Wspieramy uczciwych

Rozmowa z PAWŁEM USIDUSEM, głównym inspektorem transportu drogowego

– W założeniach Inspekcja Transportu Drogowego miała „oczyszczać" rynek transportowy z firm działających w niezgodzie z prawem i zasadami konkurencji. W jakim stopniu, pańskim zdaniem, udaje się realizować tę misję?

– Znajdujemy się na etapie przełomowym. Najpierw była transformacja ustrojowa, później nastąpiła gospodarcza, a dzisiaj jesteśmy na etapie transformacji transportowej. Nie są to tylko zmiany infrastruktury drogowej, ale także inne rozumienie dzisiejszej rzeczywistości życia w kraju, w którym obowiązuje gospodarka wolnorynkowa. Inspekcja Transportu Drogowego wspiera uczciwych przewoźników, a pozostałych ściga i stara się eliminować z rynku. Dopóki ta sytuacja się nie unormuje, a rynek transportowy nie będzie przypominał innych krajów Unii Europejskiej, dopóty z tego okresu transformacji nie wyjdziemy. Gdybym chciał określić ten etap w procentach, to myślę, że za nami jest dopiero 40% przemian.

– Co pod względem efektywności działań inspektorów mówią statystyki porównawcze Polski z państwami Europy Zachodniej?

– Bezpośrednie porównania są bardzo trudne, bo inna jest próba, na której wykonywane są badania. W Polsce mamy tylko trzystu inspektorów, którzy realizują zadania dotyczące całego rynku transportu drogowego, w tym przewozu osób, a nawet kontroli urządzeń ciśnieniowych. W innych krajach funkcjonariuszy jest znacznie więcej, a za to mają mniej do roboty. Z tego względu wiarygodne porównania nie są możliwe. Jeśli zaś miałbym wskazać podstawową różnicę między polskim rynkiem transportu drogowego a rynkami naszych zachodnich sąsiadów, bliższych i dalszych, to u nas w odniesieniu do transportu międzynarodowego możemy pochwalić się chyba najlepszym taborem, jednak oprócz dobrych firm są i takie, które starają się utrzymać na rynku oszukując i działając niezgodnie z prawem.

– W ostatnich miesiącach wzmogły się krytyczne głosy przedstawicieli polskich przewoźników dotyczące ITD. Narzekają oni między innymi, że ciężarówki są zatrzymywane do długich kontroli, a funkcjonariusze ITD są bardzo drobiazgowi. Nie dość, że wiele kar w taryfikatorze jest surowych, to na dodatek inspektorzy karzą za wszystkie, nawet drobne przewinienia. Jak skomentowałby pan te opinie?

– Takie głosy i informacje docierały do mnie już w chwili, gdy objąłem stanowisko szefa ITD. Wynikało z nich, że przewoźnicy mają wrażenie, iż Inspekcja jest sama dla siebie, a jej główny cel to nakładanie kar. Trudno odmówić im racji. Sedno nie tkwi w tym, żeby chwalić się, jak do tej pory Inspekcja robiła, ile nałożono kar i w jakim stopniu wzrosły dochody budżetu państwa, ale w pokazywaniu pozytywnych efektów działań. Chodzi tutaj na przykład o eliminowanie z rynku taksówek jeżdżących bez licencji, niesprawnych ciężarówek i autobusów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa na drogach, kierowców omijających prawo i wydłużających dozwolony czas prowadzenia pojazdu. To powinny być cele działania Inspekcji, a nie sporządzanie statystyk, które wykazują jak ciężko pracują inspektorzy. Skąd się to wzięło? W pierwszym okresie powstawania Inspekcji położono duży nacisk, aby upodobnić się do tego rodzaju służb z Europy Zachodniej, ale tak naprawdę podobieństwa istnieją tylko w sensie formalnym – nasza ma trochę z inspekcji niemieckiej, trochę z francuskiej, a trochę z działającej w czasach PRL-u Inspekcji Transportu Samochodowego, która zajmowała się zupełnie czymś innym. Wydaje mi się, że przywary niektórych osób decydujących o działaniach Inspekcji wyrastały z przyzwyczajeń z tamtego okresu, gdy najistotniejsza była władza, a urzędnik zawsze miał rację. Powiem szczerze, że jestem niezadowolony z dotychczasowych działań ITD, a sugestie przewoźników wziąłem sobie do serca. W czasie moich częstych wyjazdów do wielu województw, gdzie spotykam przy pracy naszych funkcjonariuszy, a także podczas organizowanych dla nich konferencji i szkoleń cały czas powtarzam im, że muszą zmienić podejście do kontrolowanych firm. W ich świadomości musi nastąpić odwrócenie pojęć – to Inspekcja jest dla przewoźników, a nie odwrotnie. Jest po to, żeby regulować funkcjonowanie rynku transportowego i w konsekwencji zapewnić równouprawnienie wszystkich podmiotów. Przedsiębiorcy transportowi powinni pracować w przeświadczeniu, że jest instytucja, która dba o ich interesy, a zarazem eliminuje z rynku tych, którzy zagrażają solidnym i uczciwym firmom. Dlatego bardzo liczę na dobrą współpracę ze stowarzyszeniami, zrzeszeniami, izbami gospodarczymi etc. i czekam na sygnalizowanie wszystkich spraw, które budzą sprzeciw czy tylko wątpliwości przedstawicieli branży transportu drogowego.

– Inspektorzy tłumaczą, że w postępowaniu administracyjnym nie ma możliwości różnicowania sankcji tak, jak w mandatowym, a zatem ich rola ogranicza się do stwierdzenia naruszenia przepisów i przyporządkowania tego do odpowiedniej kategorii w taryfikatorze kar. Twierdzą, że mają związane ręce i nie mogą na przykład poprzestać na pouczeniu...?

– Jeżeli występuje naruszenie prawa, to niestety inspektor musi ukarać przedsię-

biorcę, choćby nawet przewoźnik wskazał sensowny i przekonujący powód popełnienia przewinienia czy zaniedbania obowiązków. Inspektor nie może przymknąć oka, choćby nawet była to błahostka. Musi ukarać za stwierdzone naruszenia przepisów, ale jednocześnie nie musi nastawiać się na zgarnianie do budżetu jak największych kwot. Innymi słowy, inspektor nie powinien szukać tam, gdzie bardzo łatwo jest znaleźć naruszenie prawa, na przykład u kierowcy, który dojeżdżając do bazy o kilka minut przedłużył dozwolony czas prowadzenia pojazdu, a raczej skoncentrować się na naprawdę ważnych problemach, bez rozwiązania których bieżącego etapu transformacji transportowej szybko nie przejdziemy.

– Jest pan już po rozmowach z wojewódzkimi inspektorami, z niektórymi pewnie spotykał się pan kilkakrotnie. Co z tego wynika dla nich samych i dla Inspekcji?

– Rzeczywiście, spotykałem się z wojewódzkimi inspektorami. Kilku z nich podziękowałem za pracę, a z kilkoma następnymi pewnie jeszcze przyjdzie mi się rozstać. W dziedzinie organizowania i prowadzenia kontroli natknąłem się bowiem na nieprawidłowości. Po analizie danych z niektórych województw okazało się na przykład, że obok firm kontrolowanych często są takie, którymi inspektorzy w ogóle się nie interesują. To mnie zaniepokoiło i zrodziło podejrzenia o konflikt interesów. Po rozmowach z wojewódzkimi inspektorami wydałem decyzje dotyczące przeprowadzenia kontroli w tych właśnie firmach, które dotychczas były omijane. To nie jedyne uchybienia w działaniach inspektorów. Niedopuszczalne jest na przykład to, że szkolą oni za pieniądze tych, których później mają kontrolować. Dziwnym trafem bywa też, że firmy, których pracownicy są szkoleni przez naszych ludzi podlegają kontrolom rzadziej, albo wcale. Nie akceptuję takich działań.

– To rodzi podejrzenia o korupcję...

– W związku z tym do wszystkich wojewodów, którzy są pracodawcami funkcjonariuszy z naszych jednostek terenowych, skierowałem pisma, w których poinformowałem o takich praktykach i zakazałem ich. Ponadto wojewódzkim inspektorom zleciłem podejmowanie czynności dyscyplinarnych wobec osób uwikłanych w takie kontakty, które rodzą podejrzenia o konflikt interesów.

– Jaki jest zatem największy zarzut wobec tego, co było?

– Inspekcja z zewnątrz wygląda bardzo ładnie. Funkcjonariusze pieszczotliwie zwani krokodylami mają piękne mundury i samochody, cieszą się sympatią społeczeństwa i wbrew temu, co się słyszy, są na ogół dobrze oceniani również przez stowarzyszenia przewoźników. Ale wnikliwsza obserwacja od wewnątrz pokazuje, że jest to struktura trochę chaotyczna, która wymaga innego ukierunkowania. Powtórzę raz jeszcze – nie należy koncentrować się na statystykach, czyli na zwiększaniu efektów w postaci przyrostu ogólnej kwoty kar. Trzeba położyć nacisk na zwiększenie liczby kontroli. Można to osiągnąć przez zapewnienie aparatu administracyjnego, który przejmie część obowiązków inspektorów, a ich samych odciąży na tyle, że będą mogli dużo więcej czasu poświęcić działaniom na drogach. Muszą być przy tym bardziej mobilni, a nie stać w jednym miejscu i narażać się na to, że większość kierowców ciężarówek ominie punkt kontrolny po otrzymaniu ostrzeżenia od kolegów. Co oczywiste, krokodyle powinni mieć włączone CB-Radio i prowadzić nasłuch rozmów prowadzonych przez kierowców.

– Wydaje się również, że potrzebne jest wzmocnienie techniczne ITD...

– Dobrym pomysłem, który postaram się zrealizować, jest wyposażenie inspektorów, tak jak na przykład we Francji, w motocykle. Przed motocyklistą nikt nie zdoła uciec, a poza tym tak mały pojazd można postawić na poboczu, aby w czasie kontroli nie stwarzał zagrożenia dla ruchu drogowego. To motocykliści, podobnie jak w niektórych państwach Unii pomagać powinni w wykrywaniu tych, którzy uciekają bocznymi drogami chcąc ominąć punkt kontrolny. A skoro już o tym mowa, nie może być tak, że gdy buduje się nową drogę czy modernizuje istniejącą, zapomina się zaprojektować miejsca, w których można skontrolować samochód ciężarowy. Brakuje nam również profesjonalnych wag selekcyjnych, które potrafią w ruchu wychwycić przeciążoną ciężarówkę. Dzięki temu inspektor zatrzymywałby tylko „podejrzane" pojazdy i nie zabierałby niepotrzebnie czasu kierowcom ciężarówek nieprzeładowanych. Sygnalizuję te problemy przy każdej okazji w Ministerstwie Transportu i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Przydałyby się także funkcjonariuszom ITD urządzenia wideorejestrujące zamontowane w nieoznakowanych samochodach, co jest ważne nie tylko w przypadku kontroli ciężarówek, ale także autobusów i taksówek. Byłem świadkiem w czasie jednej z kontroli, gdy bus jadąc z szybkością 140 kilometrów na godzinę wyprzedzał na zakręcie przejeżdżając przez ciągłą linię przy ograniczeniu dozwolonej prędkości do 70. Samochód nie miał zamontowanego tachografu i niezbitym dowodem jego „piractwa" byłby w tym przypadku zapis na wideorejestratorze. Wszystkich wojewodów poprosiłem o wyposażenie inspektorów w sprzęt, który umożliwi im właściwe i skuteczne wykonywanie zadań.

– Wygląda na to, że konieczne jest nowe „spojrzenie" ustawodawcy na rolę i zadania ITD. W tym roku ma być kolejny raz znowelizowana ustawa o transporcie drogowym i to będzie dobra okazja, żeby wprowadzić zmiany do rozdziału o Inspekcji. Czego możemy się spodziewać?

– Do zespołu legislacyjnego zgłosiłem wiele uwag, o których jednak nie chciałbym mówić w szczegółach żeby uniknąć posądzenia o to, że wychodzę przed orkiestrę i wywieram nacisk na posłów. W każdym razie nie było praktycznie tygodnia żebym nie zgłaszał kolejnych poprawek. Z wiceministrem Piotrem Stommą (podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu odpowiedzialny za sprawy drogownictwa – przyp. red.) doszliśmy jednak do wniosku, że nie można dłużej blokować wejścia w życie nowelizacji ustawy i przestałem zasypywać posłów poprawkami. Chciałbym jednak w niedalekiej przyszłości przeprowadzić całościową analizę funkcjonowania Inspekcji i przygotować generalną nowelizację przepisów. Moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem byłoby uchwalenie osobnej ustawy o ITD, która nadałaby tej umundurowanej i uzbrojonej formacji takie same przywileje jak policji. Inspektorzy realizują bowiem podobne zadania, a ich wiedza też nie jest mniejsza. W każdym razie inspektorów jest stanowczo za mało i jeśli ich liczba nie wzrośnie przynajmniej o sto procent, nie będzie możliwa realizacja zadań wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego dotyczącej przepisów socjalnych w transporcie drogowym. Ustala ona roczny limit skontrolowanych firm transportowych, którego nie da się zrealizować obecnymi siłami i bez współdziałania z innymi służbami kontrolnymi.

Rozmawiał Cezary Bednarski