

ANALIZA REALIZACJI STANDARDÓW USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM RP W ASPEKCIE PRZEWOZU OSOBOWEGO

Zbigniew Burski*, Eugeniusz Krasowski**

* Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie

** Polska Akademia Nauk, Oddział w Lublinie

Streszczenie. W pracy przedstawiono analizę wyników kontroli realizacji standardów ustawy UE o transporcie drogowym osób w latach 2005-2007. Wskazano na liczne przypadki nieprzestrzegania przepisów, szczególnie w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) oraz stanu technicznego eksploatowanych pojazdów.

Słowa kluczowe: logistyka transportowa, transport osobowy, standardy przewozu.

WPROWADZENIE

Funkcjonujące regulacje prawne w transporcie drogowym, stale doskonalone przez państwa członkowskie Unii Europejskiej mają na celu stworzenie jednolitego zestawu standardów funkcjonowania systemu transportu drogowego. Dotychczas w poszczególnych krajach partnerskich UE istnieje 27 standardów, często niezależnie realizowanych [Burski i in. 2005a; Burski, Kuczyński 2007; Zielaskiewicz 2009].

Zarówno dla firm transportowych [Burski 2007a; Burski 2007b; Burski, Bulgakov 2007], jak i zasad funkcjonowania indywidualnego ruchu samochodowego [Humeniuk 2008; Kulesza 2008] dąży się do pełnego ujednolicenia jego standardów [Krystek, Żukowska 2008], zasad kształcenia i egzaminowania, zasad kontroli technicznej pojazdów [Wicher 2002], nadzoru ruchu drogowego oraz metod ratownictwa drogowego [Wierchowski 2008; Kulesza 2008, Burski 2007c; Burski 2007d]. Unifikacji wg [Kozyra 2008] powinna podlegać cała dziedzina infrastruktury drogowej.

Wyniesione obszary unifikacji winny być koordynowane między sobą, a także harmonizowane w sposób uwzględniający dotychczas funkcjonujące standardy do czasu, gdy w procesie transformacji zostaną one całkowicie dostosowane do standardów unijnych. Temu celowi ma służyć projekt *SafetyNet* oraz *Europejskie Obserwatorium BRD* (ERSO-European Road Safety Obserwatory) [Krystek, Żukowska 2008].

Prawidłowe rozwiązanie tego problemu jest uwarunkowane szczegółowym zasobem informacji o stanie realizacji standardów w poszczególnych krajach UE oraz współpracujących, jak np. Ukrainy, Białorusi, itd. [GiTD 2006; GiTD 2007; GiTD 2008; Burski, Bulgakov 2007; Burski 2007c; Burski 2007e].

CEL PRACY

Celem niniejszej pracy jest analiza realizacji standardów UE w zakresie wymagań transportu drogowego – osobowego, oparta o wyniki badań kontrolnych pojazdów przez organy administracji państwowej RP w latach 2005-2008. Prezentowana analiza stanowi kolejny etap realizacji zrównoważonego modelu działaniowego kompatybilności standardów w realizacjach ‘maszyna robocza – badania laboratoryjne i na SKP’; „maszyna

robocza – aparatura i metody badań”; „maszyna robocza – umowy, ustawy, regulaminy”; „maszyna robocza – organy kontroli i ścigania”. W przyjętym modelu działaniowym uwzględniono również zasady kompatybilności relacji w/w bloków między sobą [Burski, Burski 2005b].

ISTOTA ZAGADNIENIA

Istota zagadnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego w zakresie transportu kołowego sprowadza się obecnie w RP do zmiany filozofii postępowania w badaniach przyczyn i okoliczności zdarzeń (wypadków, katastrof, zagrożenia ekologicznego, itp.) z „kto zawinił” na „dlaczego to się wydarzyło”. Ma to wykluczyć możliwość ponownego ich występowania w przyszłości, niezależnie od sądowego postępowania cywilnego, czy karnego [Krystek, Żukowska 2008].

Pierwszy taki system powstał w USA w 1967 roku pod nazwą Transportation Safety Board (Krajowa Rada Bezpieczeństwa Transportu). Następny powstał w 1997 roku w Holandii, jako Dutch Transportation Safety Board [Krystek, Żukowska 2008].

W Katedrze Energetyki i Pojazdów Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie, w oparciu o przedstawioną filozofię badań, w zakresie realizacji standardów w logistyce transportowej, wykonano szereg analiz przyczyn ich nieprzestrzegania, wykorzystując dane statystyczne Policji, PIP (Państwowej Inspekcji Pracy) oraz ITD (Inspekcji Transportu Drogowego). Stanowią one podstawę badań modelowych współzależności standardów ustaw oraz kontroli ich realizacji w praktyce eksploatacyjnej [Burski i in. 2005a; Burski 2007f; Burski 2007g; Burski, Mijalska-Szewczak 2007; Burski, Krasowski, Mijalska-Szewczak 2008a].

METODYKA BADAŃ

W przyjętej metodyce badań uwzględniono następujący zakres pracy:

- przedstawienie ogólnej liczby skontrolowanych pojazdów w zakresie realizacji standardów UE transportu drogowego krajowego i międzynarodowego,
- przedstawienie konsekwencji finansowych (kar) poniesionych przez przedsiębiorców w przyjętym okresie czasowym.

Powyższe dane uzupełniono szczegółowymi wynikami kontroli standardów stanu technicznego pojazdów służących do przewozu osób.

WYNIKI BADAŃ

Charakterystyka ogólna kontroli drogowych w zakresie realizacji standardów w transporcie kołowym krajowym i międzynarodowym oraz odpowiedzialności karnej przewoźników w latach 2005-2007.

Wyniki kontroli inspektorów ITD (Inspekcji Transportu Drogowego) w ujęciu globalnym lat 2005-2007 oraz wysokość kar poniesionych przez przedsiębiorców w oparciu o przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) przedstawiono w tabeli 1 i tabeli 2.

Tabela 1. Ogólna liczba kontroli drogowych ITD w zakresie realizacji standardów UE w ujęciu regionalnym RP w latach 2005-2007 (opr. wł. na podst. GITD)

Table 1. Total number of road checks of the Inspection of Road Transport in the range of realization of EU standards in the regional apprehension in years 2005-2007 (own study on the base of GITD)

Lp.	Województwo	Liczba kontroli w poszczególnych latach		
		2005	2006	2007
1.	Dolnośląskie	10661	10418	10987
2.	Kujawsko-Pomorskie	8052	6140	6594
3.	Lubelskie	11757	10385	8644
4.	Lubuskie	7752	8563	11374
5.	Łódzkie	14955	13047	11107
6.	Małopolskie	10527	11256	10858
7.	Mazowieckie	16450	13835	15075
8.	Opolskie	4859	5747	7461
9.	Podkarpackie	11136	13266	15058
10.	Podlaskie	8187	9216	10674
11.	Pomorskie	8712	7560	7753
12.	Śląskie	12121	16588	15389
13.	Świętokrzyskie	6068	6936	7904
14.	Warmińsko-Mazurskie	6489	8115	7962
15.	Wielkopolskie	14503	13761	13662
16.	Zachodnio-Pomorskie	5973	5434	5789
	Razem	158202	160267	166291

Tabela 2. Wysokość poniesionych kar finansowych przewoźników w latach 2005- 2007 za nieprzestrzeganie standardów transportu drogowego wg UE (opr. wł. na podst. GITD)

Table 2. Height of financial penalties carried by carriers in years 2005-2007 for disobeying of road transport standards according to EU (own study on the base of GITD)

Lp.	Wyszczególnienie	R o k		
		2005	2006	2007
1.	Mandaty karne (liczba)	12003	11132	14441
2.	Przewoźnicy krajowi (liczba)	7292	4962	6617
3.	Przewoźnicy zagraniczni (liczba)	4711	6170	7824
4.	Kwota nałożonych kar (wg liczby mandatów)	1294 tys. zł.	1353 tys. zł.	1678 tys. zł.
5.	Przewoźnicy krajowi	710 tys. zł.	569 tys. zł.	837 tys. zł.
6.	Przewoźnicy zagraniczni	584 tys. zł.	784 tys. zł.	841 tys. zł.
7.	Zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdów (liczba) *	11982	8952	9247
8.	Przewoźnicy krajowi	9495	6768	7058
9.	Przewoźnicy zagraniczni	2487	2184	2189

* Uwaga. Z powodu złego stanu technicznego lub innych przyczyn wynikających z ustawy o ruchu drogowym

Wyniki badań kontroli standardów w zakresie transportu osobowego i wysokości poniesionych kar finansowych przewoźników za ich nieprzestrzeganie. Wyniki badań kontroli standardów w zakresie transportu osobowego w ujęciu regionalnym RP przedstawiono w tabeli 3, a poniesionych kar finansowych w tabeli 4.

Tabela 3. Liczba kontroli ITD w zakresie przewozu osób w latach 2005-2007 (opr. wł. na podst. GITD)

Table 3. Number of road checks of the Inspection of Road Transport In the range of personal carriage in years 2005-2007 (own study on the base of GITD)

Lp.	Województwo	Liczba kontroli w poszczególnych latach		
		2005	2006	2007
1.	Dolnośląskie	1495	1659	1853
2.	Kujawsko-Pomorskie	1053	1099	1353
3.	Lubelskie	1641	1762	1685
4.	Lubuskie	819	934	1760
5.	Łódzkie	1554	2151	1391
6.	Małopolskie	1149	1325	1706
7.	Mazowieckie	1945	1384	1787
8.	Opolskie	534	619	1226
9.	Podkarpackie	1262	1864	1903
10.	Podlaskie	793	1063	1554
11.	Pomorskie	946	1150	1504
12.	Śląskie	1479	2180	3094
13.	Świętokrzyskie	802	1177	1587
14.	Warmińsko-Mazurskie	997	1576	1163
15.	Wielkopolskie	1659	2606	2280
16.	Zachodnio-Pomorskie	563	613	975
	Razem	18691	23164	26821

Tabela 4. Wysokość poniesionych kar finansowych przedsiębiorców za nieprzestrzeganie standardów transportu osobowego w latach 2006-2007 (opr. wł. na podst. GITD)

Table 4. Height of financial penalties carried by traders for disobeying of Road transport standards according to EU in years 2006-2007 (own study on the base of GITD)

Lp.	Wyszczególnienie	R o k	
		2006	2007
1.	Mandaty karne (liczba)	5746	17473
2.	Przewoźnicy krajowi	3022	10113
3.	Przewoźnicy zagraniczni	2724	7360
4.	Kwota kary wg mandatów	657 tys. zł.	2174 tys. zł.
5.	Przewoźnicy krajowi	326 tys. zł.	822 tys. zł.
6.	Przewoźnicy zagraniczni	331 tys. zł.	822 tys. zł.

Jak wynika z danych zawartych w tabeli 3, inspektorzy ITD w 2005 roku przeprowadzili 18 691 kontroli drogowych, a w 2007 roku już 26 821. Wraz ze wzrostem liczby mandatów karnych w latach 2006-2007 (z 5 746 do 17 473) wzrosła kwota kar finansowych z 657 tys. zł. do 2 174 tys. zł. Suma kar finansowych w 2007 roku została równomiernie rozłożona na przewoźników krajowych i zagranicznych po 822 tys. złotych.

Liczbę stwierdzonych wykroczeń z zakresu transportu drogowego osób według kategorii wykorzystywanych pojazdów przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5. Liczba stwierdzonych wykroczeń w zakresie transportu drogowego osób wg klasyfikacji określonej w załączniku do ustawy o transporcie drogowym dla lat 2006 i 2007 – opis w tekście (opr. wł. na podst. GITD)

Table 5. Number of stated offences within the scope of the road personal transport according to classification determined in an annex to an act about the road transport for years 2006-2007 (description in the text, own study on the base of GITD)

Lp.	Klasyfikacja (rodzaj) kar	Rodzaj pojazdu								Razem
		Autokar		Bus		Taxi		Gimbus		
		2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	
1.	1.1	83	68	32	26	4	10	3	1	105
2.	1.2	73	61	21	10	0	1	6	3	75
3.	1.3	3	4	5	0	82	61	4	0	65
4.	2.1	74	85	23	32	0	0	20	12	129
5.	2.2	40	85	13	32	2	1	1	0	118
6.	2.3	10	11	4	4	0	0	1	0	15
7.	2.4	7	4	6	2	0	0	0	0	6
8.	2.5	72	91	38	50	0	0	5	8	149
9.	2.6	8	0	1	0	0	0	0	6	6
10.	2.9	20	17	2	1	0	2	8	0	20
11.	Inne	7335	10521	346	627	371	243	66	43	11434
	Suma	7725	10947	491	784	459	318	114	73	12122

Klasyfikacja wykroczeń:

- wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji (z wyłączeniem taksówki),
- wykonywanie transportu drogowego pojazdem nie zgłoszonym do licencji,
- wykonywanie transportu drogowego taksówką bez wymaganej licencji,
- wykonywanie transportu drogowego osób bez wymaganego zezwolenia,
- wykonywanie transportu drogowego osób z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu

(dot. dni, godzin odjazdu i przyjazdu, ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków),

- wykonywanie transportu drogowego osób przez posiadającego odpowiednie zezwolenie bez obowiązującego rozkładu jazdy,
- wykonywanie transportu drogowego osób w zakresie przewozów regularnych pojazdem innym niż autobus,
- wykonywanie transportu drogowego osób autobusem nie spełniającym określonych przepisami warunków technicznych,
- pobieranie należności za przejazd niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości,

Wykonywanie przewozów okazjonalnych pojazdem przeznaczonym do przewozu nie więcej niż 9 osób z naruszeniem zakazu używania w pojeździe taksometru, umieszczania na pojeździe oznaczeń z danymi przedsiębiorcy, montowania na pojeździe lamp bądź innych urządzeń technicznych.

WNIOSKI

Przeprowadzona analiza literatury zagadnienia oraz badań własnych wskazuje na konieczność pełnej unifikacji standardów w zakresie transportu drogowego towarów i osób. Temu celowi ma służyć zmiana filozofii postępowania w zakresie oceny skutków ich nieprzestrzegania w celu wyjaśnienia zaistniałej przyczyny. Stąd też, cennym źródłem informacji są coraz szerzej udostępniane do analizy dane statystyczne Policji, kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego i innych organów administracji państwowej.

Poddając ocenie wyniki kontroli drogowych ITD, wg standardów UE pomiędzy latami 2005-2007 należy wysunąć następujące wnioski szczegółowe:

- stale wzrasta ogólna liczba kontrolowanych pojazdów (o 7989),
- wzrasta wysokość kar ponoszonych przez przewoźników (o 384 tys. zł.), przy ogólnym poziomie rocznym milionowych ich wysokości,
- zmniejszyła się liczba zatrzymywanych dowodów rejestracyjnych pojazdów (o 2735 sztuk), co świadczy między innymi o polepszającym się ich stanie technicznym.

W zakresie osobowego transportu krajowego i międzynarodowego, pomiędzy rokiem 2005 a 2007 odnotowano:

- wzrost liczby kontroli pojazdów w przewozie osób o 8130 sztuk,
- znaczący wzrost kar (wg mandatów) o 1 517 tys. zł., świadczący o znacznych zaniedbaniach przewoźników w zakresie standardów przewozu osobowego.

Według klasyfikacji wykroczeń, największą ich liczbę stanowią wykroczenia w zakresie transportu:

- bez wymaganej licencji (autobusy, busy),
- bez wymaganego zezwolenia lub warunków określonych w zezwoleniu (autobusy, busy),
- autobusem nie spełniającym określonych wymagań technicznych.

Na podstawie analizowanych lat 2006-2007 poprawę standardów w przewozie osób stwierdzono jedynie pojazdami "taxi" i „gimbus”.

Tego rodzaju wiedza o działaniach prewencyjnych organów kontroli powinna stanowić podstawę poprawy brd (bezpieczeństwa ruchu drogowego) użytkowników a decydentów skłonić do wprowadzenia środków jego poprawy, w celu zmniejszenia ryzyka utraty zdrowia lub życia.

LITERATURA

1. Burski P., Burski Z., Sosnowski S.: 2005a. Podstawy prawne badań technicznych samochodów i ciągników. Działy wybrane. Wyd. WSIE, Ropczyce.
2. Burski Z., Burski P.: 2005b. Zrównoważony model działaniowy zarządzania bezpieczeństwem eksploatacji i standaryzacji badań technicznych pojazdów. Prace naukowe X Jubileuszowego Kongresu urządzeń Technicznych KBM PAN. Wyd. Inst. Technologii i Eksploatacji, Radom, s. 57-64.
3. Burski Z., Kuczyński M.: 2007. Próba standaryzacji parametrów trakcyjnych pojazdu w zależności od infrastruktury komunikacyjnej. Komisja Motoryzacji i Energetyki Rolnictwa PAN Oddział Lublin – MOTROL, T. 9, Wyd. PAN, s. 28-35.
4. Burski Z.: 2007a. Komputerowa analiza przebiegu eksploatacji pojazdów w praktyce eksploatacyjnej. Zbiornik Naukowych Prac Dzierżawno-Agrarnego Uniwersytetu. International Scientific and Practical Forum, Lviv-Dublyany, september 19-21.
5. Burski Z.: 2007b. Wykorzystanie internetowego odczytu i analizy tarcz tachografów programem TIS-WEB w logistyce transportu międzynarodowego. Zbiornik Naukowych Prac Dzierżawno-Agrarnego Uniwersytetu. International Scientific and Practical Forum, Lviv-Dublyany, september 19-21.
6. Burski Z.: 2007c. Analiza oceny pracy kierowców międzynarodowego transportu drogowego na podstawie standardów UE. Zbiornik Naukowych Prac Białoruskoy Gosudarstwiennoy Akademii, Ekologiczeskije aspekty mechanizacji rastjenijewodstwa. Ekoperspektive Mińsk, s. 150-154.
7. Burski Z.: 2007d. Ocena parametrów eksploatacji samochodu na podstawie analizy komputerowej tachografu. KMiER MOTROL, Wyd. PAN Lublin. T. 9, s. 36-39.
8. Burski Z., Bulgakov V.: 2007. Wykorzystanie programu komputerowego TachoScan w logistyce rolniczego transportu międzynarodowego (UA-PL-UE). Zbiornik Naukowych Prac Nacjonalnego Agrarnego Uniwersytetu Ukraini, nr 117, Kyiv, s. 233-237.
9. Burski Z.: 2007e. Zastosowanie analizy komputerowej w międzynarodowej logistyce transportu rolniczego prywatnej firmy transportowej (PC-B-H-PC). Zbiornik Naukowych Prac Nacjonalnego Agrarnego Uniwersytetu Ukraini., Kyiv.
10. Burski Z.: 2007f. Analiza energochłonności profilu modelu prędkości przejazdu miejskiego środka transportowego systemem SAS. Zbiornik Prac Nacjonalnego Agrarnego Uniwersytetu Ukraini., Kyiv.
11. Burski Z.: 2007g. An analysis of Power effectiveness of Speer In view of driving acceleration in urban means transport, using SAS System. Teki KM of M and P. in. A. PAN, Lublin, V-VIIa, s. 11-16.
12. Burski Z., Mijalska-Szewczak I.: 2007. Standarization Requirements of Built –Up of Vehickes Undercarriage with Specjalistic Equipment for Agricultural Transport. Zbiornik Naukowych Prac Nacjonalnego Agrarnego Uniwersytetu Ukraini, nr 117, Kyiv, s. 233-237.

13. Burski Z., Krasowski E., Mijalska-Szewczak I.: 2008a. Wykorzystanie statystyki matematycznej do oceny energochłonności eksploatacyjnej pojazdu na przykładzie wielkomiejskiej aglomeracji. Zbiornik Naukowych Prac Dержавно-Аграрного Uniwersytetu. International Scientific and Practical Forum, Lviv-Dublyany, september 17-18.
14. Humaniu E.: 2008. Wpływ czynników osobowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. VII Lubelska Konferencja BRD. Kazimierz Dolny, 4-6 września.
15. Kozyra A.: 2008. Bezpieczeństwo na drogach województwa lubelskiego – uwarunkowania i formy zapobiegania zagrożeni. VII Lubelska Konferencja BRD. Kazimierz Dolny, 4-6 września.
16. Krystek R., Żukowska J.: 2008. Europejskie, krajowe i regionalne obserwatoria bezpieczeństwa ruchu drogowego. VII Lubelska Konferencja BRD. Kazimierz Dolny, 4-6 września.
17. Kulesza Z.: 2008. Bezpieczeństwo użytkowników dróg w aspekcie ustawy o państwowym ratownictwie medycznym. VII Lubelska Konferencja BRD. Kazimierz Dolny, 4-6 września.
18. Wicher J.: 2002. Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego. WNT, Warszawa.
19. Wierzchowski M.: 2008. Bezpieczeństwo na drogach województwa lubelskiego – uwarunkowania i formy zapobiegania zagrożeniom.
20. Zielaskiewicz H.: 2009. Rozwój systemów transportowych. Znaczenie dla ochrony środowiska naturalnego. Cz. I. Infrastruktura Transportu, nr 1, s. 11-24.
21. GITD. 18.01.2006. Informacje dotyczące działalności ITD. w 2005 roku. Warszawa.
22. GITD. 05.02.2007. Informacje dotyczące działalności ITD. w 2006 roku. Warszawa.
23. GITD. 28.02.2008. Informacje dotyczące działalności ITD. w 2007 roku. Warszawa.

THE ANALYSIS OF REALIZATION OF STANDARDS OF THE POLISH ACT ON THE ROAD TRANSPORT IN THE ASPECT OF PERSONAL TRANSPORT

Zbigniew Burski, Eugeniusz Krasowski

Summary. In the thesis there is presented an analysis of results of control of realization of standards of EU act about personal road transport in years 2005-2007. There are pointed numeros cases of disobeying the rules, especially in the range of security of road traffic (brd) and technical status of exploited vehicles.

Key words: transportation logistics, personal transport, standards of transit EU.