontrolę ciężarówki! Po wiem szczerze, że ktoś miał sporo odwagi dokonując takiego zapisu w ustawie.

Poza tym, fakt, że inspektorzy są w służbie cywilnej niesie ze sobą inne implikacje. W zeszłym roku pan premier wydał rozporządzenie o rozkładzie czasu pracy urzędnika administracji państwowej. W rozporządzeniu, nadmienię niekonsultowanym z GITD, założono „a priori”, że urzędnicy państwowi, to są ci, którzy pracują od godziny 8.15 do 16.15. Rozporządzenie w efekcie uniemożliwia urzędnikom administracji państwowej pracę po 22. Tylko, co z inspektorami ITD? Jakie tego są konsekwencje, to każdy może sobie odpowiedzieć....

Moim zdaniem powinna się pojawić ustawa regulująca wszystkie problemy związane z pracą Inspekcji.

Truck Auto.pl: *Jaka jest pana opinia w kwestii wyposażenia inspektorów w pojazdy z wideorejstratorami, motocykle, broń?*

Tomasz Połec: Jestem zwolennikiem jednolitego wyposażenia Inspekcji. To nie jest 16 odrębnych państw, ale spójna formacja. Na spotkaniach z przewoźnikami od czasu do czasu powraca temat uzbrojenia inspektorów. Bodajże w Lubuskiem mają broń od 2002 roku. I nikt nie słyszał o na-

ruszeniach czy incydentach z bronią w tle. A w związku z Schengen, inspektorzy na drodze mogą teraz spotkać się z przeróżnymi sytuacjami. Już kilka dni temu na terenie województwa łódzkiego, inspektorzy zatrzymali do kontroli „tira”, który był pilotowany przez samochód na lotewskich numerach. Jak się okazało ciężarówka z naczepą była skradziona w Niemczech, instalacja elektryczna „spięta na krótko”, kierowca nie miał żadnych dokumentów. Jak się czuli ci inspektorzy, którzy dokładnie widzieli pilotujący samochód, w którym siedziało kilka osób czekających na rozwój wydarzeń. Inspektorzy przez komórkę, korzystając z numeru 112, porozumiewali się z policją. 40 minut czekali na pojawienie się patrolu policji. Na szczęście nic się nie stało. Nie wiadomo jednak, co by było, gdyby w ciężarówce przewożono kilkadziesiąt kilogramów narkotyków! Moim zdaniem inspektorzy powinni mieć poczucie bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o wideorejstratory, to one znakomicie się sprawdzają w dokumentowaniu działań szarej strefy w zakresie przewozu osób. Jest to doskonały dowód. Oczywiście pomysł zakupu do Inspekcji wideorejstratorów, to nie fanaberia byłego Głównego Inspektora, ale efekt wielu wyroków sądów administracyjnych, które nie skazywały osób wykonujących nielegalne przewozy, tylko ze względu na

niedostateczny materiał dowodowy. Stoję na stanowisku, że zakup wideorejstratorów do tych celów jest niezbędny. Podobnie rzecz ma się z wykroczeniami kierowców ciężarówek. Natomiast jestem daleki od tego, aby inspektorzy, per saldo, dublowali działalność policji ruchu drogowego. To nie jest nasze zadanie i nie tędy droga. Inspekcja, to nie drogówka „bis”.

Nie jest tajemnicą, że informacja np. o ważeniu przez Inspekcję rozchodzi się przez CB bardzo szybko. Natychmiast zamiera ruch. Ci, którzy mogą, zjeżdżają na drogi gminne i powiatowe, aby ominąć kontrolę, powodując ogromne zagrożenie bezpieczeństwa oraz dewastując nawierzchnię nieprzystosowaną do dużych obciążeń. I tu widzę rolę motocyklistów, którzy krążąc po okolicy wyszukiwaliby kierowców objeżdżających punkt ważenia. Rola motocyklistów sprowadzałaby się do doprowadzenia takiego „delikwenta” na punkt ważenia. To się doskonale sprawdza na Zachodzie.

Zachęcam kolegów z województw o patrzenia w przyszłość i realizowania mądrych zakupów. Biorąc pod uwagę nasz tegoroczny budżet, przewidywane inwestycje drogowe, możliwości rozwoju Inspekcji są bardzo duże.

**ROZMAWIALI:
PAWEŁ MAZUR,
ZBIGNIEW WITAMBORSKI**