

# O firmach bardziej i mniej ryzykownych

Do systemu kontroli firm wykonujących przewozy drogowe, również tych na potrzeby własne, wprowadzono zasady indywidualnego traktowania poszczególnych podmiotów, które naruszają przepisy prawa. Celowość takiego działania jest oczywista. Nie można tak samo traktować firm, które mają na koncie błahe przewinienia i tych, które dopuszczają się poważnych i powtarzających się naruszeń.



**EMIL NAGRODZKI**

ekspert Ogólnopolskiego Centrum  
Rozliczania Kierowców  
([www.ocrk.pl](http://www.ocrk.pl))

– System nie jest pozbawiony wad. W wielu przypadkach firma, która na to nie zasługuje może zostać zakwalifikowana do grupy obarczonych wysokim ryzykiem prowadzenia działalności transportowej.

**W** codziennej pracy inspektorzy transportu drogowego stosują specjalny system oceny firm przewozowych, jeśli chodzi o ryzyko popełnienia przez nie przewinień związanych z czasem prowadzenia pojazdu, odpoczynku i obowiązkowych przerw. Istnieje nawet specjalny współczynnik wyliczania ryzyka występowania naruszeń...

Narzędziem, z którego korzystają funkcjonariusze ITD w tym zakresie jest rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2010 r. w sprawie systemu oceny ryzyka podmiotów wykonujących przewóz drogowy w zakresie występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców (Dz. U. 2010 Nr 72, poz. 462). Zresztą podobne reguły "pozycjonowania" firm transportowych obowiązują również w innych krajach Unii Europejskiej. Oparte są o dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2006/22/WE z 15 marca 2006.

W założeniu europejskiego prawodawcy chodzi o to, aby przedsiębiorstwa o wysokim stopniu ryzyka były kontrolowane dokładniej i częściej niż pozostałe. Czy rzeczywiście tak jest w Polsce? Można powiedzieć – różnie z tym bywa, zależnie od regionu. W "zagłębiach transportowych", czyli rejonach o dużym nasyceniu podmiotami realizującymi przewozy, nawet firmy "ryzykowne" mają duże szanse uniknięcia wizyty inspektora, choć ocena ich działalności wskazuje na celowość przeprowadzenia kontroli. Prakty-

ka pokazuje, że w niektórych regionach kraju kontrolerzy pukają do drzwi przewoźników przynajmniej raz na dwa lata, a w innych nie było wizyt funkcjonariuszy ITD przez 10 czy nawet 15 lat.

Wymienione wcześniej rozporządzenie z 15 kwietnia 2010 r. określa system oceny przestrzegania prawa przez firmy wykonujące przewozy i podaje sposób obliczania współczynnika ryzyka występowania naruszeń. Współczynnik ten wylicza się z uwzględnieniem ciężaru gatunkowego naruszeń i liczby kontroli przedsiębiorstwa w danym roku. W tym celu powstały trzy kategorie naruszeń, którym przyporządkowano określoną liczbę punktów karnych: BPN – bardzo poważne naruszenie (5 pkt); PN – poważne naruszenie (3 pkt); NMW – naruszenie mniejszej wagi (1 pkt). Ponadto w centralnej ewidencji naruszeń prowadzony jest wykaz firm będących na bakier z prawem, gdzie uwidocznione są również popełnione przez nie przewinienia związane z czasem prowadzenia pojazdu i obowiązkowymi przerwami, zakwalifikowane do danej kategorii. W oparciu o te statystyki można w łatwy sposób sporządzać i prowadzić wykaz podmiotów o wysokim współczynnikiem ryzyka.

Na podstawie analizy tych informacji w danym roku kalendarzowym, Główny Inspektor Transportu Drogowego do 31 marca roku następnego określa wartość wysokiego współczynnika ryzyka występowania naruszeń. W zarządzeniu szefa ITD nr 14/2015 z 20

marca 2015 r. wartość współczynnika została określona na co najmniej 35 pkt. Trzeba dodać, że wartość ta systematycznie, co-rocennie się obniża. Oznacza to, że coraz więcej podmiotów charakteryzuje wysoki stopień ryzyka. Jak tak dalej pójdzie, za kilka lat prowadzenie tej statystyki nie będzie miało sensu, bo niemal wszystkie skontrolowane firmy będą miały status „ryzykownych”. Dodajmy dla porządku, że podmioty, których dotyczy wysoka ocena ryzyka, podlegają kontroli zgodnie z przepisami rozdziału 5 ustawy z 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

System nie jest pozbawiony wad. Według stosowanych przez ITD zasad, takie samo prawdopodobieństwo kontroli przedsiębiorstwa wystąpi w przypadku fałszowania zapisu rejestracji aktywności kierowcy i np. okazania do kontroli 20 szt. wykresówek z numerem typu zatwierdzenia nieodpowiadającym tachografowi zainstalowanemu w pojeździe. Skutek taki sam, choć ciężar gatunkowy przewinień zupełnie inny... Nie bez znaczenia dla wyliczania stopnia oceny ryzyka jest również liczba przeprowadzonych kontroli drogowych pojazdów danej firmy. W wielu przypadkach firma, która na to nie zasługuje może zostać zakwalifikowana do grupy obarczonych wysokim ryzykiem prowadzenia działalności transportowej.

Na koniec wyliczanka przykładowych naruszeń zakwalifikowanych do kategorii "bardzo poważne":

- 1.** Przekroczenie dziennego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 9 godz., jeżeli jego wydłużenie do 10 godz. nie jest dozwolone. W przypadku, kiedy przekroczone 11 godzin;
- 2.** Przekroczenie tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu powyżej 70 godzin;
- 3.** Przekroczenie łącznego czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni powyżej 112 godzin i 30 minut;
- 4.** Przekroczenie czasu nieprzerwanego prowadzenia pojazdu powyżej 6 godzin;
- 5.** Niespełnienie wymogu 11 godzinnego dziennego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone. W przypadku wykonania odpoczynku poniżej 8 godzin i 30 minut;
- 6.** Niespełnienie wymogu 9 godzinnego dziennego okresu odpoczynku w przypadku załogi kilkuosobowej. W przypadku wykonania odpoczynku poniżej 7 godzin;
- 7.** Niespełnienie wymogu 45 godz. tygodniowego okresu odpoczynku, jeżeli jego skrócenie nie jest dozwolone. W przypadku wykonania odpoczynku poniżej 36 godzin;
- 8.** Używanie brudnych lub uszkodzonych wykresówek lub kart kierowcy z nieczytelnymi danymi;
- 9.** Niepoprawne stosowanie wykresówek/kart kierowcy;
- 10.** Niepoprawne stosowanie przełączników;
- 11.** Brak imienia lub nazwiska na wykresówce.