

Изследване и оценка на нарушения по нормативна уредба извършени от автомобилните транспортни фирми

Пламена Гагова, Велизара Пенчева

Successful, risk-free and competitive development of Bulgarian European freight transport by road involves a lot of administrative, infrastructural, and other personal circumstances. The object of the present study and evaluation are circumstances relating to the imposition of penalties for infringements committed by road transport companies.

Key words: risk, penalties, penal, legal basis, administrative penalties, technical penalties, road transport undertakings companies

ВЪВЕДЕНИЕ

Успешното, безрисково и конкурентно европейско развитие на българския товарен автомобилен транспорт е свързан с редица административни, инфраструктурни, персонални и други обстоятелства. Обект на настоящето изследване и оценка са обстоятелствата свързани с налагане на санкции при нарушения на водачите и на ръководителите на автомобилни транспортни предприятия. Периодът на изследването е от 01.01.2009 г. до 31.12.2009 г.

ИЗЛОЖЕНИЕ

За да идентифицираме и изследваме всички санкционирани нарушения от български автомобилни транспортни предприятия за товарен транспорт ние анализирахме годишните данни на тази база. За да можем да оценим риска използваме извлечена информация от влезлите в сила наказателни постановления през изминалата 2009 г.

Общият брой автотранспортни предприятия (АТП) на пазара през 2009 година е 8 090. В табл. 1 са посочени данни за броя на санкционираните фирми и наказателни постановления.

Табл. 1. Количествени показатели за наложени санкции на АТП за 2009 година.

| Вид | Брой | % от общия брой фирми |
|------------------------------------|------|-----------------------|
| Общ брой санкционирани АТП | 371 | 4,59% |
| Общ брой наказателни постановления | 381 | 4,70% |

Коефициентът на броя наказателни постановления спрямо санкционираните фирми е:

$$k = \frac{\text{Общ брой санкционирани АТП}}{\text{Общ брой наказателни постановления}} = \frac{381}{371} = 1.03 .$$

Стойността на коефициента е приблизително равна на 1, т.е. броят на санкционираните фирми може да се приеме за приблизително равен на броя на наказателните постановления.

От данните посочени в табл. 1 можем да обобщим, че българските автомобилни предприятия за превоз на товари като цяло са с нисък процент на наказания, но наличието на наказания означава, че съществуват рисковите ситуации, които следва да бъдат оценени. За да можем да направим по

задълбочена оценка ще изследваме наказанията по различните нормативни актове, и по видове действия, които са нарушени.

Контролните проверки в автотранспортните предприятия включват задължително елементите:

- проверка на професионалното компетентно лице за извършване на транспортна дейност във фирмата;
- справка и проверка за оценка на финансова стабилност на фирмата;
- проверка на работните дневници за работата на водачите;
- списък на назначените във фирмата водачи и притежаваните от тях удостоверения;
- товарните автомобили, вписани в лиценза на фирмата, тяхното оборудване и техническото им състояние;
- вид на извършваните превози-вътрешни и/или международни, като се описват подробно международните превози;
- превоз на опасни товари, ако има такива се описват и техните класове;
- пътни и тахографски листове;
- работно време на водачите, дневна и седмична почивка;
- справка за гаражната площ;
- справка за начина и практиката за извършване на предпътен медицински преглед и проверката за алкохол;
- справка за начина и практиката за извършване на предпътен технически преглед;
- справка за сервизната база;
- констатирани нарушения и изводи.

От анализиранията базата данни натрупана за извършените проверки през 2009 година се вижда, че наказателните постановления за АТП за товарни превози са по следните закони, наредби и регламенти:

- ЗавПр / Закон за автомобилните превози/;
- Наредба № 11 от 31 октомври 2002г. за Международен автомобилен превоз на пътници и товари;
- Наредба № 33 от 3 ноември 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
- Наредба № Н - 8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка
- Наредба № Н -14 от 27 август 2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка;
- Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт;
- Регламент (ЕО) № 3821/1985 НА СЪВЕТА от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт.

На фиг. 1. са посочени броя всички наказателни постановления по отделните категории.

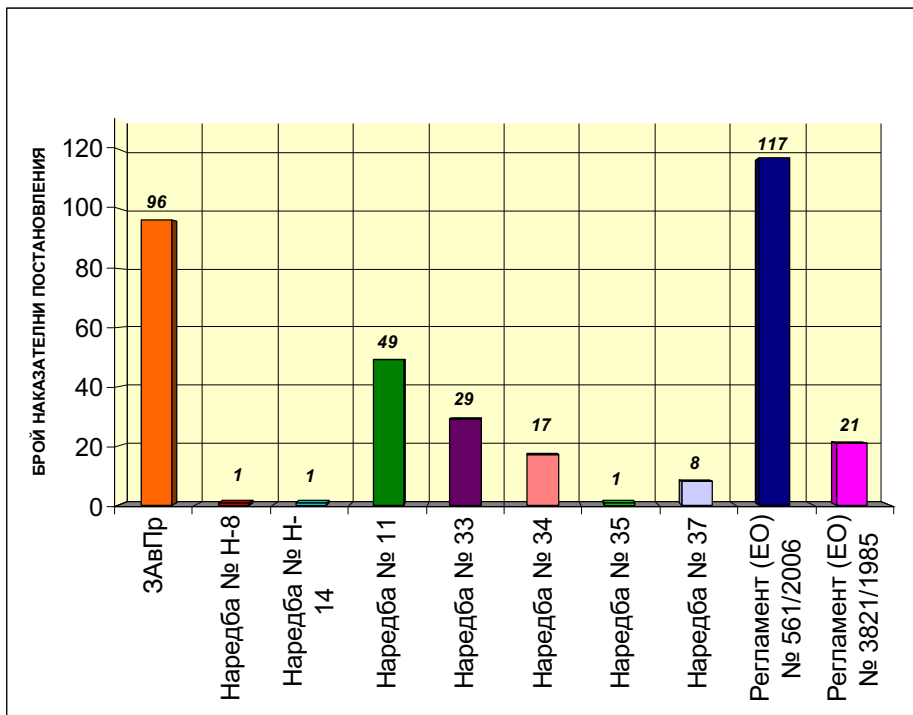
Анализът показва, че най-много наказателни постановления са издадени по ЗавПр; Регламент 561/2006; Наредба 11 и Наредба 33.

Конкретните нарушения по всеки от тези актове са както следва.

ЗавПр /Закон за автомобилните превози/ - при този закон от нормативната уредба най – много нарушения фирмите правят по 2 члена:

-чл. 10, когато при промяна на обстоятелствата предприятията са длъжни в определен срок да уведомят за това съответните служби;

-чл. 7а – според която лицензираните превозвачи трябва да наемат водачи със строго регламентирана квалификация.



Фиг.1 Разпределение на наказанията по нормативни актове

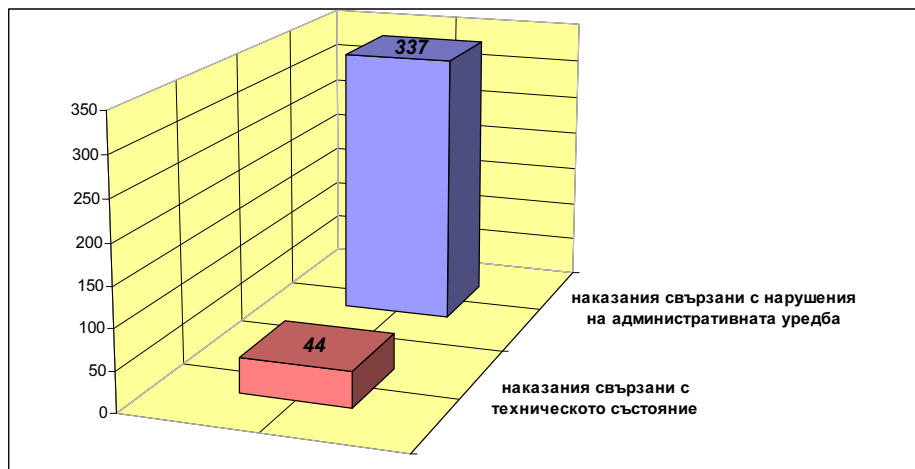
Наредба 11 –нарушенията на фирмите по тази наредба, регламентираща международния автомобилен превоз са от изцяло административен характер, относно подаването на документи за финансова стабилност.

Наредба 33 за превоз на пътници и товари на територията на Република България. Санкционираните нарушения по тази наредба говорят за един много риск, но явно системен факт: тук наказанията наложени на предприятията са за това, че не осигуряват на своите водачи, пълните и необходими документи за извършениот от тях превоз.

По Регламент 561/2006 се среща едно и също нарушение за всички фирми. Нарушенията по този регламент са основно в чл. 10, който точно дефинира и оказва работа кой и по какъв начин трябва да организира работата на водачите и да съблюдава за правилната работа на записващите устройства в автомобилите и за отговорното съхранение на всички записани данни и при изискване от оторизирано лице да бъдат предоставяни в срок.

Обобщавайки информацията по вида на наказанията към автомобилните транспортни средства условни можем да ги разделим на две групи (фиг. 2):

- наказания свързани с техническото състояние на автомобилите или с тяхното оборудване;
- наказания свързани с нарушения на административната уредба.



Фиг.2 Разпределение по вид на на рушениято

От фиг. 2 се вижда, че съотношението на наказанията свързани с техническото състояние на превозните средства и тяхното оборудване отнесени към наказанията свързани с нарушения на административната уредба е 1/7.6. Това съотношение показва, че българските автомобилни транспортни фирми срещат трудности с административните правила, които налагат местното и европейско законодателство.

Малкото отчетени наказания във връзка с техническото състояние и превозните средства и тяхното оборудване се обясняват с факта, че в последните години автомобилните транспортни фирми обновиха в значителна степен автопарка си.

От изследването може да се направи извода, че все още автотранспортните фирми не спазват винаги нормативните изисквания на българското и европейско законодателство. Явно законодателните норми регламентиращи транспортната работа в автотранспортните предприятия рискова материя, която, обаче при достатъчно добро познаване и ползване може да минимизира този риск. От многото рискове, които съпътстват българските автомобилни транспортни фирми като: организационни, технически, финансови, търговски, стратегически и други, най – безрисков може да бъде точно законовият. Рисковете свързани с законовата рамка на местно, европейско и международно ниво ще доведе до значително улесняване на работата, увеличаване на качеството на дадена фирма, свободен достъп до всички пазари без риск от наказания поради непознаване и неспазване на нормативите.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение могат да се направят следните изводи:

- общият процент санкционирани автотранспортни фирми за една календарна година (2009 г.) е 4,58%.
- основно санкциите са свързани с: необявяване пред съответните служби от страна на фирмата на промяна на обстоятелствата; квалификация на водачите неотговаряща на регламентирани изисквания; декларирането на финансовата

стабилност на фирмите; непълни документи за превозите; приложението и отчитане на информацията от работата с тахографите.

-съотношението на наказанията свързани с техническото състояние на превозните средства и тяхното оборудване отнесени към наказанията свързани с нарушения на административната уредба е 1/7.6.

През последните няколко години се наблюдават трайни изменения при субективната структуризация и организация на международния товарен транспорт. Всяка една фирма, която допуска да не отчита, анализира, поправя рисковете, които са паралелни с нейното развитие, рискува да влоши качеството на услугите и своето развитие. Рискът свързан с непознаването на законите рамки трябва да стане един от най – незначителните рискове в практиката на транспортните фирми. Това е риска, който отговаря на всички предварителни и предвидими условия за избягване на даден риск. При всички норми и закони, ръководителят винаги може да отчете позициите, които го касаят пряко и то най - вече с административните такива, да за ги предвиди и анализира и от там да ги избегне.

ЛИТЕРАТУРА

1. Закон за автомобилните превози
2. Наредба № 11 от 31 октомври 2002г. за Международен автомобилен превоз на пътници и товари;
3. Наредба № 33 от 3 ноември 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
4. Наредба № Н - 8 от 27 юни 2008 г. за условията и реда за извършване на превоз на пътници и товари за собствена сметка;
5. Наредба № Н -14 от 27 август 2009 г. за начина на провеждане, обхвата и организацията на контролните проверки на пътя и в предприятията и за класифицирането на превозвачите и на лицата, извършващи превози за собствена сметка;
6. Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 г. за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт;
7. Регламент (ЕО) № 3821/1985 НА СЪВЕТА от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт.
8. Симеонов Д., Технология и управление на автомобилните превози, Русе, Печатна база РУ, 1992г,
9. Громов Н.Н., В.А. Персианов, Менеджмент на транспортите. ИЦ "Академия", Москва, 2008.

За контакти:

маг. инж. икон. Пламена Гагова, докторант в Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, тел.: 082 888 605, E-mail: pgagova@uni-rise.bg
доц. д-р Велизара Иванова, Катедра „Транспорт“, Русенски университет “Ангел Кънчев”, Тел.: 082 888 377, E-mail: ypencheva@uni-ruse.bg

Изследванията са подкрепени по договор № **BG051PO001-3.3.04/28**, „Подкрепа за развитие на научните кадри в областта на инженерните научни изследвания и иновациите“. **Проектът се осъществява с финансовата подкрепа на Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2007-2013, съфинансирана от Европейския социален фонд на Европейския съюз“.**

Докладът е рецензиран.