



Brawo dla ITD

30 listopada 2009 r., na zaproszenie Głównego Inspektora Transportu Drogowego Tomasza Połcia, przedstawiciele Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego (Ireneusz Prądyński, reprezentant związkowych przedsiębiorców wykonujących przewozy w kierunku wschodnim i Maciej Wroński, dyrektor Biura Prawnego OZPTD) uczestniczyli w charakterze obserwatorów w kontroli drogowej, przeprowadzanej na polsko-litewskim przejściu granicznym w Budzisku. Akcja przyniosła niespodziewane efekty.

To tylko szkolenie. Kontrola została podjęta w ramach długoterminowej akcji szkoleniowej ITD, trwającej od 27 listopada br. Podczas tej akcji, tydzień po tygodniu, inspektorzy z kolejnych województw będą uczyli się prawidłowego rozpoznawania

dokumentów wymaganych od zagranicznych przewoźników. Dotyczy to w szczególności polskich zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego transportu drogowego, które powinny znajdować się w nieunijnym pojeździe wykonującym

przewóz międzynarodowy na terytorium naszego kraju. W trakcie podejmowanych czynności inspektorzy sprawdzają nie tylko sam fakt posiadania tych zezwoleń, ale także prawidłowość ich wypełnienia („skasowania”) oraz autentyczność przedstawianych dokumentów. Ponadto inspektorzy uczą się używania odpowiednich środków technicznych, pozwalających sprawdzać, czy zezwolenia nie były przerabiane. Dotyczy to w szczególności sprawdzenia ewentualnych śladów po wywabionych odczynnikami chemicznymi poprzednich wpisach. Akcja ta pozwoli znacznie lepiej przygotować polskie służby kontrolne do egzekwowania postanowień międzynarodowych dwustronnych umów, o co od dłuższego czasu występowały organizacje przewoźników, w tym także Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W trakcie trwania akcji, znajdujące się przed polskim terminalem punkty sprzedaży winiet odnotowały wzrost obrotów o około 300%

Dziurawa granica. W ocenie polskich przewoźników likwidacja kontroli granicznej pomiędzy Polską a Litwą spowodowała znaczny wzrost liczby przewozów międzynarodowych realizowanych niezgodnie z zawartymi umowami dwustronnymi. Część przewoźników spoza Unii Europejskiej przestała „kasować” polskie zezwolenia, wykorzystując je do wielokrotnych przewozów do, z oraz przez terytorium Polski. Po co wypełniać zezwolenia skoro na granicy nie ma kontroli? Na co potrzebne jest zezwolenie, skoro w nocy prawdopodobieństwo kontroli przez inspekcję jest równe zero? Jest rzeczą oczywistą, że są to pytania retoryczne. Taki stan rzeczy rzutował od dłuższego czasu na słabą pozycję negocjacyjną polskiej strony podczas rozmów ze wschodnimi partnerami w sprawie wysokości kontyngentów zezwoleń. Skoro partner nie potrzebuje naszych zezwoleń, to może bez żadnych konsekwencji odmówić prośbie o zwiększenie puli wzajemnie wymienianych zezwoleń. Tym samym nasze firmy tracą rynek międzynarodowych przewozów drogowych na Wschodzie, co dla wielu polskich przewoź-

ników oznacza bankructwo. Ponadto część polskich pojazdów po wycofaniu ze wschodniego rynku podejmuje przewozy krajowe lub przewozy na zachód naszego kontynentu. To dodatkowo destabilizuje tragiczną sytuację na tych rynkach. Dlatego utrzymanie wschodniego rynku leży w interesie wszystkich przewoźników, zarówno tych jeżdżących na Wschód, jak i tych, którzy wykonują przewozy na innych kierunkach. Taka jest polska racja stanu!

Rewelacyjne wyniki. Ta oczywista prawda znalazła zrozumienie w resorcie transportu, czego dowodzi akcja szkoleniowo-kontrolna podjęta przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Pomimo trudności organizacyjnych i prawnych, po raz pierwszy od wejścia w życie w Polsce postanowień układu z Schengen, inspekcji udało się znaleźć formułę pozwalającą na zorganizowanie długoterminowej, całodobowej kontroli po naszej stronie granicy polsko-litewskiej. 24-godzinne postępowania, a także fakt iż w trakcie tej akcji szkoleniowej nie ma taryfy ulgowej dla zagranicznych przewoźników łamiących postanowienia umów międzynarodowych, dają nadzieję na wyrównanie szans w dostępie do wschodniego rynku. W tym miejscu warto jest podać kilka liczb. Podczas pierwszych 5 dni trwania akcji inspektorzy skontrolowali 1452 pojazdy należące do przewoźników spoza Unii Europejskiej, wydając przy tym 59 decyzji o nałożeniu kary pieniężnej za brak wymaganego zezwolenia. Te liczby świadczą o skali przewozów realizowanych przez przejście graniczne w Budzisku. Łatwo policzyć, iż tylko w jedną stronę przez Budzisko przejeżdża około 106 tysięcy pojazdów rocznie. Teraz – podczas trwania akcji – zagraniczni kierowcy zatrzymują się po stronie litewskiej, wypełniają zezwolenia i wykupują winiety. A jak było do tej pory? Być może o skali dotychczasowych nieprawidłowości świadczyć może fakt, iż w trakcie trwania akcji, znajdujące się przed polskim terminalem punkty sprzedaży winiet odnotowały wzrost obrotów o około 300%. Tym samym możemy przypuszczać, iż 75 tysięcy pojazdów przejeżdżających przez Budzisko wykonywało przewozy bez wymaganych dokumentów. I tu nasuwa się refleksja, że z powodu braku systemowego podejścia do kontroli tylko w tym regionie Polski wpływy ze sprzedaży winiet do Krajowego Funduszu Drogowego mogą być uszczuplone o około 2 miliony 850 tysięcy

złotych rocznie. Dowodzi to słuszności tezy głoszonej od dawna przez Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, że rząd zamiast podwyższać ceny kart opłaty drogowej, powinien zająć się skuteczniejszą egzekucją obowiązku wykupywania winiet. W naszej ocenie zwiększyłyby to dochody Krajowego Funduszu Drogowego o co najmniej 100%, bez zwiększania obciążeń dla uczciwych przewoźników.

Rząd zamiast podwyższać ceny kart opłaty drogowej, powinien zająć się skuteczniejszą egzekucją obowiązku wykupywania winiet

A jakie są straty spowodowane administracyjnym wypieraniem z rynku wschodniego polskich przewoźników, ze względu na wywołany brakiem skutecznej kontroli impas w negocjacjach o zwiększenie kontyngentu zezwoleń? Tu skala strat dla polskiej gospodarki i dla skarbu państwa jest trudna

do oszacowania. W zależności od sposobu obliczania tych strat, w grę wchodzi kwoty od kilkudziesięciu do kilkuset milionów złotych rocznie.

Dlatego też należy gorąco podziękować Inspekcji Transportu Drogowego za podjętą akcję. Nie powinna być ona jednak tylko działaniem doraźnym. Potrzebne są działania systemowe i odpowiednie zmiany prawne umożliwiające:

- czasowe przenoszenie inspektorów w te regiony kraju, gdzie ich obecność wymagana jest interesem naszej gospodarki lub interesem państwa polskiego,
- stałą, 24-godzinną obecność inspektorów na wewnątrzgranicznych przejściach granicznych.

Wydaje się, że w celu realizacji tych postulatów, najlepszym rozwiązaniem byłoby: - „odszepolenie” inspekcji, czyli podporządkowanie wojewódzkich inspektoratów bezpośrednio pod centralę w Warszawie oraz zmianę sposobu zatrudnienia inspektorów, na zasadach zbliżonych do służb mundurowych.

Jeśli tego typu zmiany nie nastąpią, to bez wsparcia polskich służb kontrolnych przegramy walkę o naszą obecność na międzynarodowym rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

**MACIEJ WROŃSKI
OZPTO**



Akcja przyniosła niespodziewane efekty: stałą pracę inspektorów w systemie trzymianowym