

Mamy podobne problemy

Samochody Avtomobilnej Administracji to codzienny widok na parkingach przy autostradach i drogach szybkiego ruchu w Bułgarii. Urzędnicy podlegający Naczelnej Dyrekcji „Kontrolna Dejnost – DAI” Ministerstwa Transportu w Sofii przeprowadzają kontrole pod kątem zgodności z surowymi przepisami Unii Europejskiej.

Na autostradzie A-1 łączącej Sofię z portem Burgas nad Morzem Czarnym nie ma tablic ostrzegawczych. Ale kierowcy dobrze wiedzą, że na obu wielokilometrowych odcinkach, gdzie są ograniczenia prędkości, kontrole samochodów ciężarowych zdarzają się często. Jest to teren działania Avtomobilnej Administracji Dyrekcja Regionalna Plovdiv, drugiej pod względem wielkości w całej Bułgarii.

Łącznie w Bułgarii znajduje się 27 biur regionalnych tej instytucji, co oznacza, że Avtomobilna Administracja posiada

przedstawicielstwa w każdym mieście będącym stolicą obwodu. Dyrekcja w Plovdiv dysponuje pięcioma grupami kontrolnymi, po dwóch urzędników każda, które codziennie dobre cztery godziny zgodnie z planem kontroli sprawdzają na miejscu zatrzymane ciężarówki.

Z funduszy Unii Europejskiej dyrekcja otrzymała dwa Mercedesy Vito wyposażone we wszystkie niezbędne instrumenty kontroli i multimedia.

Kontrolerzy zostali przygotowani do realizacji swoich zadań w ramach kilkutygodniowych kursów, podczas

których przeszli szkolenie teoretyczne i praktyczne prowadzone przez ekspertów francuskich i niemieckich.

Sporadycznie kontrole na miejscu przeprowadzane są wspólnie z policją – przede wszystkim na trasach międzynarodowych. Z kolei podczas kontroli dokumentacji firm urzędnikom Avtomobilnej Administracji towarzyszą przedstawiciele Inspekcji Pracy i Urzędu Skarbowego.

Inspektor naczelny Georgi Jankov parkuje Mercedesa Vito przy zamkniętym zjeździe na początku odcinka specjalnego autostrady A-1, ok. 30 km na wschód od bułgarskiej stolicy targów. Podczas gdy inspektor zajmuje się urządzeniem mobilnego biura, jego współpracownik rozstawia trzy pacholki na pasie awaryjnym. Chwilę później uniesionym lizakiem sygnalizuje nadjeżdżającemu kierowcy polecenie zjechania z autostrady.

Inspektor naczelny Georgi Jankov „łowi” samochód ciężarowy z autostrady A-1 na punkcie kontrolnym.

Każdy z obecnych tu kontrolerów wylapuje jeden samochód ciężarowy. Najpierw sprawdzają zapis tachografu, dokumenty pojazdu i przewożonego ładunku. Potem jeszcze spojrzęnie fachowym okiem, żeby ocenić pojazd; czy działają wszystkie światła, w jakim stanie są opony? – *Jeśli coś jest nie tak z układem hamulcowym, słysząc to już podczas zatrzymywania się pojazdu* – wyjaśnia Georgi Jankov. Chwilę później zatrzymuje cysternę należącą do koncernu paliwowego Lukoil.

Od kierowcy żąda okazania wszelkich „rekwizytów” wymaganych zgodnie z przepisami ADR – począwszy od gaśnic, a skończywszy na apteczce. Wszystko jest w absolutnym porządku. Również cyfrowy zapis tachografu nie stwarza powodu do zakwestionowania czegośkolwiek. – *Tego się spodziewałem. Wszystko w perfekcyjnym porządku, aż po najdrobniejszy szczegół* – chwali G. Jankov. A szef jego oddziału Chavdar Stambalski dorzuca stosowny komentarz: – *Wielkie firmy robią wszystko, żeby dostosować się do przepisów. Niedociągnięcia widać częściej raczej w małych firmach przewoźowych.*

– *Jeżdżę po Bułgarii we wszystkich kierunkach i przynajmniej raz w tygodniu zdarza mi się kontrola* – mówi kierowca

Lukoilu. – *Nie irtują mnie te kontrole, a wręcz przeciwnie, uważam za normalne, że są* – dodaje, wsiadając ponownie do swojego Iveco Stralisa.

Podobnie reaguje zatrzymany do kontroli kierowca Scanii wiozący pod plandaką pomidory dla przetwórci. On też raz w tygodniu musi przymusowo pauzować z powodu kontroli, których na jego codziennej trasie między Plovdiv a Svichov spotyka cztery czy pięć. – *Kontrola to dla mnie żaden kłopot, ale czas płynie. Dziesięć, piętnaście minut to jeszcze nie problem. Potem jadę szybciej, inaczej się nie da* – przyznaje.

Funkcjonariusze Avtomobilnej prowadzą szczegółową dokumentację z przeprowadzonych kontroli, zupełnie inaczej niż bułgarska policja. – *Potem to będzie stanowić problem* – uważa kierowca z 20-letnim stażem za kółkiem. – *Teraz kontroluje się o wiele częściej i więcej. Dawniej przedmiotem zainteresowania był tylko zapis tachografu.*

Bardziej dotkliwie odczuwa kontrolę kierowca zatrzymanego pojazdu przewożącego żwir. Waga do wyznaczania obciążenia osi mówi wyraźnie: 45 zamiast 40 t. 500 lewów (ok. 1015 PLN/256 euro) – taki mandat zapłaci kierowca za nadmiarowe obciążenie, zanim będzie mógł ruszyć w dalszą drogę. Jeszcze wyższy

mandat zagwarantował sobie kierowca ciężarówki z Macedonii, on mógł przedstawić urzędnikowi ledwie trzy tarcze z tachografu. Wysokość mandatu za wykroczenia tego typu rozstrzyga się nie na miejscu, lecz we właściwej dyrekcji regionalnej. Przez ten czas samochód pozostaje tam, gdzie był kontrolowany. Kierowcy zwraca się dokumenty po uiszczeniu orzeczonego mandatu.

– *W całej Europie są podobne problemy* – twierdzi dyrektor Jordan Arabodijev z Dyrekcji Regionalnej w Plovdiv. – *Poza czasami za kierownicą i czasami odpoczynku, jak też kontrolą stanu technicznego pojazdu, nasi pracownicy koncentrują się na dokumentach przewoźowych przede wszystkim w przypadku samochodów ciężarowych zarejestrowanych poza Unią Europejską* – wyjaśnia.

Podczas gdy my jeszcze wciąż towarzyszyliśmy inspektorowi naczelnemu Georgiemu Jankowowi i jego kolegom podczas kontroli na A-1, inna grupa kontrolna sprawdzała właśnie dokumenty przewoźowe samochodu ciężarowego z Turcji. – *Kierowca w drodze z Niemiec do Turcji posiadał zezwolenie CEMT na samochód zgodny z normą Euro-4, ale jechał samochodem Euro-3. Nie miał prawa* – wyjaśnia Jordan Abordijev. Taki postępek oznacza dla kierowcy solidny mandat w wysokości 4500 lewów (9100/2300 euro) płatny natychmiast, żeby móc wyjechać z Bułgarii. Wszystkie dokumenty wędrują do Sofii, do Ministerstwa Transportu, Technologii Informatycznych i Komunikacji, które ustali wysokość mandatu. Jak informuje szef kontroli Jordan

MT, czyli Ministerstwo Transportu.
Na widok lizaka kierowca musi zatrzymać się do kontroli. W przypadku cysterny kontroluje się też wszystkie akcesoria.



Tymi samochodami codziennie jeżdżą na akcje bułgarskie grupy kontrolne Automobilnej Administracji.

Abordijev: – Ten przypadek zostanie przekazany do odpowiednich organów tureckich, które z kolei ze swojej strony nałożą stosowne sankcje.

– Nie nakładamy innych mandatów na kierowców z Bułgarii, a innych na kierowców z zagranicy – zapewnia dyrektor generalny Rumen Taslakov z Dyrekcji Generalnej „Kontrolna Dejnost – DAI” w sofijskim Ministerstwie Transportu, Technologii Informatycznych i Komunikacji. Ten, kto nie przestrzega regulaminowych czasów za kierownicą

i czasów odpoczynku, musi liczyć się z mandatem w wysokości między 300 a 1000 lewów (od ok. 607 PLN/153 euro do 2030 PLN/512 euro). W przypadku usterek technicznych mandat wynosi między 50 a 150 lewów (od 100 PLN/25 euro do 305 PLN/77 euro). W razie stwierdzenia nieprawidłowości w firmie przewozowej wymiar mandatu określono na poziomie między 500 a 1500 lewów (1015 PLN/256 euro do 3044 PLN/770 euro). – A mandaty mają być jeszcze wyższe – informuje Rumen Taslakov.

W tym roku skontrolowano do tej pory prawie 80 tys. samochodów ciężarowych, z tego ponad 24 tys. to samochody niezarejestrowane w Bułgarii. Łącznie kontrolerzy nałożyli ponad 15 tys. mandatów. Liczba ta byłaby jeszcze wyższa, gdyby urzędnicy Automobilnej sprawdzali jeszcze sposób zabezpieczenia ładunku.

– No tak, mamy jeszcze problemy z zabezpieczeniem ładunku i jego kontrolą – mówi Rumen Taslakov. Szef DAI ma też świadomość, że na tym polu są do nadrobienia ogromne zaległości. „Pracujemy nad tym”, bo nieprawidłowe zabezpieczenie ładunku stanowi jedną z głównych przyczyn wypadków samochodów ciężarowych w Bułgarii.

Równie „wypadkotwórczy” są zmęczenia kierowcy. – Przede wszystkim mamy problemy z tymi z Turcji. Oni są zawsze przemęczeni i rzadko przestrzegają jakichkolwiek przepisów. Dlatego też nasze czynności skierowane są w szczególności na kontrolę czasu kierowania pojazdem i czasu odpoczynku – argumentuje.

Oprócz kontroli bezpośrednio na drodze urzędnicy Automobilnej trafiają też bezpośrednio do firm przewozowych. – Firmy sprawdzane są w określonych odstępach czasu – objaśnia Rumen Taslakov. – O wyborze firmy decyduje stopień ryzyka. Im lepiej ona funkcjonuje, tym rzadziej się tam pojawiajemy – zdradza Jordan Arabodijev tajniki codziennej praktyki w regionie.

Tekst, fot. Herbert Schadewald
Tłum. Elżbieta Karpińska-Pawlak



Analizę kontroli i cały biurowy kram z tym związany inspektor naczelny załatwia w mobilnym biurze. Dwa kompletnie wyposażone samochody kontrolne posiada Dyrekcja Regionalna Plovdiv.