

*Stanisław Wieteska**

ROLA INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO W OGRANICZENIU WYPADKÓW W RUCHU DROGOWYM W POLSCE

Streszczenie. W 2001 r. powołano jednostkę Inspekcji Transportu Drogowego (ITD), której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Celem artykułu jest odpowiedź na pytanie, na ile powołanie ITD przyczynia się do polepszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. W artykule oprócz naświetlenia celów ITD, organizacji skali wypadków z udziałem ciężarowych pojazdów samochodowych, omawiamy stan ilościowy przeprowadzonych kontroli. Obserwacją obejmujemy lata 2005–2012. Artykuł pokazuje, że dzięki ostrym decyzjom administracyjnym i karnym stopniowo zmniejsza się liczba wypadków i ich skutków z udziałem ciężarowych pojazdów samochodowych.

Słowa kluczowe: pojazdy ciężarowe, wypadki, Inspekcja Transportu Drogowego.

JEL: R42.

1. POSTAWIENIE PROBLEMU

Konieczność zachowania porządku, ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa, a także uczciwej konkurencji w ruchu drogowym przyczyniły się do powstania Inspekcji Transportu Drogowego (ITD). Jednostkę tę powołano do życia zgodnie z ustawą o transporcie drogowym z dnia 6 IX 2001 r. Powstanie ITD było również związane z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i było wymogiem akcesyjnym gwarantującym wiarygodność państwa graniczącego z Unią. Zadaniem ITD była kontrola przede wszystkim pojazdów ciężarowych, specjalistycznych w ruchu krajowym i międzynarodowym. Z punktu widzenia zakładów ubezpieczeń zastanawiamy się, na ile ta instytucja przyczyniła się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych z udziałem samochodów ciężarowych? Ma to znaczenie w zakresie roszczeń związanych ze szkodami osobowymi, wypłatami za szkody materialne oraz w przewożonych towarach.

Celem artykułu jest przedstawienie efektów funkcjonowania inspekcji transportu drogowego w latach 2005–2012. W artykule nawiązujemy do ubezpieczeń komunikacyjnych w świetle uzyskanych efektów.

* Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Katedra Ubezpieczeń, stanislaw.wieteska@uni.lodz.pl

W artykule obejmujemy analizą dostępne dane statystyczne. Artykuł napisano w oparciu o załączoną literaturę przedmiotu.

2. CELE I ZADANIA INSPEKЦИИ TRANSPORTU DROGOWEGO

Działalność ITD początkowo dotyczyła badań stanu technicznego oraz kontroli pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. W kolejnych latach zwiększano zakres zadań i kompetencje inspektorów wykonujących kontrole w ruchu drogowym. Już w 2004 r. wprowadzono kontrolę ciśnieniowych urządzeń transportowych. Równocześnie w tym czasie instytucja ITD przystąpiła do Europejskiej Kontroli Drogowej (*Euro Controle Route*). Jest to organizacja międzynarodowa zrzeszająca państwa UE. Europejska Kontrola Drogowa zajmuje się wymianą informacji, prowadzeniem szkoleń przeznaczonych dla inspektorów oraz koordynacją działań kontrolnych. Ma to na celu nie tylko poprawę bezpieczeństwa drogowego, ale i stworzenie ram prawnych do uczciwej konkurencji w transporcie drogowym. Już w 2005 r. rozszerzono zakres zadań ITD o kontrolę używanego paliwa.

Od 1 I 2011 r. ITD dostała kompetencje uprawniające do kontroli samochodów osobowych w przypadku gdy:

- kierujący samochodem osobowym doprowadził do spowodowania bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa;
- zarejestrowano przy użyciu przyrządów rejestrujących lub kontrolno-pomiarowych naruszenia przepisów o ruchu drogowym;
- istnieje podejrzenie, że kierujący pojazdem może być pod wpływem alkoholu lub środka odurzającego;
- stwierdzono rażące naruszenia przepisów ruchu drogowego (Żaczek 2014).

W dniu 30 XII 2010 r. na mocy zarządzenia nr 103 Prezesa Rady Ministrów nadano nowy statut Głównej Inspekcji Transportu Drogowego oraz utworzono Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD). Jest to jednostka bezpośrednio odpowiadająca za zarządzanie systemem automatycznej rejestracji wykroczeń. Z kolei Biuro do spraw Elektronicznego Poboru Opłat (BEPO) odpowiedzialne jest za realizację zadań wynikających z ustawy o drogach publicznych. Obecnie w ramach CANARD zainstalowanych jest ok. 210 urządzeń Fotorapid CM oraz 90 urządzeń Multiradar CD.

Należy zwrócić uwagę, że nadanie dodatkowych uprawnień musi być zgodne z prawem (Szymaniak 2013).

Do głównych zadań ITD należy zaliczyć:

- podwyższanie jakości usług świadczonych przez transport drogowy (np. kontrola stanu technicznego pojazdów przewożących zwierzęta, towary niebezpieczne, towary łatwo psujące się);

- podwyższanie jakości infrastruktury drogowej (np. kontrola opłat, wskazywanie na miejsca najbardziej niebezpieczne);
- kontrola tachografów (Duś, Duś-Pilarz 2009: 263–274);
- kontrola dopuszczenia pojazdów do ruchu¹;
- bezpieczeństwo warunków pracy kierowców (np. nadzór nad stanem technicznym, kontrola czasu pracy)²;
- kontrola przestrzegania ochrony środowiska naturalnego (np. ograniczania emisji spalin);
- kontrole ciężaru pojazdów (tzw. dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu) (Szwed 2014: 40; Wardęga 2010: 400–401; Ryś 2012: 400–404) i ponadnormalnych wymiarów (*Ważenie pojazdów...* 2002: 41);
- wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym (kontrola: dokumentacji, przepisów, sprawdzanie zgodności);
- działalność informacyjna w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- kontrola pojazdów przewożących materiały niebezpieczne (Kacprzyk 2010);
- kontrola pojazdów w przewozie osobowym (Burski, Krassowski 2009: 30–37 oraz *Inspektor drogowy...* 2011: 76–77);
- współdziałanie z instytucjami bezpieczeństwa³;
- współdziałanie z wojewodami⁴, z centralną ewidencją pojazdów (www.gitd.gov.pl. Rzeczp. Nr 50–DA).

Struktura organizacyjna GITD została określona poprzez wprowadzenie regulaminu⁵, w którym uregulowano m.in. zasady funkcjonowania Biura Nadzoru Inspekcyjnego. Na szczeblu wojewódzkim znajdują się Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego.

¹ Obwieszczenie Ministra Transportu z 8 lipca 2007 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorców dokumentów w tych sprawach (Dz.U. 2007 poz. 968 w z późn. zm.).

² Zarządzenie nr 21/2011 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z 31 III 2011 r. w sprawie określenia wysokości współczynnika ryzyka, występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców za rok 2010, Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 4/2011, poz. 26.

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei, z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego, Dziennik Ustaw nr 223/2004, poz. 2262.

⁴ Opublikowana ustawa z dnia 3 sierpnia 2010 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. nr 164/2010, poz. 1107–DA). Na mocy tej ustawy wojewodowie zostali zobowiązani do przekazania wag stacjonarnych do kontroli pojazdów przez ITD (Biuletyn PISIL 5/2010, s. 6).

⁵ Zarządzenie nr 12/2011 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 lutego 2011 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego, Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 2/2011, poz. 11.

3. PODSTAWOWE AKTY PRAWNE

Dynamiczny rozwój transportu w Europie spowodował, że na szczeblu UE wprowadzono wiele aktów prawnych regulujących ruch drogowy. Do najważniejszych zaliczyć możemy:

1. Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego.

2. Oświadczenie Rządowe z dnia 24 września 1984 r. w sprawie przystąpienia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Umowy o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP), sporządzonej w Genewie dnia 1 września 1970 r. (Dz.U. z 1984 r. nr 49, poz. 254).

3. Oświadczenie Rządowe z dnia 30 sierpnia 1999 r. w sprawie ratyfikacji przez Rzeczypospolitą Polską umowy europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR), sporządzonej w Genewie dnia 1 lipca 1970 r., oraz ogłoszenia jednolitego tekstu tej umowy (Dz.U. z 1999 r. nr 94, poz. 1087).

4. Oświadczenie Rządowe z dnia 16 stycznia 2009 r. w sprawie wejścia w życie zmian do załączników A i B umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz.U. z 2009 r. nr 27, poz. 162).

Bezpośrednimi konsekwencjami uregulowań unijnych są w Polsce odpowiednie akty prawne. Część z nich dotyczy funkcjonowania ITD w Polsce. Do najważniejszych należy zaliczyć:

1. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2013 r. poz. 1414).

2. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tekst jednolity Dz.U. z 2012 r. poz. 1155).

3. Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz.U. z 2005 r. nr 180 poz. 1494 z późn. zm.).

4. Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach z dnia 31 lipca 2007 r. (Dz.U. z 2007 r. nr 147 poz. 1040).

5. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (z późn. zm).

6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 czerwca 2009 r. w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych (Dz.U. z 2009 r. nr 86, poz. 72 z późn. zm.).

7. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2009 r. w sprawie kontroli przewozu drogowego (Dz.U. z 2009 r., nr 145, poz. 1184 z późn. zm).

8. Zarządzenie nr 50/2011 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 listopada 2011 r. w sprawie zasad prowadzenia kontroli przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (wraz z późniejszymi zmianami).

9. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z 15 października 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o transporcie drogowym (Dz.U. z 2 grudnia 2013 r., poz. 1414, rozdział 9 dotyczący Inspekcji Transportu Drogowego).

Łatwo zauważyć, że ustawodawca ww. aktów prawnych swoimi ustaleniami przyczynia się do wzrostu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

4. WYPADKI SPOWODOWANE SAMOCHODAMI CIĘŻAROWYMI

Wypadek drogowy zgodnie z definicją Biura Prewencji Ruchu drogowego to „niedające się przewidzieć zdarzenie mające miejsce w ruchu drogowym pozostające w związku przyczynowym z ruchem drogowym, wynikające z naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w tym ruchu, którego skutkiem są nieumyślne obrażenia ciała powodujące naruszenie czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwający dłużej niż 7 dni (średnio ciężki wypadek drogowy) śmierć albo ciężki uszczerbek na zdrowiu (ciężki wypadek drogowy)” (Reichel, Nowakowski 2006: 103).

Skalę wypadków drogowych z udziałem pojazdów ciężarowych przedstawia Tabela 1.

Tabela 1. Liczba samochodów ciężarowych oraz liczba wypadków spowodowanych z udziałem pojazdów ciężarowych w latach 2002–2012

Lata	Liczba samochodów ciężarowych	Wypadki	Zabici	Ranni
2002	2 162 614	4 243	577	5 659
2003	2 191 762	4 298	552	5 670
2004	2 262 923	4 349	545	5 751
2005	2 177 901	3 920	494	5 125
2006	2 246 294	3 936	484	5 292
2007	2 345 068	3 387	383	4 597
2008	2 511 677	2 864	341	3 815
2009	2 595 485	2 495	280	3 432
2010	2 767 035	2 394	292	3 157
2011	2 892 064	2 341	288	3 023
2012	2 920 779	2 096	235	2 722

Źródło: Opracowanie własne na podstawie raportów policyjnych z lat 2002 – 2012

Z danych zawartych w Tabeli 1 widzimy, że liczba samochodów ciężarowych w badanym okresie wzrosła o ok. 35%. Obserwujemy stopniowe zmniejszanie się liczby wypadków i ich skutków z udziałem samochodów ciężarowych. Warto także zwrócić uwagę na dwa rodzaje samochodów ciężarowych (Tabela 2).

Tabela 2. Wypadki z udziałem samochodów ciężarowych bez przyczep i z przyczepą (2013 r.)

Wyszczególnienie	Obciążenie	Ilość wypadków	Zabici	Ranni
Samochód ciężarowy	bez przyczep	1 259	133	1 575
	z przyczepami	695	92	902

Źródło: *Wypadki drogowe w 2013 r.*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 6/2014, wkładka.

Z danych zawartych w tab. 2 widzimy, że najwięcej wypadków powodują samochody ciężarowe bez przyczepy.

5. KONTROLE ITD I ICH REZULTATY

Corocznie inspektorzy ITD dokonują wielu kontroli pojazdów ciężarowych na terenie wszystkich województw (Tabela 3).

Z danych zawartych w Tabeli 3 wynika, że średnio rocznie w Polsce przeprowadza się ok. 176 tys. kontroli. Najwięcej kontroli (średnio) przeprowadzono w województwach: śląskim, mazowieckim, podkarpackim, wielkopolskim. Jak łatwo zauważyć, najwięcej kontroli przeprowadza się w województwach w których występuje zwiększony ruch pojazdów ciężarowych. Postawmy obecnie pytanie, jakie są rezultaty kontroli ITD (Tabela 4).

Tabela 3. Ogólna liczba kontroli drogowych ITD w zakresie realizacji standardów UE w ujęciu regionalnym RP w latach 2005–2012

Województwo	Liczba przeprowadzonych kontroli drogowych						
	2005	2006	2007	2010	2011	2012	Średnia
1	2	3	4	5	6	7	8
Dolnośląskie	10 661	10 418	10 987	14 365	10 955	14 490	11 979
Kujawsko-pomorskie	8 052	6 140	6 594	10 161	9 016	10 135	8 350
Lubelskie	11 757	10 385	8 644	12 790	11 502	13 781	11 477
Lubuskie	7 752	8 563	11 374	11 991	10 738	12 921	10 557
Łódzkie	14 955	13 047	11 107	13 110	11 304	13 516	12 840

Tab. 3 (cd.)

1	2	3	4	5	6	7	8
Małopolskie	10 527	11 256	10 858	13 224	11 191	15 190	12 041
Mazowieckie	16 450	13 835	15 075	22 323	15 023	15 374	16 347
Opolskie	4 859	5 747	7 461	7 018	6 055	6 692	6 305
Podkarpackie	11 136	13 266	15 058	17 562	14 095	13 374	14 082
Podlaskie	8 187	9 216	10 674	13 818	9 924	8 866	10 114
Pomorskie	8 712	7 560	7 753	8 920	7 354	7 923	8 037
Śląskie	12 121	16 588	15 389	19 600	18 522	19 001	16 870
Świętokrzyskie	6 068	6 936	7 904	8 060	6 792	7 487	7 208
Warmińsko-mazurskie	6 489	8 115	7 962	10 033	9 355	12 487	9 074
Wielkopolskie	14 503	13 761	13 662	14 370	11 292	16 466	14 009
Zachodniopomorskie	5 973	5 434	5 789	8 021	7 153	8 063	6 739
Razem	158 202	160 267	166 291	205 366	170 271	195 766	176 027

Źródło: *Sprawozdanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego za rok 2010, 2011, 2012* oraz Z. Burski, E. Krasowski, *Analiza realizacji standardów ustawy o transporcie drogowym RP w aspekcie przewozu osobowego*, Motrol 2009, 11B, s. 32 oraz Kacprzyk 2010.

Z danych zawartych w Tabeli 4 wynika, że w badanych latach średnie kwoty decyzji administracyjnych oraz mandatów karnych mają tendencję rosnącą. Oznacza to, że coraz bardziej restrykcyjna karno-administracyjna działalność inspektorów ITD przyczynia się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach z udziałem transportu krajowego. Powyższy kierunek działań dotyczy wszystkich rodzajów pojazdów ciężarowych bez względu na kraj pochodzenia.

Tabela 4. Średnie kwoty nałożonych decyzji administracyjnych, średnie kwoty mandatów karnych wystawionych za naruszenie przepisów ruchu drogowego oraz średnie kwoty mandatów karnych za naruszenie przepisów o transporcie drogowym w latach 2010–2011 w Polsce (w zł)

Wyszczególnienie	2010	2011
	Średnie kwoty decyzji administracyjnych	
1	2	3
Średnia kwota nałożonej decyzji administracyjnej	2 254	2 348
Średnia kwota decyzji administracyjnej nałożonej na przewoźnika krajowego	3 141	3 180
Średnia kwota decyzji administracyjnej nałożonej na przewoźnika zagranicznego	1 442	1 502
	Średnie kwoty mandatów karnych wystawionych za naruszenie przepisów ruchu drogowego	
Średnia kwota wystawionego mandatu	153	185
Średnia kwota mandatu wystawionego na przewoźnika krajowego	159	191

Tabela 4 (cd.)

1	2	3
Średnia kwota mandatu wystawionego na przewoźnika zagranicznego	140	165
	Średnie kwoty mandatów karnych za naruszenie przepisów o transporcie drogowym	
Średnia kwota wystawionego mandatu	260	261
Średnia kwota mandatu wystawionego na przewoźnika krajowego	267	265
Średnia kwota mandatu wystawionego na przewoźnika zagranicznego	237	253

Źródło: *Sprawozdanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego za rok 2010, 2011*; obliczenia własne.

Kontrole drogowe wsparte są fotoradarami. Rozmieszczenie fotoradarów i inspektorów w poszczególnych województwach przedstawia Tabela 5.

Tabela 5. Rozmieszczenie kamer i fotoradarów w Polsce
(stan na 31 III 2013 r.)

Województwo	Liczba kamer i fotoradarów
dolnośląskie	18
kujawsko-pomorskie	14
lubelskie	20
lubuskie	18
łódzkie	18
małopolskie	16
mazowieckie	35
opolskie	9
podkarpackie	15
podlaskie	19
pomorskie	18
śląskie	23
świętokrzyskie	8
warmińsko-mazurskie	14
wielkopolskie	39
zachodniopomorskie	16

Źródło: Żółciak 2013: A3.

Według stanu na 31 III 2013 r. w Polsce było zamontowanych 375 fotoradarów stacjonarnych oraz 236 gminnych (Żółciak 2013: A3), co daje 16 urządzeń/10 tys. km dróg (dla porównania w Wielkiej Brytanii – 57, Francji – 25, Holandii – 66 na 10 tys. km dróg).

Z danych European Road Statistics wynika, że wdrożenie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym spowodowało, że w latach 2001 – 2009 zredukowała się liczba ofiar śmiertelnych np. we Francji z 8,1 tys. do 4,3 tys.; we Włoszech z 7,1 tys. do 4,2 tys., a w Holandii z 933 do 644 osób rocznie.

6. UBEZPIECZENIOWY PUNKT WIDZENIA

Z powyższych rozważań wynika, że samochody ciężarowe kierowane są najczęściej przez zawodowych kierowców zwanych flotowymi. Obsługują oni zbiór pojazdów (flotę) dla celów handlowych bądź usługowych. Pracownicy ci traktują swoje pojazdy jako narzędzie pracy, a kierowanie nimi jest realizacją zadań służbowych. Bardzo często zdarza się, że kierowcy flotowi rocznie przejeżdżają kilkadziesiąt tysięcy kilometrów. Wypadki drogowe z udziałem kierowców flotowych są więc przedmiotem szczególnej troski ze strony menedżerów przedsiębiorstw. W wypadkach często są ofiary śmiertelne i ranne, a także uszkodzony zostaje przewożony majątek przedsiębiorstw. W wypadkach poszkodowani są często sami kierowcy flotowi. Dane zawarte w tab. 1 pokazują, jak wiele jest ofiar śmiertelnych i rannych. Z badań przeprowadzonych w latach 2006–2007 r. wynika, że:

- ok. 52% kierowców prowadziło ciężkie pojazdy pow. 3,5 ton;
- poszkodowani kierowcy flotowi lekkich pojazdów transportowych stanowili ok. 62%;
- wśród poszkodowanych kierowców zawodowych mężczyźni stanowili ok. 98,5%;
- wypadki ze skutkiem śmiertelnym zdarzają się częściej mężczyznom niż kobietom (Żużewicz, Konarska, Łuczak 2010: 4–8).

Wszystkie pojazdy ciężarowe powinny być ubezpieczone obowiązkowym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Dzięki zebranim składkom z tego ubezpieczenia zakłady ubezpieczeń powinny być w stanie pokryć wszelkie roszczenia z tytułu wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych. Całość skutków wypadków drogowych z udziałem pojazdów ciężarowych możemy podzielić na dwie grupy: szkody osobowe i szkody majątkowe⁶. Zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych przyczynia się do zmniejszenia roszczeń poszkodowanych a także kosztów społecznych (Pasiczny 1999: 22–24.).

Warto także zwrócić uwagę, że zmniejszeniu ulegają tzw. koszty pośrednie, do których zaliczyć możemy m.in.:

⁶ Szkody spowodowane przez ruch drogowy szeroko opisane są w literaturze ubezpieczeniowej i czasopismach specjalistycznych.

- koszty otoczenia miejsca wypadku;
- koszty obsługi prawnej;
- koszty strat w produkcji, usługach a także w produkcie krajowym brutto;
- rekompensaty dla osób pośrednio uczestniczących w wypadkach (znajomi, krewni);
- zmniejszenie wysokości podatków;
- straty spowodowane opóźnieniami dostaw.

Dodatkowo ulegają zmniejszeniu roszczenia związane z uszkodzonym, przewożonym mieniem. Wszystkie powyższe tendencje powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w zwyczajach i obniżkach składek ubezpieczeniowych (Dąbrowska-Loranc 2003: 27–37). Również maleje liczba sytuacji konfliktowych między zakładem ubezpieczeń a posiadaczem pojazdu (Szymczak 2003: 293–301; Ptaszyński 2003: 239–253) w zakresie kosztów likwidacji szkód. Dalsze zaostrzenie przepisów drogowych od 2015 roku powinno przyczynić się do wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego a także zmniejszenia roszczeń odszkodowawczych.

7. ZAKOŃCZENIE I WNIOSKI

Powołanie Inspekcji Transportu Drogowego miało na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z przeprowadzonych rozważań wynikają następujące wnioski:

- 1) corocznie przeprowadzana jest dostatecznie duża liczba kontroli pojazdów ciężarowych poruszających się po polskich drogach,
- 2) dzięki rygorystycznym kontrolom stopniowo zmniejsza się liczba wypadków z udziałem samochodów ciężarowych,
- 3) bezpośrednią przyczyną zmniejszania się liczby poszkodowanych w ruchu samochodów ciężarowych są ostre środki administracyjne i karne.

Podjęta problematyka funkcjonowania ITD w Polsce nie została wyczerpana, lecz jedynie zasygnalizowana. Konieczne są dalsze badania, które powinny być ukierunkowane na analizę wartości roszczeń z wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych.

BIBLIOGRAFIA

- Burski Z., Krasowski E. (2009), *Analiza realizacji standardów ustawy o transporcie drogowym RP w aspekcie przewozu osobowego*, „Motrol”, 11B, s. 32.
- Dąbrowska-Loranc M. (2013), *Rola towarzystw ubezpieczeniowych w procesie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego*, materiały z I Konferencji *Rozwój techniki samochodowej a ubezpieczenia komunikacyjne*, Radom 17 VI, s. 27–37.

- Duś A., Duś-Pilarz J. (2009), *Możliwości rejestracyjne tachografów cyfrowych i ich przydatność do analiz wypadków drogowych*, „Paragraf na drodze”, numer specjalny, s. 263–274.
- Inspektor drogowy zamiast policjanta?* (2011) „Logistyka jakości”, nr 1–2, s. 76–77.
- Kacprzyk R. (2010), *Kontrole przewozów ADR prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego na przykładzie województwa śląskiego. Aspekt ochrony środowiska w pracy inspektora transportu drogowego, Bezpieczeństwo w transporcie drogowym towarów niebezpiecznych w aspekcie ochrony środowiska*, Materiały z ogólnopolskiego seminarium zorganizowanego w dniach 27–28 maja 2010 w Szkole Aspirantów PSP w Krakowie.
- Kazimierowski P. (2009), *Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w roku 2007*, „Transport i Komunikacja”, nr 1, s. 22.
- Pasieczny W. (1999), *Spoleczne koszty wypadków drogowych*, „BRD”, nr 9, s. 22–24.
- Ptaszyński P. (2003), *Koszty naprawy pojazdu a wysokość szkody w pojeździe*, materiały z I Konferencji *Rozwój techniki samochodowej a ubezpieczenia komunikacyjne*, Radom 17 VI, s. 239–253.
- Reichel K., Nowakowski Z. (2006), *Pojęcie wypadku drogowego i systemu ewidencji*, „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej” nr 7, s. 103.
- Ryś D. (2012), *Pojazdy przeciążone na polskich drogach*, „Drogownictwo”, nr 12, s. 400–404.
- Sprawozdanie Głównego Inspektora Transportu Drogowego za rok 2010, 2011, 2012.
- Szwed I. (2014), *Preselekcyjny system ważenia a kontrola ITD w firmie*, „Transport i Spedycja”, nr 2, s. 40.
- Szymaniak P. (2013), *Sędziowie przeciwni większym uprawnieniom ITD*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 6 maja.
- Szymczak B. (2003), *Wysokość roszczenia a odszkodowanie*, materiały z I Konferencji *Rozwój techniki samochodowej a ubezpieczenia komunikacyjne*, Radom 17 VI, s. 293–301.
- Wardega R. (2010), *Analiza nacisków osi pojazdów ciężarowych na nawierzchnie drogowe*, „Drogownictwo”, nr 11, s. 400–401.
- Ważenie pojazdów i przejazdy ponadnormatywne na drogach publicznych – problem nie tylko prawny*, „Polskie drogi”, nr 7–8/2002, s. 41.
- Wypadki drogowe w 2013 r.*, „Miesięcznik Ubezpieczeniowy” 6/2014, wkładka.
- Żaczek R. (2014), *Inspekcja Drogowa może kontrolować każdego kierowcę*, „Dziennik Gazeta Prawna”, 18 listopada.
- Żółciak T. (2013), *Mapy ryzyka pomogą w montowaniu kamer i fotoradarów*, „Dziennik Gazeta Prawna”. 13 marca, nr 51 (3441), s. A3.
- Żużewicz K., Konarska M., Łuczak A. (2010), *Problematyka wypadkowości kierowców flotowych*, „Bezpieczeństwo Pracy”, nr 9, s. 4–8.

Wybrane akty prawne

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei, z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego*, Dziennik Ustaw nr 223/2004 poz. 2262.
- Zarządzenie Nr 12/2011 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z dnia 16 lutego 2011 r. w sprawie nadania regulaminu organizacyjnego Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego*, Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 2/2011 poz. 11.
- Zarządzenie Nr 21/2011 Głównego Inspektora Transportu Drogowego z 31 III 2011 r. w sprawie określenia wysokości współczynnika ryzyka, występowania naruszeń dotyczących czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i czasu odpoczynku kierowców za rok 2010*, Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury nr 4/2011 poz. 26.
- Obwieszczenie Ministra Transportu z 8 lipca 2007 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorców dokumentów w tych sprawach* (Dz.U. 2007 poz. 968 z późn. zm.).

*Stanisław Wieteska***THE ROAD TRANSPORT INSPECTION ROLE IN REDUCING TRAFFIC ACCIDENTS
IN POLAND**

Abstract. Road Transport Inspection (ITD) was established in 2001. Its aim is to increase traffic safety. This article aims to answer the question to what extent the appointment of ITD contributes to improving road safety in Poland. In the article, in addition to discussion the objectives of the organization and scale of accidents involving heavy vehicles, we discuss quantitative status checks carried out. We are observing the period 2005–2012. The article shows that with strong administrative decisions and criminal proceedings, the number of accidents and their consequences involving heavy duty motor vehicles is reduced.

Keywords: vehicles, accidents, Road Transport Inspection (ITD).

JEL: R42.